

ES.1 Introducción

Este capítulo ofrece un resumen del Borrador del Informe de Impacto Ambiental (EIR) elaborado para el Proyecto del Muelle de Pesca Comercial de Shelter Island (el 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 primaria de evaluar los efectos ambientales del proyecto propuesto y de considerar si va a aprobar el proyecto propuesto a luz de estos efectos.

De conformidad con lo dispuesto en la CEQA, este Borrador del EIR: (1) describe el proyecto propuesto, incluyendo su ubicación, objetivos y características; (2) describe las condiciones existentes en el sitio del proyecto y zonas próximas; (3) analiza los efectos físicos adversos directos, indirectos y acumulativos que ocurrirían en las condiciones existentes si el proyecto propuesto fuera implementado; (4) identifica los medios viables para evitar o reducir substancialmente los efectos adversos significativos del proyecto propuesto; (5) proporciona una determinación de la importancia de cada impacto después de haber incorporado la mitigación; y (6) evalúa una gama razonable de alternativas viables al proyecto propuesto que cumplirían 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/Asuntos Planteados por las Agencias y el Público; y (3) Cuestiones por Resolver, incluyendo los efectos ambientales significativos y el análisis de alternativas al proyecto propuesto.

Este Borrador del EIR y sus apéndices están disponibles para su consulta en el sitio web del Distrito en <https://www.portofsandiego.org/public-records/port-updates/notices-disclosures/ceqa-documents>. Además, hay una copia impresa a disposición del público para su consulta durante el horario de trabajo del Distrito en el Edificio de la Administración Portuaria, ubicado en 3165 Pacific Hwy, San Diego, CA 92101.

ES.2 Descripción del Proyecto

ES.2.1 Resumen

El Distrito propone el proyecto para modernizar la marina de pesca comercial existente en el Muelle de Pesca Comercial de Shelter Island. El proyecto es necesario para abordar las deficiencias relacionadas con la edad y el estado de las estructuras, y para permitir que las operaciones de pesca comercial continúen en la marina. Los muelles existentes se están acercando al final de su vida útil. De no llevarse a cabo las actividades propuestas, la funcionalidad del muelle de pesca comercial se vería reducida y supondría un riesgo para la seguridad. Específicamente, el proyecto incluye el reemplazo o la demolición de los siguientes componentes, incluyendo la demolición de la estructura en tierra, el Edificio E y la plataforma de concreto subyacente de un cobertizo de almacenamiento que fue removido; la demolición y el reemplazo de las estructuras en el frente costero de los muelles 5 al 8, incluyendo los pilotes estructurales; mejoras estructurales y/o la reconstrucción del muelle de descarga (Muelle 4), incluyendo los pilotes estructurales; y la instalación de un atenuador de olas flotante.

ES.2.2 Ubicación del Proyecto y Entorno Actual

El sitio del proyecto se encuentra dentro del muelle existente, situado en 4918 North Harbor Drive, en San Diego, California. La Figura ES-1 muestra un mapa de ubicación regional. El sitio del proyecto abarca 2,9 acres en

tierra y 6,4 acres en el frente costero. Las actividades de demolición y re-desarrollo propuestas se llevarían a cabo en la totalidad de las 6,4 acres en el frente costero del sitio del proyecto, mientras que la demolición en tierra y las mejoras de los servicios públicos se realizarían en aproximadamente 0,4 acres de las 2,9 acres en tierra del sitio del proyecto.



Fuente: Adaptado por Ascent en 2024.

Figura ES-1. Ubicación Regional

El sitio del proyecto limita al norte con el anexo de Harbor Drive de la Base Naval de Point Loma, y el área del frente costero se encuentra dentro de la zona noreste de la cuenca del America's Cup Harbor Basin. Las autopistas cercanas al sitio del proyecto incluyen la Interestatal 5 y la Interestatal 8 (Figura ES-2), ambas situadas a más de 2 millas del sitio del proyecto. El acceso al sitio para llegar a las instalaciones del paseo marítimo se realiza a través de North Harbor Drive y Torpedo Lane.

ES.2.2.1 Designaciones Actuales del Uso de Terreno y del Agua

Plan Maestro del Puerto Certificado

El sitio del proyecto ocupa terrenos y aguas que se encuentran bajo la jurisdicción del Distrito y dentro de la Ciudad de San Diego. El Plan Maestro del Puerto (PMP) certificado del Distrito rige los usos de terreno y agua en las marismas, que la Legislatura Estatal ha otorgado al Distrito como fideicomisario, y sobre las cuales el Distrito tiene obligaciones regulatorias y responsabilidades de propiedad. El PMP certificado establece 10 distritos de planificación que abarcan aproximadamente 5,500 acres de jurisdicción del Distrito. El sitio del proyecto se encuentra dentro del Distrito de Planificación 1 (Shelter Island) del PMP certificado del Distrito, que abarca aproximadamente 351 acres y consiste en los siguientes usos de terreno: amarre de embarcaciones recreativas, servicios marítimos y pesca deportiva, recreación comercial, ventas y servicios marítimos, pesca comercial, pesca deportiva, espacio abierto, parque/plaza y paseo marítimo (Distrito 2024a). El sitio del proyecto se encuentra en la subárea de la cuenca del America's Cup Harbor Basin del Distrito de Planificación 1 del PMP certificado, que incluye las siguientes designaciones de uso de terreno y del agua: amarre para la pesca comercial (agua), amarre para embarcaciones pequeñas de la Armada (agua), pesca comercial (tierra) y paseo marítimo (tierra) (Figuras 2-3 y 2-4).

Actualización del Plan Maestro del Puerto

La Actualización del Plan Maestro del Puerto (PMPU)¹ es una amplia actualización del PMP certificado destinada a establecer los usos de terreno y el agua en las marismas del Distrito, así como a orientar el futuro desarrollo y conservación a lo largo de un horizonte de planificación de aproximadamente 30 años. La Junta de Delegados del Puerto (BPC) aprobó la PMPU el 28 de febrero de 2024. La PMPU aprobada por la BPC se encuentra actualmente en revisión por parte del personal de la Comisión Costera de California (CCC) y será sometida a audiencia por la CCC para su certificación en una fecha futura. A la fecha de este borrador del EIR, el PMP certificado sigue siendo el documento rector y el estándar de revisión para el proyecto hasta que se certifique la PMPU. Sin embargo, dado que la PMPU ha sido aprobada por la BPC, en este EIR se analiza la coherencia del proyecto propuesto tanto con el PMP certificado como con la PMPU.

El sitio del proyecto se encuentra dentro del Distrito de Planificación 1 (Shelter Island) de la PMPU del Distrito. El distrito de planificación abarca aproximadamente 464 acres y comprende los siguientes usos del agua: fondeadero, amarre para pesca comercial, amarre para servicios marítimos, corredor de navegación, amarre recreativo y amarre para pesca deportiva (Distrito 2024b). El Distrito de Planificación 1 comprende los siguientes usos de terreno: pesca comercial, recreación comercial, institucional/vial, ventas y servicios marítimos, espacios abiertos recreativos y pesca deportiva (Distrito 2024b). El sitio del proyecto se encuentra en el Subdistrito Este de Shelter Island del Distrito de Planificación 1 de la PMPU, que incluye la siguiente designación de uso del agua: amarre para pesca comercial. El sitio del proyecto incluye las siguientes designaciones de uso de terreno: recreación comercial, ventas y servicios marítimos, pesca comercial y pesca deportiva (Figura 2-5).

¹ A menos que se indique lo contrario, todas las referencias a la "PMPU" se refieren a la versión del "Borrador Final" de la PMPU. La PMPU seguirá siendo un borrador final hasta que sea certificada por la CCC.

ES.2.2.2 Condiciones del Entorno

El sitio del proyecto se encuentra dentro de la Bahía de San Diego y junto a ella, en un área comercializada del paseo marítimo. Los usos de terreno comerciales al noroeste del sitio del proyecto incluyen restaurantes, tiendas de venta de yates y oficinas relacionadas con el sector marítimo. Los usos del agua al oeste consisten en marinas. Los usos de terreno militares al norte, este y sureste del sitio del proyecto incluyen el Anexo de Harbor Drive de la Base Naval de Point Loma. Las aguas abiertas de la Bahía de San Diego se encuentran al sureste del sitio del proyecto. Los usos de terreno al norte del sitio del proyecto, al otro lado de North Harbor Drive, incluyen usos hoteleros, residenciales y comerciales. La residencia más cercana se encuentra aproximadamente a 950 pies al noroeste del sitio del proyecto y está separada de este por North Harbor Drive y usos comerciales.

ES.2.3 Objetivos del Proyecto

Para satisfacer las necesidades y cumplir el propósito del proyecto propuesto, se han identificado los siguientes objetivos:

1. Modernizar el muelle y la marina de pesca comercial mediante instalaciones costeras renovadas capaces de dar soporte a las operaciones modernas de pesca comercial.
2. Demoler los muelles con deficiencias estructurales y reemplazarlos por embarcaderos flotantes, pasarelas y pasarelas de embarque que cumplan con los estándares de seguridad vigentes y con la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (ADA).
3. Permitir la operación continua de la pesca comercial, identificada como un uso de alta prioridad en virtud de la Ley Costera de California.
4. Proporcionar una variedad de tamaños de amarres para dar cabida a una amplia gama de embarcaciones de pesca comercial.
5. Demoler los edificios deteriorados y subutilizados que ya no son necesarios.
6. Reducir el impacto de las olas en la costa y la marina de pesca comercial, mantener la operación segura de la marina de pesca comercial y prevenir daños futuros causados por la acción de las olas.



Fuente: Adaptado por Ascent en 2024.

Figura ES-2. Sitio del Proyecto

ES.2.4 Componentes del Proyecto

El proyecto incluye el reemplazo o la demolición de cada uno de los componentes descritos a continuación, incluyendo la demolición de la estructura en tierra, el Edificio E y la plataforma de concreto subyacente de un cobertizo de almacenamiento que fue removido; la demolición y el reemplazo de las estructuras en el frente costero de los muelles 5 al 8, incluyendo los pilotes estructurales; la demolición y la reconstrucción del muelle de descarga (Muelle 4), incluyendo los pilotes estructurales; y la instalación de un atenuador de olas flotante. El proyecto incluye un Componente de Demolición y un Componente de Reurbanización en el Frente Costero. Las medidas propuestas en el marco del Componente de Demolición son una condición del contrato de arrendamiento con el inquilino anterior (Driscoll Marina Ltd.), por lo que este es el proponente del proyecto para dicho componente. El inquilino anterior es responsable de todo el Componente de Demolición, excepto del desmantelamiento del muelle 4, para el cual el Distrito es el proponente del proyecto. El Distrito es también el proponente del Componente de Reurbanización en el Frente Costero. Las siguientes secciones incluyen una descripción de las condiciones existentes (Figura ES-3) y las mejoras propuestas (Figura ES-4).

ES.2.4.1 Componente de Demolición

Demolición en Tierra

La demolición del Edificio E y de una plataforma de concreto subyacente a un cobertizo de almacenamiento ya desmantelado se llevaría a cabo como parte del proyecto propuesto. Se supone que se retirarían hasta 25 yardas cúbicas de tierra asociadas al antiguo cobertizo de almacenamiento. Como parte de la demolición en tierra, se demolerían la plataforma de concreto existente debajo del Edificio E y la plataforma de concreto subyacente del antiguo cobertizo de almacenamiento, y el área se nivelaría y se rociaría con una solución que contiene semillas para compactar el área y permitir que la vegetación crezca con el tiempo. También se retirarían los árboles ornamentales alrededor del Edificio E. Durante la demolición, las operaciones de construcción se llevarían a cabo en el área de estacionamiento al norte del Edificio E. Una vez completada la demolición del Edificio E, el área despejada se utilizaría como zona de almacenamiento para las actividades de demolición y construcción en el frente costero. Se eliminarían aproximadamente 498 yardas cúbicas de escombros de demolición del Edificio E, consistentes en madera y materiales diversos (es decir, paneles de yeso, plomería, instalaciones eléctricas).

Demolición en el Frente Costero

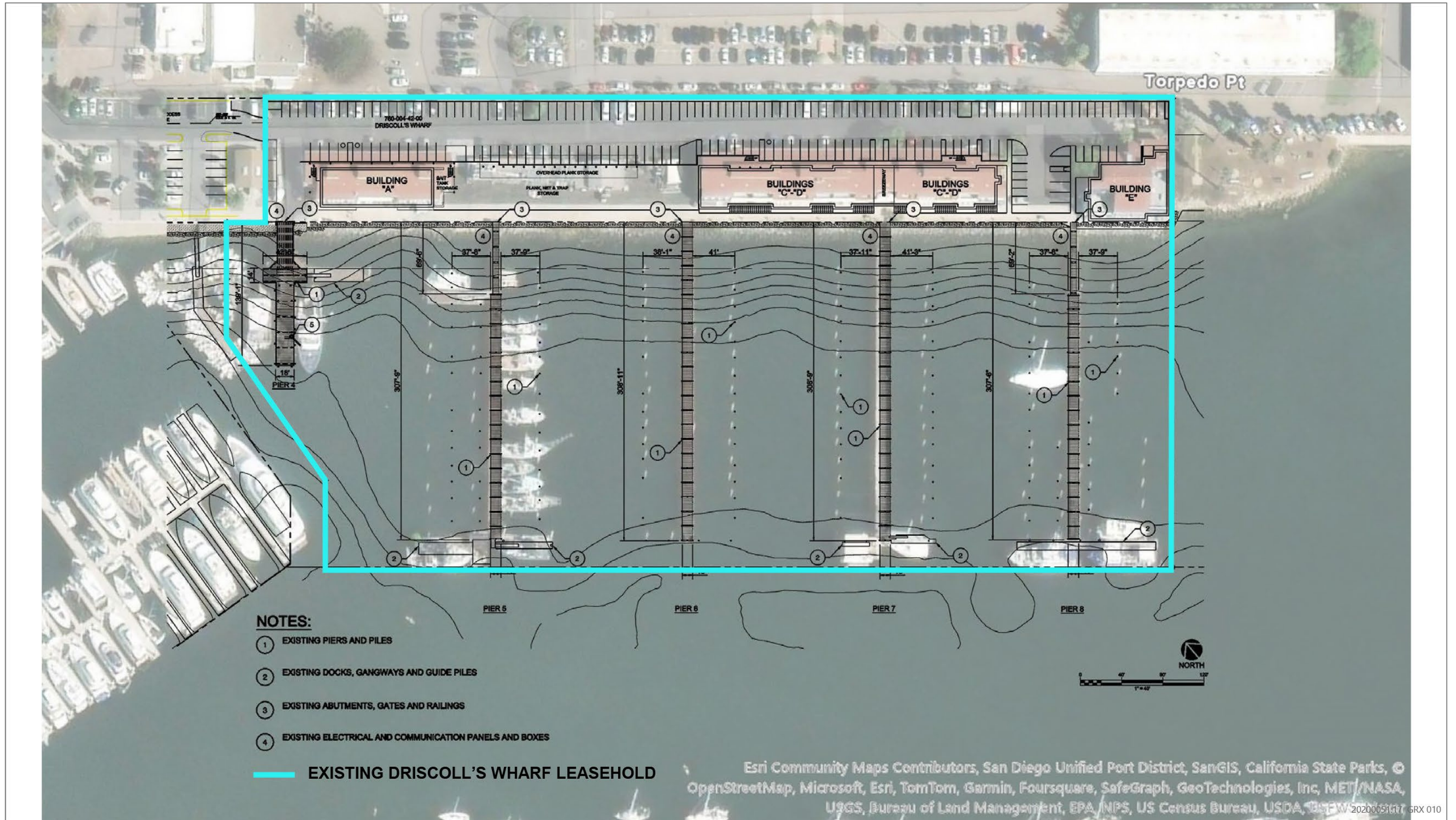
Muelle 4

Se propone reemplazar el Muelle 4. Para la demolición, se retiraría temporalmente la grúa de pluma existente y se almacenaría para su reutilización. Se retirarían el muelle existente, la cubierta del muelle, los pilotes, los pilotes de amarre, el embarcadero flotante, los elementos metálicos asociados y otras infraestructuras de apoyo (por ejemplo, servicios públicos). La retirada y demolición de las estructuras existentes del muelle (excluyendo los pilotes de soporte) se llevaría a cabo utilizando herramientas manuales. Los pilotes de soporte existentes se extraerían mediante grúa. El proyecto incluiría la remoción y eliminación de pilotes de soporte de concreto y rieles de acero de 12 pulgadas cuadradas. Estos pilotes se eliminarían en un sitio de eliminación autorizado fuera de la zona costera. Si se generan residuos regulados, dichos residuos se eliminarían en instalaciones apropiadas. Todo el trabajo se realizaría dentro del sitio del proyecto. Como se señaló anteriormente, el Distrito es el proponente del proyecto para la remoción del Muelle 4.

Muelles 5 al 8

La demolición propuesta en el frente costero también incluye la remoción de los Muelles 5, 6, 7 y 8. La demolición de los Muelles 5, 7 y 8 se llevaría a cabo antes de la demolición del Muelle 6 y todas las embarcaciones de pesca comercial serían reubicadas temporalmente en el Muelle 6. La demolición comenzaría con la remoción de la cubierta de madera y las barandas, comenzando por el frente costero y terminando en el

extremo en tierra de cada muelle. La demolición implicaría la remoción de todos los componentes existentes del muelle, incluyendo la energía eléctrica, el agua potable, las grúas pórtico, las cercas y puertas, la iluminación, las escaleras, las pasarelas y los embarcaderos flotantes. También se llevaría a cabo la remoción de todos los componentes estructurales, incluyendo las tablas de la cubierta, los largueros de madera y acero y las capuchas de los pilotes de madera y acero. Los pilotes existentes se extraerían mediante una grúa (sobre una barcaza). Los pilotes de concreto, madera y compuestos se retirarían, utilizando el método de tracción directa o el método vibratorio, en su totalidad en la mayor medida posible. Si los pilotes no pudieran retirarse, se cortarían bajo el agua a nivel del lecho marino y se retiraría la parte expuesta donde se encontrara.



Fuente: Adaptado por Ascent en 2024.

Figura ES-3. Sitio Existente



Fuente: Adaptado por Ascent en 2024.

Figura ES-4. Plano del Sitio Propuesto

ES.2.4.2 Componente de Reurbanización en el Frente Costero

Muelle 4

Las mejoras propuestas para el Muelle 4 implicarían la sustitución del muelle de madera actual por un muelle fijo de concreto sostenido por pilotes de concreto y protegido por un sistema de defensas. Al igual que el Muelle 4 actual, el muelle fijo de concreto propuesto cumpliría funciones similares, entre las que se incluyen operaciones las 24 horas del día, iluminación nocturna, la grúa pluma existente para elevar las capturas, los aparejos, el equipo, las redes y las trampas del barco atracado hasta la cubierta del muelle, y la posibilidad de que camiones y montacargas accedan al muelle fijo. El muelle propuesto sería una estructura en forma de L con una superficie de aproximadamente 3,670 pies cuadrados. Se instalarían los pilotes de concreto y se montaría un andamio, una estructura temporal utilizada para sostener una estructura permanente independiente mientras se encuentra en construcción, sobre los pilotes de concreto instalados para permitir la construcción del encofrado para la plataforma de concreto armado. La superficie del andamio coincidiría, en general, con la huella de la estructura del muelle propuesto.

Muelles 5 al 8

El proyecto incluye el reemplazo de los muelles 5, 6, 7 y 8 por un conjunto de nuevos embarcaderos flotantes, con una superficie total de aproximadamente 28,000 pies cuadrados. Los muelles propuestos contarían con 75 amarres con capacidad para embarcaciones de entre 30 y 100 pies de largo y hasta 29 pies de ancho. Fuera del sitio del proyecto, al final de los muelles 5, 7 y 8, se podrían atracar embarcaciones de hasta 140 pies utilizando las amarras laterales.

Los muelles propuestos consistirían en tres muelles en forma de dedo, un embarcadero flotante, pasarelas principales asociadas, tres pasarelas peatonales, una rampa de carga, cuatro plataformas de estribo de concreto y estructuras de puertas de seguridad en la costa. Se instalarían nuevos pilotes de concreto y acero para sostener la nueva configuración del muelle.

Se instalarían cuatro plataformas prefabricadas de concreto, de 14 pies por 10 pies y provistas de rejas, a lo largo de la costa sobre el enrocado existente. Los trabajos de nivelación y pavimentación se limitarían a la construcción de las plataformas de estribos de concreto propuestas en cuatro ubicaciones. Se llevaría a cabo la nivelación del sitio para adaptar los estribos a las elevaciones existentes de la pasarela. Todas las aceras y entradas a los edificios mantendrían una nivelación conforme a la ADA. Es posible que se requiera alguna reparación de la costa debido al deterioro del revestimiento de rocas para estabilizarla durante la construcción. El enrocado existente se retiraría cuando fuera necesario durante la instalación de los pilotes y se volvería a colocar una vez completada dicha instalación. El enrocado se almacenaría en el área de almacenamiento de la obra durante la reurbanización del frente costero. Cada plataforma de concreto se apoyaría en cuatro pilotes de concreto prefabricados verticales de 12 pulgadas cuadradas. Las plataformas de concreto se conectarían a la pasarela principal, proporcionando acceso a los Muelles 5 a 8. La pasarela principal de concreto propuesta, de 10 pies de ancho, se apoyaría en quince pilotes de concreto de 12 pulgadas. El proyecto también propone la instalación de cuatro postes de luz, de 14 pies de altura, en cada plataforma de concreto. Se proporcionaría iluminación por motivos de seguridad y protección, y se evaluaría para elaborar un plan de iluminación con cálculos fotométricos que confirmen los niveles de iluminación adecuados. Los criterios de iluminación se basarían en los requisitos de la OSHA y en las recomendaciones de la Sociedad de Ingeniería de Iluminación de Norteamérica (IESNA) para el uso de muelles y pasarelas. Cada amarre incluiría la instalación de un pedestal de servicios, de 3 pies de altura, equipado con una luz. Los pedestales de energía de la marina se utilizarían para proporcionar a las embarcaciones una única fuente de conexiones de servicios, al tiempo que ofrecerían iluminación de bajo deslumbramiento y soportes para cables y mangueras. Además, se propone la instalación de cámaras de seguridad en el sitio del proyecto con fines de seguridad y protección una vez que este haya finalizado.

El proyecto incluye la instalación de nuevas instalaciones eléctricas y mecánicas en los muelles. El servicio eléctrico se encuentra cerca de la entrada para vehículos al sitio del proyecto. Se aumentaría la capacidad del servicio eléctrico para proporcionar el voltaje adicional necesario para las mejoras propuestas. Los servicios

eléctricos oscilarían entre un servicio de 30 amperios y 120 voltios para embarcaciones de hasta 40 pies de largo; un servicio de 50 amperios y 240 voltios para amarres de hasta 60 pies de largo; y un servicio de 100 amperios y 240 voltios para amarres de hasta 100 pies de largo. Se instalaría un sistema de agua potable, incluyendo dos grifos para mangueras en cada amarre con una válvula antisifón en cada uno de ellos. Cada grifo para manguera se instalaría en el costado de cada pedestal de energía propuesto. Se instalaría un tablero de distribución de 1200A, 208Y/120V, trifásico y de 4 cables como equipo de servicio principal para abastecer a los pedestales de energía propuestos. Se excavaría una zanja de cuatro pulgadas de profundidad desde el transformador de servicios públicos hasta el nuevo tablero de distribución, y desde el tablero de distribución hasta la rampa propuesta. Se instalarían conductos debajo del muelle para distribuir la energía a los pedestales de energía. El sistema de agua dulce incluiría un sistema de tuberías marinas desde el punto de conexión de agua potable (PWPOC) hasta la marina.

Un sistema de extinción de incendios, tal y como lo exigen las normas locales y la norma 303 de la Agencia Nacional de Protección Contra Incendios, se alimentaría desde el Punto de Conexión de Agua Contra Incendios (FWPOC) hasta la marina. El FWPOC se definiría como el frente costero del muelle situado a menos de 5 pies de la línea central de la pasarela, donde se instalaría una Conexión para el Cuerpo de Bomberos (FDC). Debe haber una boca de incendios existente cerca de la FDC. La distancia máxima permitida entre la boca de incendios y la FDC está sujeta a las autoridades reguladoras locales y, por lo tanto, varía según la ubicación y el cuerpo de bomberos.

Los Muelles 5, 7 y 8 se construirían con un conjunto de nuevos embarcaderos flotantes. Los nuevos embarcaderos flotantes se fabricarían fuera del sitio y se entregarían en el lugar del proyecto. Una grúa terrestre izaría las unidades del embarcadero desde el camión de entrega y las colocaría en el agua, desde donde el embarcadero flotante sería trasladado al muelle mediante lanchas de trabajo para su ensamblaje. Para acceder al Muelle 5, se conectaría una pasarela de 80 pies que cumple con la ADA, con un ancho mínimo de 6 pies, a la plataforma de concreto más cercana. Dos pasarelas de 35 pies conectarían los Muelles 7 y 8 con cada plataforma de concreto. Las pasarelas serían de aluminio con un revestimiento de micromalla de fibra de vidrio para permitir el paso de la luz. Una vez finalizada la construcción del Muelle 5, todas las embarcaciones de pesca comercial del Muelle 6 se trasladarían al Muelle 5. El Muelle 6 sería entonces demolido como parte del componente de obligaciones al término del contrato de arrendamiento, tal como se describió anteriormente. Una rampa de carga de 35 pies conectaría el Muelle 6 con la plataforma de concreto. Los muelles flotantes propuestos se conectarían con la pasarela principal, y su estructura consistiría en un núcleo sólido de poliestireno recubierto de concreto. Los muelles propuestos y la pasarela principal aumentarían la superficie sobre el agua de 14,484 pies cuadrados a 30,077 pies cuadrados.

Atenuador de Olas Flotante

El tráfico marítimo de paso y las olas sostenidas impulsadas por el viento del sureste exponen los muelles existentes a un entorno de oleaje relativamente severo, con condiciones de oleaje que se presentan casi a diario. Se proporcionaría atenuación de olas para proteger la inversión en infraestructura mediante un embarcadero flotante de atenuación de olas (atenuador de olas flotante). El atenuador se extendería perpendicularmente a la costa, al sureste de la marina propuesta, en una nueva parcela. El muelle de atenuación se aseguraría mediante una serie de grandes pilotes de concreto muy próximos entre sí.

El atenuador de olas, de 270 pies de largo, consistiría en una cubierta de concreto sostenida por treinta pilotes octogonales verticales prefabricados de concreto de 24 pulgadas. El área propuesta para el atenuador de olas es de 3,245 pies cuadrados. Se propone el atenuador de olas para tratar los daños existentes y prevenir daños futuros causados por la acción de las olas, así como para mantener el funcionamiento seguro de la marina.

ES.2.4.3 Resumen de la Cobertura y el Volumen de Relleno

El Cuadro ES-1 resume la cobertura neta sobre el agua y los volúmenes de relleno del proyecto. La cobertura sobre el agua identificada en el Cuadro ES-1 sería permanente. La sombra proyectada por las barcazas utilizadas

durante la construcción sería temporal y estas se trasladarían con frecuencia a nuevas ubicaciones dentro del sitio. Las barcas no permanecerían más de 30 días en una misma ubicación.

Cuadro ES-1. Resumen del Cambio Neto en la Cobertura Sobre el Agua y el Relleno

| Estructura | Cobertura Sobre el Agua Existente (ft ²) | Cobertura Sobre el Agua Propuesta (ft ²) | Cobertura Sobre el Agua Neta (ft ²) | Relleno Existente (ft ²) | Relleno Propuesto (ft ²) | Relleno Neto (ft ²) |
|----------------------------|--|--|---|--------------------------------------|--------------------------------------|---------------------------------|
| Muelle 4 | 3,553 | 3,717 | +164 | 33 | 42 | +9 |
| Muelles 5 al 8 | 14,484 | 21,536 | +7,053 | 138 | 119 | -19 |
| Atenuador de Olas Flotante | — | 3,245 | +3,245 | — | 120 | +100 |
| Pasarela Principal | — | 8,541 | +8,541 | — | 21 | +21 |
| Total | 18,307 | 37,039 | 19,003 | 171 | 302 | +131 |
| Total Neto | — | — | 19,003 | — | — | 131 |

ES.2.5 Construcción

Se prevé que la construcción de los distintos componentes del proyecto se lleve a cabo a lo largo de un período de 48 meses. Las obras se realizarán por fases para permitir que los muelles sigan operativos durante su desarrollo. En el Cuadro ES-2 se indica la duración de cada fase de construcción, junto con la fecha prevista de inicio. El término "construcción" incluye todas las actividades de construcción y/o demolición que puedan tener lugar durante el Componente de Demolición o el Componente de Reurbanización en el Frente Costero del proyecto.

Cuadro ES-2. Fases y Calendario de Construcción del Proyecto

| Fase de Construcción | Duración | Inicio de la Fase | Equipo | Descripción de las Actividades |
|--|--------------------------------|-------------------|---|--|
| Demolición en Tierra | 4 meses (80 días laborales) | Julio de 2026 | grúa, barcaza, excavadora, camiones volquete, montacargas | Demolición del Edificio E. Una vez demolida, esta área se utilizaría como área de preparación y almacenamiento de materiales para las actividades de demolición en el frente costero (es decir, la demolición de los Muelles 5 a 8). Realizar cualquier limpieza ambiental en tierra relacionada con la remoción de la plataforma de concreto de un cobertizo de almacenamiento. |
| Demolición en el Frente Costero, Parte 1 | 4 meses (80 días laborales) | Noviembre de 2026 | grúa, barcaza con martillo vibratorio/extractor, remolcador, embarcación de trabajo, martillos pilotes, camión volquete | Demolición de los Muelles 5, 7 y 8. |
| Construcción en el Frente Costero, Parte 1 | 4 meses (80 días laborales) | Marzo de 2027 | grúa, camión de entrega, montacargas, montacargas retráctil | Construcción del Muelle 5. |
| Demolición en el Frente Costero, Parte 2 | 2 meses (40 días laborales) | Julio de 2027 | grúa, camiones volquete, montacargas, montacargas retráctil, plataforma elevadora de tijera | Demolición del Muelle 6. |

| Fase de Construcción | Duración | Inicio de la Fase | Equipo | Descripción de las Actividades |
|---|-------------------------------|--------------------|---|---|
| Demolición en el Frente Costero, Parte 3 y Construcción en el Frente Costero, Parte 2 | 16 meses (320 días laborales) | Septiembre de 2027 | camión de entrega, camiones volquete, montacargas, plataforma elevadora de tijera | Demolición del muelle 4 (Demolición en el Frente Costero, Parte 3) y construcción de los {5369}Muelles 4, 6, 7 y 8 (Construcción en el Frente Costero, Parte 2) (incluyendo las pasarelas), mejoras en los servicios públicos y construcción de un atenuador de olas. |

El calendario de construcción previsto es aproximado y se proporciona con fines de análisis. Las fechas reales de inicio y finalización de la construcción de los componentes del proyecto podrían variar, pero no se prevé que cambie la duración. Las actividades de construcción se llevarían a cabo de lunes a viernes, con restricciones de ruido de conformidad con la Ordenanza sobre Ruido de la Ciudad de San Diego (Sección 59.5.0404 del Código Municipal de San Diego) y las regulaciones del Permiso de Desarrollo Costero para Medidas de Construcción a Corto Plazo del Distrito, que exigen que se minimice el ruido durante la construcción. No se prevé que se realicen trabajos de construcción durante las horas nocturnas (entre las 7:00 p.m. y las 7:00 a.m.). Las actividades de hincado de pilotes solo se llevarían a cabo durante las horas diurnas (entre las 7:00 a.m. y las 4:00 p.m.).

La zona de montaje de la construcción se ubicaría en el propio sitio. Durante la demolición en tierra, el montaje de la construcción se ubicaría en el área de estacionamiento al este del sitio del proyecto. Tras la demolición del Edificio E, el área despejada se utilizaría como área de montaje de la construcción durante el resto de la duración del proyecto, incluyendo la demolición y reconstrucción en el frente costero. El paseo marítimo del frente costero se cerraría temporalmente al público durante la construcción y se desviaría el acceso peatonal a los negocios del sitio del proyecto.

La construcción incluiría un promedio de aproximadamente 16 trabajadores de la construcción temporales al día. El estacionamiento para los trabajadores de la construcción se ubicaría en el sitio, en los estacionamientos adyacentes durante las actividades de construcción. La zona de montaje de la construcción permanecería dentro del área de almacenamiento del sitio, y todas las entregas se coordinarían con los proveedores antes de la entrega.

ES.2.6 Operaciones

La operación del proyecto continuaría respaldando las actividades de pesca comercial. Una vez que esté en pleno funcionamiento, el muelle de pesca comercial contaría con hasta 75 amarres y amarres laterales que darían cabida a embarcaciones de entre 30 y 140 pies de largo y hasta 29 pies de ancho. No se propone la construcción de nuevos edificios en tierra en el sitio del proyecto y, por lo tanto, se prevé que las operaciones en tierra sean iguales o se reduzcan en comparación con las condiciones de referencia.

El número máximo de empleados actuales en el sitio es de 70. Aproximadamente 37 empleados se dedican a operaciones relacionadas con la pesca comercial y aproximadamente 33 empleados se dedican a usos pesqueros no comerciales. No todos los empleados que trabajan dentro del sitio actual del proyecto son contratados por el proponente del proyecto. El número máximo de empleados incluye a los empleados a tiempo parcial con horarios rotativos. Una vez finalizado el proyecto, se estima que el número de empleados en el sitio sería similar, ya que las operaciones de pesca comercial continuarían y el proyecto no propone ningún componente que aumente la capacidad operativa más allá de lo alcanzado en las operaciones históricas. No se prevé la contratación de empleados adicionales.

El proyecto estaría obligado a cumplir con todas las mejores prácticas de operación y mantenimiento (BMP) para aguas pluviales exigidas por el Distrito para las instalaciones comerciales. La escorrentía de aguas pluviales del proyecto, incluyendo las nuevas estructuras sobre el agua, se captaría y contendría en el sistema de desviación de aguas pluviales existente para su posterior descarga.

ES.3 Áreas de Controversia/Asuntos Planteados por las Agencias y el Público

El 19 de diciembre de 2024 se distribuyó un aviso de preparación (NOP) para el proyecto del Muelle de Pesca Comercial de Shelter Island a las agencias competentes, las partes interesadas y las organizaciones, así como a las organizaciones privadas y a las personas que pudieran tener interés en el proyecto. El 15 de enero de 2025 se celebró una reunión pública de delimitación del alcance. No se recibieron comentarios durante la reunión pública de delimitación del alcance. El propósito del NOP y de la reunión de delimitación del alcance era notificar que se estaba preparando un EIR para el proyecto y solicitar aportaciones sobre el alcance y el contenido del documento ambiental. El NOP y las respuestas al mismo se incluyen en el Apéndice A de este Borrador del EIR. Las principales preocupaciones y cuestiones que se expresaron durante el proceso de delimitación del alcance incluyeron lo siguiente:

- La Comisión del Patrimonio Indígena recomienda consultar con las tribus indígenas de California que tienen vínculos tradicionales y culturales con el área geográfica del proyecto propuesto.
- El Distrito de Control de la Contaminación del Aire de San Diego identificó la posibilidad de instalar red eléctrica en puerto de acuerdo con la regulación sobre Embarcaciones Portuarias Comerciales de la Junta de Recursos del Aire de California.
- El Departamento de Pesca y Vida Silvestre de California ofrece comentarios y recomendaciones relacionados con la identificación y mitigación de los impactos sobre los recursos pesqueros y de vida silvestre, incluyendo las praderas de zostera nativa, los criterios de hincado de pilotes y de ruido, el monitoreo de mamíferos marinos y tortugas marinas, los desechos flotantes y la prevención de derrames, así como las especies invasoras.
- La Comisión de Uso de Terreno Aeroportuario del Condado de San Diego presentó comentarios en los que se indica que la ubicación del proyecto debe proporcionar un aviso de construcción del proyecto o cumplir y certificar criterios de protección, de modo que el proyecto no pueda constituir razonablemente un peligro para la navegación aérea.
- La Sociedad Arqueológica del Condado de San Diego presentó comentarios en los que se recomienda considerar el origen y la fecha de la colocación del relleno dentro del área del proyecto, en caso de que exista la posibilidad de que haya material histórico.

Cada una de estas cuestiones se trata en este Borrador del EIR. Todos los impactos relacionados con estas cuestiones se consideran menos que significativas, o menos que significativas tras la aplicación de medidas de mitigación.

ES.4 Cuestiones por Resolver

ES.4.1 Resumen de los Impactos del Proyecto

Este Borrador del EIR examina los potenciales efectos ambientales del proyecto propuesto, incluyendo información relacionada a las condiciones existentes del sitio, análisis de los tipos y la magnitud de los impactos ambientales individuales y cumulativos y las medidas de mitigación viables que podrían disminuir o evitar los impactos ambientales. Según el Apéndice G de las Directrices Estatales de la CEQA, los potenciales efectos ambientales del proyecto propuesto fueron analizados para las siguientes áreas.

- la calidad del aire,
- los recursos biológicos,
- los recursos culturales y recursos culturales tribales,

- la energía,
- las emisiones de gases de efecto invernadero y el cambio climático,
- los peligros y los materiales peligrosos,
- la hidrología y la calidad del agua,
- el uso y la planificación del terreno,
- el ruido y la vibración, y
- el transporte.

El Cuadro ES-3, que se encuentra al final de este Resumen Ejecutivo, ofrece un resumen de los impactos ambientales que podrían derivarse del proyecto propuesto y de las medidas de mitigación viables que reducirían o evitarían los impactos significativos. Para cada impacto, el Cuadro ES-3 identifica la importancia del impacto antes de la mitigación, las medidas de mitigación aplicables y el nivel de importancia del impacto tras la implementación de dichas medidas.

De conformidad con la Sección 15063 de las Directrices Estatales de la CEQA, el Distrito preparó una Lista de Verificación Ambiental del Estudio Inicial (Apéndice C) como parte del NOP y determinó que los efectos relacionados con los recursos agrícolas y forestales, la geología y los suelos, los recursos minerales, la población y la vivienda, los servicios públicos, la recreación, las redes de servicios y los sistemas de servicios, y los incendios forestales no serían significativos. Además, el Distrito determinó, a través de la Lista de Verificación Ambiental del Estudio Inicial, que el proyecto tendría un impacto menos que significativo o ningún impacto en ciertas áreas temáticas dentro de la estética, la calidad del aire, los recursos culturales, los peligros y materiales peligrosos, la hidrología y la calidad del agua, el uso de terreno y la planificación del suelo, y el transporte.

De conformidad con la Sección 15128 de las Directrices Estatales de la CEQA, en el Capítulo 5, *Consecuencias Adicionales de la Implementación del Proyecto*, se ofrece una breve explicación que indica las razones por las que los efectos sobre estos recursos no serían significativos.

ES.4.2 Resumen de las Alternativas del Proyecto

El objetivo principal del análisis de alternativas es examinar y analizar una gama razonable de alternativas viables con suficiente detalle para facilitar la toma de decisiones fundamentadas y la participación pública en el proceso de evaluación ambiental. Las alternativas al proyecto propuesto se resumen a continuación y se analizan en detalle en el Capítulo 6, *Alternativas*.

ES.4.2.1 Alternativa 1 – Alternativa de No Proyecto

La Alternativa de No Proyecto es un requisito de la CEQA para examinar y analizar los posibles impactos que se producirían si el proyecto no se llevara a cabo. En el marco de la Alternativa de No Proyecto, el muelle destinado al amarre de embarcaciones de pesca comercial funcionaría utilizando la infraestructura existente en el sitio del proyecto. Sin embargo, debido al estado actual de los muelles y embarcaderos, es poco probable que algunos de ellos puedan dar cabida a la pesca comercial en un futuro próximo. Se necesitarían reparaciones para evitar el cierre de las instalaciones a las operaciones de pesca comercial, lo que incluiría nuevos pilotes, nuevos muelles y muchos de los mismos componentes propuestos por el proyecto.

Hasta que se llevara a cabo el reemplazo de la infraestructura deteriorada, la Alternativa de No Proyecto no trataría las deficiencias relacionadas con la antigüedad y el estado de las estructuras de la operación de pesca comercial existente. Específicamente, esta alternativa mantendría los Muelles 5 al 8 existentes, que se acercan al final de su vida útil, así como la infraestructura de apoyo. Además, la Alternativa de No Proyecto mantendría el muelle de descarga existente (Muelle 4) y la demolición del Edificio E y de la plataforma de concreto subyacente del cobertizo de almacenamiento retirado no se llevaría a cabo de manera coordinada y eficiente. Por lo tanto, esta alternativa no modernizaría el muelle ni la marina de pesca comercial mediante la provisión de instalaciones mejoradas en el frente costero capaces de dar soporte a las operaciones de pesca comercial modernas. Bajo esta alternativa, los muelles existentes, que necesitan reparaciones y modernización, permanecerían en su estado actual y no serían

reemplazados por embarcaderos flotantes, pasarelas o pasarelas de embarque que cumplan con los estándares de seguridad vigentes y la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (ADA). El muelle de pesca comercial existente también se dejaría en su estado actual y seguiría siendo susceptible de sufrir daños por la acción de las olas sin la instalación del atenuador de olas flotante. Por último, los pilotes dañados se mantendrían en su estado actual y seguirían siendo susceptibles de un deterioro continuo y una inestabilidad creciente. Sin las mejoras del proyecto, las instalaciones del frente costero no podrían respaldar de manera segura las operaciones de pesca comercial en un futuro cercano.

ES.4.2.2 Alternativa 2 – Proyecto Reducido: Alternativa de Cobertura Reducida Sobre el Agua

La Alternativa 2 incluiría todos los elementos del proyecto descritos en la Sección 2.3.3, *Entorno Ambiental y Componentes del Proyecto*, salvo que esta alternativa reduciría el área de los embarcaderos flotantes propuestos para reemplazar a los Muelles 5, 6, 7 y 8 de 18,307 pies cuadrados a 13,798 pies cuadrados, lo que reduciría el número de amarres disponibles para las embarcaciones de pesca comercial. Al reducir el área de los embarcaderos flotantes que se propone para reemplazar a los muelles existentes, se reduciría una parte significativa de la huella total del proyecto. Por lo tanto, la superficie cubierta sobre el agua y la sombra se reducirían en comparación con el proyecto propuesto. Además, la menor escala de los embarcaderos flotantes en esta alternativa se traduciría en una disminución del número de pilotes necesarios, lo que reduciría la perturbación de los sedimentos asociada a la instalación de los pilotes. Por lo tanto, dado que esta alternativa requeriría menos pilotes y añadiría menos cobertura sobre el agua, se propone intentar reducir los impactos significativos sobre los recursos biológicos, los riesgos y materiales peligrosos, y la hidrología y la calidad del agua.

ES.4.2.3 Alternativa 3 – Proyecto Reducido: Sin Atenuador de Olas Flotante

Al igual que la Alternativa 2, la Alternativa 3 incluiría todos los elementos del proyecto descritos en la Sección 2.3.3, *Entorno Ambiental y Componentes del Proyecto*, salvo que esta alternativa no propondría un atenuador de olas flotante. Al no construir el atenuador de olas flotante, la Alternativa 3 reduciría las estructuras sumergidas en 3,245 pies cuadrados en comparación con el proyecto propuesto. Por lo tanto, la superficie de cobertura sobre el agua y la sombra se reducirían en comparación con el proyecto propuesto. Además, la eliminación del atenuador de olas flotante propuesto se traduciría en una disminución del número de pilotes necesarios, lo que reduciría la perturbación de los sedimentos asociada a la instalación de los pilotes. Aunque la superficie de cobertura sobre el agua y la sombra se reducirían, así como la perturbación de los sedimentos, el atenuador de olas se propone para tratar los daños existentes y prevenir daños futuros causados por la acción de las olas, así como para mantener el funcionamiento seguro de la marina. La eliminación de la atenuación de olas en esta alternativa no ofrecería protección a la inversión en infraestructura en forma de un embarcadero flotante de atenuación de olas. Esta alternativa se propone con el fin de reducir los impactos significativos sobre los recursos biológicos, los peligros y los materiales peligrosos, así como sobre la hidrología y la calidad del agua, mediante la reducción de la cantidad de estructuras en el agua.

ES.4.3 Alternativa Ambientalmente Superior

La Alternativa 1, la Alternativa de No Proyecto, evitaría los impactos adversos generados por la construcción y la operación del proyecto propuesto. Por lo tanto, se considera la alternativa ambientalmente superior. Sin embargo, la Alternativa de No Proyecto no cumpliría ninguno de los objetivos del proyecto y es posible que el Distrito aún tenga que proponer mejoras futuras para garantizar el funcionamiento seguro de las instalaciones de pesca comercial.

Cuando la alternativa ambientalmente superior es la Alternativa de No Proyecto, las Directrices Estatales de la CEQA (Sección 15126[d][2]) exigen la selección de una alternativa ambientalmente superior distinta de la

Alternativa de No Proyecto de entre las demás alternativas de acción evaluadas. Tal como se ilustra en el Cuadro ES-4, al final de este Resumen Ejecutivo, la Alternativa de Cobertura Reducida Sobre el Agua (Alternativa 2) sería la alternativa de acción ambientalmente superior. Aunque los impactos ambientales de la Alternativa de Cobertura Reducida Sobre el Agua serían similares a los del proyecto propuesto, y no se evitarían por completo los impactos significativos ni los impactos significativos e inevitables, el menor grado de construcción, la menor perturbación de los sedimentos y la menor huella del proyecto reducirían los impactos asociados con la calidad del aire; los recursos biológicos; los recursos culturales; la energía; las emisiones de gases de efecto invernadero y el cambio climático; los peligros y los materiales peligrosos; la hidrología y la calidad del agua; el uso y la planificación del terreno; el ruido y las vibraciones; y el transporte durante la construcción, en comparación con el proyecto propuesto.

Cuadro ES-3. Resumen de Impactos y Medidas de Mitigación

| Asunto | Impacto | Importancia antes de la Mitigación | Medidas de Mitigación | Importancia después de la Mitigación |
|---|---|------------------------------------|--|--------------------------------------|
| 3.1 Calidad del Aire | | | | |
| Impactos del Proyecto | | | | |
| Resultar en un aumento neto acumulativo considerable de un contaminante regulado | La implementación del proyecto propuesto no daría lugar a un aumento neto acumulativo considerable de ningún contaminante regulado respecto del cual la región del proyecto no cumpla con los estándares federales o estatales aplicables de calidad del aire ambiente. | LTS | No se requiere ninguna medida de mitigación. | LTS |
| Exponer a los receptores sensibles a concentraciones elevadas de contaminantes | La implementación del proyecto propuesto no expondría a los receptores sensibles a concentraciones significativas de contaminantes. | LTS | No se requiere ninguna medida de mitigación. | LTS |
| Impactos Acumulativos | | | | |
| La contribución incremental del proyecto propuesto a los impactos acumulativos sobre la calidad del aire no sería considerable desde el punto de vista acumulativo y sería menos que significativo. No se requiere ninguna medida de mitigación específica para el impacto acumulativo. | | | | |
| 3.2 Recursos Biológicos | | | | |
| Impactos del Proyecto | | | | |
| Efecto adverso significativo sobre cualquier especie candidata, sensible o de estatus especial | Impact-BIO-1: Impactos sobre las Aves Protegidas En Virtud de la Ley del Tratado sobre Aves Migratorias Derivados de la Destrucción o Perturbación de Nidos (Componente de Demolición y Componente de Reurbanización en el Frente Costero). El Componente de Demolición del proyecto propuesto incluye la tala de árboles ornamentales y la demolición del Edificio E, lo que podría provocar impactos directos en las aves nidificantes debido a la destrucción de nidos activos, en caso | PS | MM-BIO-1: Implementar Medidas de Construcción para Evitar o Reducir los Impactos sobre las Especies de Aves de Estatus Especial y las Especies de Aves Nidificantes Protegidas En Virtud de la MBTA y el CFGC (Componente de Demolición y Componente de Reurbanización en el Frente Costero). Para evitar impactos en las aves nidificantes protegidas por la MBTA y el CFGC 3503.5 y 3513, los proponentes del proyecto deberán implementar las siguientes medidas antes y durante las actividades de demolición y construcción que se realicen durante la temporada general de anidación de aves (1 de febrero-15 de septiembre): <ol style="list-style-type: none"> Los proponentes del proyecto deberán contratar a un biólogo calificado que cuente con al menos tres años de experiencia demostrada en el campo en el monitoreo de especies de aves sensibles en los entornos costeros del sur de California. El biólogo calificado deberá realizar un estudio de aves nidificantes en | LTS |

NI = Ningún impacto LTS = Menos que significativo PS = Potencialmente significativo S = Significativo SU = Significativo e inevitable

| Asunto | Impacto | Importancia antes de la Mitigación | Medidas de Mitigación | Importancia después de la Mitigación |
|--------|---|------------------------------------|---|--------------------------------------|
| | <p>de que existan. Además, el ruido de las actividades de construcción asociadas al Componente de Demolición y al Componente de Reurbanización en el Frente Costero podría afectar a las especies protegidas por la Ley del Tratado sobre Aves Migratorias si las actividades de construcción se llevan a cabo durante la temporada general de anidación de las aves (del 1 de febrero al 15 de septiembre). Este impacto sería potencialmente significativo.</p> | | <p>el sitio del proyecto, más una zona de amortiguación de 500 pies, en un plazo máximo de 10 días a partir del inicio de las actividades de demolición o construcción, con el fin de determinar si existen nidos activos en la área de estudio. El estudio deberá llevarse a cabo entre el amanecer y las 12:00 p.m., cuando las aves están más activas.</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Tras el estudio de aves nidificantes, el biólogo calificado deberá elaborar y presentar al Distrito un informe escrito en el que se documenten los resultados del estudio. 4. Si hubiera un retraso de más de 10 días entre la realización del estudio de las aves nidificantes y el inicio de las actividades de construcción que generen ruido, el biólogo cualificado deberá realizar otro estudio para confirmar que no se han establecido nidos nuevos. 5. Si el biólogo calificado no observa ningún indicio de actividad de anidación, la construcción podrá continuar sin posibles impactos para las aves nidificantes. 6. Si los resultados del estudio de aves anudadoras confirman la anidación de una especie migratoria en un árbol que se va a talar o en una estructura que se va a demoler, se prohibirá la tala del árbol o la demolición de la estructura hasta que las crías hayan abandonado el nido o este ya no esté activo, según lo determine el biólogo calificado. 7. Si los resultados del estudio de aves anudadoras confirman la presencia de un nido de una especie migratoria dentro del sitio del proyecto o dentro de la zona de amortiguación de 500 pies, el biólogo establecerá una zona de amortiguación de no perturbación adecuada alrededor del nido. El tamaño de la zona de amortiguación de no perturbación será determinado por el biólogo calificado en función de la sensibilidad de la especie, la proximidad a las actividades del proyecto y el tipo de actividad de demolición o construcción propuesta. Las actividades del proyecto solo podrán invadir esta zona de seguridad de evitación con la aprobación del biólogo calificado, y la zona de seguridad de no perturbación permanecerá vigente hasta que las crías del nido hayan emplumado o el nido ya no esté activo, según lo determine el biólogo calificado. 8. El biólogo calificado llevará a cabo un monitoreo de la construcción en el sitio de cualquier nido activo a los intervalos que considere necesarios para garantizar que las actividades no autorizadas no invadan la zona de amortiguación de no perturbación y para asegurar que las aves que anidan no sean perturbadas directa o indirectamente por las actividades de demolición o construcción. 9. Si el biólogo calificado determina que el comportamiento de anidación | |

NI = Ningún impacto

LTS = Menos que significativo

PS = Potencialmente significativo

S = Significativo

SU = Significativo e inevitable

Distrito Portuario Unificado de San Diego

| Asunto | Impacto | Importancia antes de la Mitigación | Medidas de Mitigación | Importancia después de la Mitigación |
|---|---|------------------------------------|---|--------------------------------------|
| | | | <p>se ve alterado, tendrá la autoridad para detener todas las actividades de demolición o construcción que puedan estar alterando dichos comportamientos y para recomendar las mejores prácticas de reducción de ruido a fin de evitar la perturbación continua. Los proponentes del proyecto deberán implementar las medidas recomendadas por el biólogo calificado y aprobadas por el Distrito para reducir los niveles de ruido u otras perturbaciones que afecten a la anidación. Si el biólogo calificado determina que no es posible atenuar el ruido o evitar las perturbaciones mediante las mejores prácticas, las actividades del proyecto deberán cesar hasta que se logre una atenuación adecuada del ruido y/o se eviten las perturbaciones, o hasta que la anidación haya concluido.</p> | |
| <p>Efecto adverso significativo sobre cualquier especie candidata, sensible o de estatus especial (Cont.)</p> | <p>Impact-BIO-2: Impactos Temporales en el Comportamiento de Búsqueda de Alimento del Charrán Mínimo de California Debido al Ruido de la Construcción (Componente de Demolición y Componente de Reurbanización en el Frente Costero). Las actividades de construcción asociadas al Componente de Demolición y al Componente de Reurbanización en el Frente Costero podrían generar ruido que perturbe el comportamiento de búsqueda de alimento del charrán mínimo de California si la construcción se lleva a cabo durante la temporada de anidación (del 1 de abril al 15 de septiembre). Este impacto sería potencialmente significativo.</p> | <p>PS</p> | <p>MM-BIO-2: Implementar Medidas de Construcción para Evitar o Reducir los Impactos Relacionados con el Ruido en la Búsqueda de Alimento del Charrán Mínimo de California (Componente de Demolición y Componente de Reurbanización en el Frente Costero). Si la instalación de pilotes por impacto, la instalación o extracción de pilotes por vibración, o las actividades de inyección de agua a presión tienen lugar durante la temporada de cría del charrán mínimo de California (del 1 de abril al 15 de septiembre), los proponentes del proyecto deberán contratar a un biólogo calificado (según se define en MM-BIO-1) para que supervise la instalación de pilotes con martillo de impacto en el agua, o la instalación o extracción de pilotes por vibración, y/o las actividades de inyección de agua a presión, y deberán tomar medidas específicas, según lo apruebe el Distrito, para reducir o detener temporalmente las actividades que produzcan ruido si el biólogo calificado identifica que dichas actividades están afectando el comportamiento de búsqueda de alimento de especies de aves de estatus especial.</p> <p>Estas medidas deberán incluir lo siguiente:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Para todas las actividades de hincado o extracción de pilotes que se realicen durante la temporada de anidación del charrán mínimo de California (del 1 de abril al 15 de septiembre), deberá haber un biólogo calificado en el sitio para supervisar las actividades de alimentación del charrán mínimo de California u otras especies de aves de estatus especial que puedan encontrarse dentro del sitio del proyecto y en una zona de amortiguación de 100 pies. Si se observa algún charrán mínimo de California (u otras especies de aves de estatus especial) dentro del sitio del proyecto o a menos de 100 pies del mismo, el biólogo calificado tendrá la autoridad para detener o modificar la actividad de hincado de pilotes a fin de garantizar que el | <p>LTS</p> |

NI = Ningún impacto

LTS = Menos que significativo

PS = Potencialmente significativo

S = Significativo

SU = Significativo e inevitable

| Asunto | Impacto | Importancia antes de la Mitigación | Medidas de Mitigación | Importancia después de la Mitigación |
|---|--|------------------------------------|---|--------------------------------------|
| | | | comportamiento de alimentación no se vea alterado por la construcción. Las modificaciones en el trabajo que podrían limitar los impactos de ruido debido al hincado de pilotes podrían incluir: <ul style="list-style-type: none"> a) Reducir la intensidad o frecuencia del hincado de pilotes. b) Colocar paneles de amortiguación del sonido en el equipo de hincado de pilotes. c) Restringir el hincado de pilotes a los periodos en los que no estén presentes las especies de aves de estatus especial. d) Otros métodos de atenuación del ruido identificados en MM-NOI-1. | |
| Efecto adverso significativo sobre cualquier especie candidata, sensible o de estatus especial (Cont.) | Impact-BIO-3: Impactos en Mamíferos, Peces y Tortugas Marinas Verdes Derivados del Ruido de la Construcción en el Agua (Componente de Demolición y Componente de Reurbanización en el Frente Costero). La construcción en el agua asociada con el Componente de Demolición y el Componente de Reurbanización en el Frente Costero podría generar suficiente ruido subacuático como para causar lesiones físicas o provocar cambios de comportamiento en mamíferos marinos, tortugas marinas y peces, debido a la hinca o extracción de pilotes que se produzca durante la demolición y la construcción. Cualquier impacto relacionado con el ruido dependerá del tipo de actividad que se esté llevando a cabo, de la proximidad a las aguas marinas y de la biología de las especies consideradas. La actividad de hincado de pilotes en el agua, en particular el uso de un martillo de impacto, podría generar suficiente ruido subacuático como para lesionar o alterar el comportamiento | PS | MM-BIO-3: Implementar Medidas Contra el Ruido de la Construcción para Evitar o Reducir los Impactos Sobre los Mamíferos Marinos, los Peces y las Tortugas Marinas Verdes de Estatus Especial (Componente de Demolición y Componente de Reurbanización en el Frente Costero). Antes y durante las actividades de construcción en el agua asociadas con el Componente de Demolición y el Componente de Reurbanización en el Frente Costero que impliquen la instalación de pilotes por impacto en el agua y/o actividades de inyección de agua a presión, los proponentes del proyecto deberán implementar medidas de reducción de ruido para mamíferos marinos, tortugas marinas verdes y peces, las cuales deberán incluir los siguientes requisitos: <ol style="list-style-type: none"> 1. Durante un período de 15 minutos antes del inicio de la construcción en el agua, un biólogo calificado, contratado por los proponentes del proyecto y aprobado por el Distrito, deberá supervisar un radio de impacto alrededor de las áreas activas de instalación de pilotes por impacto para garantizar que no haya especies de mamíferos marinos de estatus especial ni tortugas marinas verdes. El biólogo calificado debe cumplir los requisitos mínimos definidos en la <i>Guía Para la Elaboración de un Plan de Monitoreo de Mamíferos Marinos</i> de la NOAA (2022). El radio de impacto se establecerá determinando la zona de influencia más amplia para los mamíferos marinos y las tortugas marinas verdes asociados con las actividades de construcción en el agua que se realicen ese día de trabajo (la zona de influencia es el área que se extiende hasta la zona de acoso de Nivel B indicada en los Cuadros 3.2-7, 3.2-8 y 3.2-10 del EIR). 2. Si el biólogo calificado observa alguna especie de estatus especial antes de comenzar la instalación o remoción de pilotes, los proponentes del proyecto no deberán iniciar el trabajo hasta que la especie de estatus | LTS |

NI = Ningún impacto

LTS = Menos que significativo

PS = Potencialmente significativo

S = Significativo

SU = Significativo e inevitable

Distrito Portuario Unificado de San Diego

| Asunto | Impacto | Importancia antes de la Mitigación | Medidas de Mitigación | Importancia después de la Mitigación |
|--------|--|------------------------------------|---|--------------------------------------|
| | <p>de los mamíferos marinos, las tortugas marinas verdes y los peces. Otras actividades en el agua, como la extracción de pilotes con maquinaria pesada, también podrían dar lugar a niveles de ruido subacuático que podrían provocar cambios de comportamiento. Este impacto sería potencialmente significativo.</p> | | <p>especial haya abandonado el área que se verá afectada. Podrán aplicarse excepciones si se obtiene una Autorización de Acoso Incidental (IHA) de la NOAA, en cuyo caso la IHA identificará dichas excepciones.</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Las actividades de hincado y remoción de pilotes solo se llevarán a cabo durante las horas del día, cuando los monitores biológicos puedan observar visualmente a los mamíferos marinos y/o a la tortuga marina verde. 4. El hincado de pilotes no deberá exceder un total de 960 golpes en un día. 5. El hincado de pilotes en el agua deberá comenzar con arranques suaves de acuerdo con la Sección 4.5 de las Mejores Prácticas de Administración y Estándares Ambientales del Distrito para Actividades de Reparación y Mantenimiento Estructural sobre el Agua de Instalaciones Portuarias Existentes Realizadas por el Distrito Portuario Unificado de San Diego (Distrito 2019), aumentando gradualmente la fuerza del hincado. 6. Se requiere la supervisión por parte del supervisor biológico durante el hincado y/o la extracción de pilotes a las distancias identificadas en los Cuadros 3.2-7, 3.2-8 y 3.2-10 del EIR. 7. El supervisor biológico deberá anotar las observaciones de la presencia de especies marinas de estatus especial, incluyendo las tortugas marinas verdes y los mamíferos marinos, dentro de la zona de influencia (consulte los Cuadros 3.2-7 a 3.2-10 del EIR), incluyendo los mamíferos marinos que se hayan arrastrado hasta la orilla. El supervisor biológico observará el sitio durante 15 minutos antes de todas las actividades de hincado o extracción de pilotes y durante todas las actividades de hincado o extracción de pilotes. Si se observan mamíferos marinos de estatus especial o tortugas marinas verdes dentro de la zona de influencia, durante o 15 minutos antes del hincado o la extracción de pilotes, el supervisor biológico notificará inmediatamente al contratista que el hincado o la extracción de pilotes no se inicien o se suspendan temporalmente hasta que las especies protegidas se hayan desplazado por sí mismas fuera de la zona de influencia. El supervisor biológico tendrá la autoridad de detener el trabajo en cualquier momento debido al comportamiento observado de las especies o a la incertidumbre respecto a la posibilidad de dañar a una especie debido a las actividades de hincado o extracción de pilotes o al ruido generado por la actividad. 8. Se establecerán "zonas de cierre" para las especies marinas de estatus especial basándose en las distancias a los umbrales incluidos en los | |

NI = Ningún impacto

LTS = Menos que significativo

PS = Potencialmente significativo

S = Significativo

SU = Significativo e inevitable

| Asunto | Impacto | Importancia antes de la Mitigación | Medidas de Mitigación | Importancia después de la Mitigación |
|---|---|------------------------------------|---|--------------------------------------|
| | | | <p>Cuadros 3.2-7, 3.2-8 y 3.2-10 del EIR. Si un mamífero marino de estatus especial o una tortuga marina verde ingresa a la zona de cierre durante el hincado activo de pilotes, el supervisor biológico deberá detener el hincado de pilotes hasta que la especie salga de la zona de cierre.</p> <p>9. Si las condiciones meteorológicas o del mar limitan la capacidad del supervisor biológico para observar especies marinas de estatus especial dentro de la zona de influencia, las actividades de hincado de pilotes deberán cesar hasta que las condiciones mejoren.</p> <p>10. El supervisor biológico deberá mantener registros de la especie, la fecha y la hora de cualquier avistamiento de especies marinas de estatus especial, así como del comportamiento de las especies y las comunicaciones con el contratista durante el hincado o la extracción de pilotes. El supervisor biológico deberá presentar copias de estos registros al Distrito mensualmente durante la construcción.</p> | |
| Efecto adverso significativo sobre cualquier especie candidata, sensible o de estatus especial (Cont.) | Impact-BIO-4: Impactos Indirectos de la Turbidez Temporal en Especies de Estatus Especial (Componente de Demolición y Componente de Reurbanización en el Frente Costero). Las actividades de construcción asociadas al Componente de Demolición y al Componente de Reurbanización en el Frente Costero podrían aumentar los niveles de turbidez en las aguas de la Bahía, lo que podría limitar la capacidad de especies sensibles que se alimentan en el medio acuático, incluyendo aves, mamíferos, peces y tortugas marinas verdes, para localizar alimento. El impacto sería potencialmente significativo. | PS | Implementar la MM-HAZ-1 y la MM-HAZ-12 , como se describe en la Sección 3.6, <i>Peligros y Materiales Peligrosos</i> . Implementar la MM-WQ-1 y la MM-WQ-2 , como se describe en la Sección 3.7, <i>Hidrología y Calidad del Agua</i> . | LTS |
| Efecto adverso significativo sobre cualquier especie candidata, sensible o de estatus especial (Cont.) | Impact-BIO-5: Impactos del Sombreado Sobre el Agua en el Charrán Mínimo de California (Componente de Reurbanización en el Frente Costero). El Componente de Reurbanización en el Frente Costero generaría 19,003 pies cuadrados adicionales de sombreado sobre el | PS | MM-BIO-4: Aplicar Medidas de Mitigación de la Cobertura Sobre el Agua Para Reducir el Impacto en el Hábitat de Alimentación, en Coordinación Con las Agencias de Recursos Pertinentes y el Distrito (Componente de Reurbanización en el Frente Costero). Con el fin de reducir el impacto asociado a la pérdida de hábitat de alimentación en aguas abiertas para el charrán mínimo de California, antes del inicio de las actividades de construcción relacionadas con el Componente de Reurbanización en el Frente Costero que puedan dar lugar a una cobertura | LTS |

NI = Ningún impacto

LTS = Menos que significativo

PS = Potencialmente significativo

S = Significativo

SU = Significativo e inevitable

Distrito Portuario Unificado de San Diego

| Asunto | Impacto | Importancia antes de la Mitigación | Medidas de Mitigación | Importancia después de la Mitigación |
|--------|--|------------------------------------|--|--------------------------------------|
| | <p>agua en comparación con las condiciones actuales del sitio del proyecto. La instalación y el uso de estructuras sobre el agua, incluyendo el nuevo atenuador de olas flotante, la reconfiguración de muelles, pilotes y pasarelas, y la combinación revisada de amarres propuesta por el proyecto, resultarían en una reducción permanente del hábitat de alimentación del charrán mínimo de California. El impacto sería potencialmente significativo.</p> | | <p>sobre el agua, el proponente del proyecto deberá cumplir con lo siguiente:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. El proponente del proyecto deberá obtener los permisos correspondientes ante la RWQCB y/o el USACE, en coordinación con el NMFS y el FWS. 2. El proponente del proyecto deberá obtener todos los permisos aplicables para la mitigación de la cobertura sobre el agua antes del inicio de la construcción en el frente costero y deberá cumplir con todos los requisitos de los permisos durante y después de la construcción. Una o más de las agencias de obtención de permisos pertinentes podrán exigir condiciones adicionales para la aprobación o medidas de mitigación más estrictas que las especificadas en esta medida de mitigación. 3. El proponente del proyecto se dedicará a implementar una de las siguientes opciones de mitigación, o una combinación de ellas, según lo determine el Distrito antes de la emisión de un CDP para el proyecto propuesto. La(s) opción(es) de mitigación elegida(s) por el proponente del proyecto se establecerá(n) como condición para el CDP. Estas opciones de mitigación proporcionan la mitigación mínima para los impactos de la cobertura sobre el agua. <ol style="list-style-type: none"> a) Eliminar una cantidad de cobertura sobre el agua existente dentro de la Bahía de San Diego que sea equivalente al aumento neto de la cobertura sobre el agua del proyecto propuesto. Esto reemplazaría el área afectada por el proyecto propuesto en una proporción de mitigación de 1:1, sujeto a la revisión y aprobación del Distrito. b) Restaurar o crear una cantidad de humedal o hábitat de zostera marina dentro de la Bahía de San Diego equivalente al aumento neto de la cobertura sobre el agua del proyecto propuesto en una ubicación adecuada dentro de la Bahía de San Diego, en una proporción de 1:1 para los humedales y de 1:1 para la zostera marina, de conformidad con la CEMP, lo que compensaría el aumento neto de la cobertura sobre el agua al mejorar la estructura del hábitat y la productividad primaria en el sitio de restauración. (Nota: la proporción de 1:1 es una mitigación adecuada para los impactos en aguas abiertas. Una proporción de 1.2:1 es apropiada para los impactos sobre la zostera marina, tal como se identifica en la MM-BIO-5). La restauración o creación de humedales o hábitats de zostera marina requerirá que los proponentes del proyecto preparen un plan de mitigación para su revisión y aprobación por parte del Distrito. El plan de mitigación | |

NI = Ningún impacto

LTS = Menos que significativo

PS = Potencialmente significativo

S = Significativo

SU = Significativo e inevitable

| Asunto | Impacto | Importancia antes de la Mitigación | Medidas de Mitigación | Importancia después de la Mitigación |
|--|--|------------------------------------|--|--------------------------------------|
| | | | <p>deberá incluir, como mínimo, una descripción del sitio de restauración, los requisitos de mitigación, el plan de siembra (p. ej., sitios de trasplante, sitios donantes, sitio de referencia), los métodos de restauración (p. ej., recolección o compra de plantas, unidades de trasplante), el calendario de los trabajos de restauración y un programa de monitoreo que incluya criterios de éxito de la mitigación. Los proponentes del proyecto deberán obtener todos los permisos aplicables y todos los acuerdos inmobiliarios del Distrito aplicables para el sitio de mitigación antes del inicio de la construcción. Además, todos los materiales de relleno propuestos para su descarga en la Bahía de San Diego para el desarrollo del sitio de mitigación deberán cumplir con los requisitos del Manual de Pruebas de la Evaluación de Materiales de Dragado Propuestos para su Descarga en las Aguas de los Estados Unidos del USACE (Manual de Pruebas Tierra Adentro).</p> <p>c) Si en el futuro, antes de la construcción del proyecto propuesto, se dispone de un banco de mitigación adecuado dentro de la Zona Costera que aún no esté disponible, los proponentes del proyecto podrán adquirir créditos de mitigación para compensar el aumento neto de la cobertura sobre el agua.</p> <p>d) Sujeto a la aprobación y las conclusiones de la Junta de Delegados del Puerto, el proponente del proyecto podrá adquirir una cantidad de créditos del programa de créditos de sombreado del Distrito, establecido de conformidad con la Política 735 de la BPC, equivalente al total de sombreado final del proyecto propuesto (es decir, a satisfacción de las agencias de recursos pertinentes).</p> | |
| <p>Efecto adverso significativo sobre el hábitat ribereño o una comunidad natural sensible</p> | <p>Impact-BIO-6: Pérdida Directa e Indirecta del Hábitat de la Zostera Marina (Componente de Demolición y Componente de Reurbanización en el Frente Costero). Los impactos relacionados con la construcción asociados al Componente de Demolición y al Componente de Reurbanización en el Frente Costero podrían deberse al aumento de la turbidez por el uso de embarcaciones de apoyo, equipo y la instalación de estructuras y pilotes, así como a la introducción incidental de</p> | <p>PS</p> | <p>Implementar de la MM-HAZ-1 hasta la MM-HAZ-12, como se describe en la Sección 3.6, <i>Peligros y Materiales Peligrosos</i>.</p> <p>Implementar la MM-WQ-1 y la MM-WQ-2, como se describe en la Sección 3.7, <i>Hidrología y Calidad del Agua</i>.</p> <p>MM-BIO-5: Implementar Medidas de Mitigación y Monitoreo de la Zostera Marina de Conformidad con la Política de Mitigación de la Zostera Marina de California (Componente de Demolición y Componente de Reurbanización en el Frente Costero). Antes y durante el Componente de Demolición y el Componente de Reurbanización en el Frente Costero, los proponentes del proyecto deberán cumplir con todos los requisitos de la Política de Mitigación de la Zostera Marina de California (CEMP) (NMFS 2014) en lo que se refiere a cualquier posible pérdida de hábitat de zostera marina. Los proponentes del proyecto deberán contratar a un biólogo marino calificado con al menos cuatro años de capacitación</p> | <p>LTS</p> |

NI = Ningún impacto

LTS = Menos que significativo

PS = Potencialmente significativo

S = Significativo

SU = Significativo e inevitable

Distrito Portuario Unificado de San Diego

| Asunto | Impacto | Importancia antes de la Mitigación | Medidas de Mitigación | Importancia después de la Mitigación |
|--------|---|------------------------------------|--|--------------------------------------|
| | <p>contaminantes que podrían reducir la productividad primaria y provocar una disminución de la cobertura de zosteria marina dentro del área del proyecto, ya que las partículas en suspensión reducen la claridad del agua y pueden reducir la luz que llega a las células de las plantas y las algas. Además, cualquier contacto con el lecho marino donde haya zosteria marina podría desprenderse y eliminar directamente la zosteria marina y otra vegetación. El impacto sería potencialmente significativo. Además, el Componente de Reurbanización en el Frente Costero aumentaría de forma permanente la cobertura sobre el agua en la Bahía de San Diego por 19,003 pies cuadrados. Cualquier aumento de la cobertura sobre el agua podría reducir la productividad primaria y provocar una disminución de la cobertura de zosteria marina dentro del área del proyecto. La pérdida permanente del hábitat de la zosteria marina debido a la cobertura sobre el agua y al sombreado tendría un impacto significativo.</p> | | <p>universitaria en biología marina o una ciencia relacionada y/o con al menos tres años de experiencia demostrada en el campo en el entorno marino del sur de California, para desarrollar un plan de mitigación y monitoreo de la zosteria marina de conformidad con la CEMP. Un biólogo calificado con más de 10 años de experiencia en el monitoreo de especies marinas sensibles en el sur de California supervisará el trabajo de monitoreo. El plan de mitigación y monitoreo deberá presentarse al Distrito y al NMFS para su aprobación antes de cualquier actividad de demolición y construcción en el agua, y deberá implementarse para compensar cualquier pérdida de zosteria marina. Los requisitos específicos de esta mitigación incluyen lo siguiente:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Antes del inicio de cualquier actividad de construcción en el agua, un biólogo marino calificado y aprobado por el Distrito deberá realizar un estudio de las praderas de zosteria marina previo a la construcción. Los estudios de las praderas de zosteria marina se llevarán a cabo durante la temporada de crecimiento de esta (marzo-octubre), y los resultados tendrán una validez de 60 días, a menos que se realicen en septiembre u octubre; en tal caso, los resultados serán válidos hasta el inicio de la siguiente temporada de crecimiento. Los proponentes del proyecto deberán proporcionar el estudio de zosteria marina previo a la construcción al Distrito y al NMFS, así como a los puntos de contacto reguladores de las agencias que deberán otorgar los permisos del proyecto, tales como el USACE y la RWQCB de San Diego. 2. En un plazo de 30 días a partir de la finalización de las actividades de demolición y construcción en el agua, un biólogo marino calificado y aprobado por el Distrito llevará a cabo un estudio de la zosteria marina posterior a la construcción durante la temporada activa de crecimiento de la zosteria marina (1 de marzo - 31 de octubre). Si la construcción finaliza durante la temporada de no crecimiento (1 de noviembre al 28 de febrero), el monitoreo se pospondrá hasta la reanudación de la temporada de crecimiento. El estudio posterior a la construcción evaluará los posibles impactos sobre la zosteria marina asociados con la demolición y la construcción. Una vez finalizado el estudio posterior a la construcción, el biólogo marino calificado deberá presentar el informe del estudio al Distrito y a las agencias de recursos en un plazo de 30 días. 3. Los estudios posteriores a la construcción se compararán con los resultados de los estudios previos a la construcción para determinar la posible pérdida de hábitat de zosteria marina. Si se identifican impactos sobre la zosteria marina, se implementarán las siguientes medidas: <ol style="list-style-type: none"> a) Un biólogo marino calificado y aprobado por el Distrito elaborará | |

NI = Ningún impacto

LTS = Menos que significativo

PS = Potencialmente significativo

S = Significativo

SU = Significativo e inevitable

Distrito Portuario Unificado de San Diego

Borrador del Informe de Impacto Ambiental (EIR) del Proyecto del Muelle de Pesca Comercial de Shelter Island

| Asunto | Impacto | Importancia antes de la Mitigación | Medidas de Mitigación | Importancia después de la Mitigación |
|--|--|------------------------------------|--|--------------------------------------|
| | | | <p>un plan de mitigación de la zosteria marina para la mitigación en especie. El biólogo marino calificado deberá presentar el plan de mitigación al Distrito y al NMFS en un plazo de 60 días a partir del estudio posterior a la construcción.</p> <p>b) La mitigación de los impactos sobre la zosteria marina deberá tener una proporción no inferior a 1.2:1, tal como lo exige la CEMP.</p> <p>c) La mitigación deberá comenzar en un plazo de 135 días a partir de cualquier impacto observado sobre la zosteria marina, de manera que la mitigación comience dentro de la misma temporada de crecimiento de la zosteria marina en la que se producen los impactos.</p> <p>d) Una vez completada 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.</p> <p>e) El biólogo calificado llevará a cabo todo el monitoreo de la mitigación durante la temporada activa de crecimiento de la zosteria marina y evitará la temporada de bajo crecimiento (noviembre-febrero). Los estándares de desempeño deberán estar de acuerdo con los prescritos en la CEMP.</p> <p>f) El biólogo calificado deberá presentar 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 deberán incluir todos los requisitos específicos identificados en la CEMP.</p> <p>g) Se realizarán dos años de estudios anuales de zosteria marina posteriores a la construcción. Estos estudios se llevarán a cabo de conformidad con los requisitos específicos incluidos en la CEMP.</p> <p>4. Si se detectan impactos en la zosteria marina durante el período de dos años posterior a la construcción, los proponentes del proyecto deberán proporcionar medidas de mitigación adicionales para los impactos en la zosteria marina mediante el trasplante de zosteria marina a un sitio de restauración adecuado en una proporción de 1.2:1. Una planificación conservadora de la mitigación puede evitar una mitigación y un monitoreo prolongados mediante la planificación de los impactos a largo plazo y el trasplante de zosteria marina antes del monitoreo y la evaluación de todos los impactos.</p> | |
| Efecto adverso significativo sobre el hábitat ribereño o una comunidad | Impact-BIO-7: Pérdida de Hábitat en la Bahía de San Diego Debido al | S | MM-BIO-6: Implementar Medidas de Mitigación del Relleno en el Agua en Coordinación con las Agencias de Recursos Pertinentes y el Distrito, | LTS |

NI = Ningún impacto

LTS = Menos que significativo

PS = Potencialmente significativo

S = Significativo

SU = Significativo e inevitable

Distrito Portuario Unificado de San Diego

| Asunto | Impacto | Importancia antes de la Mitigación | Medidas de Mitigación | Importancia después de la Mitigación |
|-----------------------------|--|------------------------------------|--|--------------------------------------|
| natural sensible (Cont.) | <p>Aumento de los Rellenos (Componente de Reurbanización en el Frente Costero). El Componente de Reurbanización en el Frente Costero aumentaría el área de relleno existente en aproximadamente 131 pies cuadrados. Estos impactos del relleno se producirían tanto en áreas de hábitat submareal con vegetación como sin ella, de profundidad baja y moderada. Debido a la posible pérdida de hábitats marinos que se recomienda conservar y mejorar en la Bahía de San Diego, algunos de los cuales han estado disminuyendo históricamente, el aumento del relleno se consideraría un impacto potencialmente significativo.</p> | | <p>A Fin de Compensar la Pérdida Permanente de Hábitats Poco Profundos Sin Vegetación y Con Vegetación, Así Como de Hábitats Submareales de Profundidad Moderada, Como Consecuencia del Relleno en el Agua (Componente de Reurbanización en el Frente Costero). Antes del inicio de las actividades de construcción asociadas al Componente de Reurbanización en el Frente Costero que puedan dar lugar a rellenos en el agua, los proponentes del proyecto deberán cumplir con lo siguiente:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. El proponente del proyecto deberá obtener todos los permisos pertinentes para la mitigación del relleno en el agua antes de iniciar la construcción en el frente costero, incluyendo, entre otros, 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 (RHA) del USACE, así como una certificación de calidad del agua conforme a la Sección 401 de la CWA de la RWQCB. 2. El proponente del proyecto deberá implementar una de las siguientes opciones de mitigación, o una combinación de ellas, a satisfacción de las agencias de obtención de permisos (USACE y RWQCB). Estas opciones proporcionan la mitigación mínima para los impactos del relleno en el agua con una relación de mitigación de 1:1. Una o más de las agencias de recursos pertinentes pueden exigir medidas de mitigación adicionales o mayores que las especificadas en estas opciones de mitigación: <ol style="list-style-type: none"> a) Eliminar una cantidad de cobertura existente sobre el agua, incluyendo las estructuras abandonadas, o eliminar terrenos altos para crear un área de agua dentro de la Bahía de San Diego que sea equivalente al aumento neto del área de relleno en el agua del proyecto propuesto, según los planos finales de construcción. Esto reemplazaría el área afectada por el proyecto propuesto con una relación de mitigación de 1:1. b) Adquirir créditos de mitigación de hábitat en especie en un banco de mitigación aprobado por las agencias de recursos para garantizar que no haya pérdida neta de aguas de la bahía debido a los impactos del relleno. Antes de cualquier actividad de construcción que resulte en impactos de relleno, el proponente del proyecto deberá notificar la compra de créditos al Distrito y a las agencias de obtención de permisos. Basándose en los planos de construcción finales aprobados, los créditos de mitigación deberán compensar el aumento neto de los impactos del relleno en una proporción de mitigación de 1:1. | |

NI = Ningún impacto LTS = Menos que significativo PS = Potencialmente significativo S = Significativo SU = Significativo e inevitable

| Asunto | Impacto | Importancia antes de la Mitigación | Medidas de Mitigación | Importancia después de la Mitigación |
|---|--|------------------------------------|--|--------------------------------------|
| Efecto adverso significativo sobre humedales protegidos a nivel estatal o federal | Impact-BIO-8: Impactos Relacionados con la Construcción en las Aguas de los Estados Unidos y las Aguas del Estado (Componente de Demolición y Componente de Reurbanización en el Frente Costero). La demolición y la construcción asociadas con el Componente de Demolición y el Componente de Reurbanización en el Frente Costero podrían tener un impacto en la calidad del agua y aumentar el relleno dentro de la Bahía de San Diego, que son aguas de los Estados Unidos y aguas del Estado reguladas por la Sección 10 de la Ley de Ríos y Puertos y las Secciones 401/404 de la CWA. El impacto sería potencialmente significativo. | PS | Implementar la MM-BIO-6 , identificada anteriormente. Implementar de la MM-HAZ-1 hasta la MM-HAZ-12 , como se describe en la Sección 3.6, <i>Peligros y Materiales Peligrosos</i> . Implementar la MM-WQ-1 y la MM-WQ-2 , como se describe en la Sección 3.7, <i>Hidrología y Calidad del Agua</i> . | LTS |
| Interferencia significativa en el desplazamiento de cualquier especie de fauna silvestre o de peces, ya sean autóctonas residentes o migratorias, o en los corredores de fauna silvestre autóctona, residentes o migratorios ya establecidos, o impedimento del uso de sitios de fauna silvestre autóctona o de zonas de cría | Impact-BIO-9: Potencial de Interferir Sustancialmente en el Desplazamiento de la Fauna Silvestre y de Impedir Sustancialmente el Uso de los Sitios de Cría de la Fauna Silvestre (Componente de Demolición y Componente de Desarrollo en el Frente Costero). El proyecto propuesto tiene el potencial de afectar la zosteria marina, el hábitat de aguas abiertas y las especies de fauna silvestre de estatus especial durante la demolición y la construcción del proyecto propuesto. Estos impactos tienen el potencial de interferir sustancialmente en el movimiento de peces u otras especies de fauna silvestre o de impedir sustancialmente el uso del hábitat de cría de la fauna silvestre nativa. El impacto sería potencialmente significativo. | PS | Implementar de la MM-BIO-1 hasta la MM-BIO-4 , identificadas anteriormente. Implementar la MM-BIO-5 y la MM-BIO-6 , identificadas anteriormente. Implementar de la MM-HAZ-1 hasta la MM-HAZ-12 , como se describe en la Sección 3.6, <i>Peligros y Materiales Peligrosos</i> . Implementar la MM-WQ-1 y la MM-WQ-2 , como se describe en la Sección 3.7, <i>Hidrología y Calidad del Agua</i> . | LTS |

NI = Ningún impacto

LTS = Menos que significativo

PS = Potencialmente significativo

S = Significativo

SU = Significativo e inevitable

Distrito Portuario Unificado de San Diego

| Asunto | Impacto | Importancia antes de la Mitigación | Medidas de Mitigación | Importancia después de la Mitigación |
|---|---|------------------------------------|--|--------------------------------------|
| Conflicto con políticas, ordenanzas o planes de conservación del hábitat aplicables | Implementar el proyecto propuesto no entraría en conflicto con las políticas, ordenanzas o planes de conservación del hábitat aplicables. | LTS | No se requiere ninguna medida de mitigación. | LTS |

Acumulativos

La contribución incremental del proyecto propuesto a los impactos acumulativos sobre los recursos biológicos sería considerable desde el punto de vista acumulativo antes de la mitigación (**Impact-C-BIO-1**). Sin embargo, no se requerirían medidas de mitigación adicionales específicas para los impactos acumulativos. En cambio, se exigiría que el proyecto implementara las medidas de la **MM-BIO-1** hasta la **MM-BIO-6**, de la **MM-HAZ-3** hasta la **MM-HAZ-12**, la **MM-WQ-1** y la **MM-WQ-2**. Por lo tanto, la contribución del proyecto propuesto a los impactos acumulativos relacionados con los recursos biológicos no sería considerable en términos acumulativos y no se requerirían medidas de mitigación adicionales específicas para los impactos acumulativos.

3.3 Recursos Culturales y Recursos Culturales Tribales

Impactos del Proyecto

| | | | | |
|---|---|-----|---|-----|
| Cambio adverso sustancial en la importancia de un recurso histórico | Implementar el proyecto propuesto no provocaría un cambio adverso sustancial en la importancia de un recurso histórico. | NI | No se requiere ninguna medida de mitigación. | NI |
| Cambio adverso sustancial en la importancia de un recurso arqueológico | Implementar el proyecto propuesto no provocaría un cambio adverso sustancial en la importancia de un recurso arqueológico. | LTS | No se requiere ninguna medida de mitigación. | LTS |
| Cambio adverso sustancial en la importancia de un recurso cultural tribal | Implementar el proyecto propuesto no provocaría un cambio adverso sustancial en la importancia de un recurso cultural tribal. | LTS | No se requiere ninguna medida de mitigación. CONDICIÓN-TCR-1: Contratar a un Supervisor Indígena Durante las Obras de Alteración del Terreno en Tierra (Componente de Demolición y Componente de Reurbanización en el Frente Costero). Los proponentes del proyecto deberán contratar y remunerar los servicios de un supervisor o consultor tribal que cuente con la aprobación de la Campo Band of Mission Indians. Los proponentes del proyecto deberán ponerse en contacto con los representantes tribales como mínimo siete días antes de iniciar las actividades de alteración del terreno en tierra para sus respectivos componentes del proyecto. Las actividades de construcción podrán continuar si no se recibe respuesta de los representantes tribales 48 horas antes de las actividades de alteración del terreno. Si se descubre algún recurso cultural tribal sospechoso, se suspenderán todos los trabajos en un radio de 50 pies del hallazgo, y se contratará a un supervisor tribal de la(s) tribu(s) nativa(s) americana(s) culturalmente afiliada(s), si no hay ninguno presente en el sitio. El supervisor tribal determinará si el hallazgo es un recurso cultural tribal. El Oficial Tribal de Preservación Histórica (THPO) consultor, o el supervisor tribal si la tribu | LTS |

NI = Ningún impacto

LTS = Menos que significativo

PS = Potencialmente significativo

S = Significativo

SU = Significativo e inevitable

| Asunto | Impacto | Importancia antes de la Mitigación | Medidas de Mitigación | Importancia después de la Mitigación |
|--------|---------|------------------------------------|---|--------------------------------------|
| | | | <p>consultora no cuenta con un THPO, hará recomendaciones para una evaluación más detallada y el tratamiento culturalmente apropiado de los recursos culturales tribales descubiertos, según sea necesario. También podrá consultarse a un arqueólogo que cumpla con las calificaciones profesionales en arqueología establecidas por el Secretario del Interior. El supervisor tribal solo estará presente en el sitio durante las fases de construcción que impliquen actividades de alteración del suelo para la construcción en tierra del proyecto, incluyendo la excavación y la apertura de zanjas asociadas a la instalación de servicios públicos (Componente de Reurbanización en el Frente Costero) y la nivelación del terreno/movimiento de suelos relacionadas con la demolición del Edificio E (Componente de Demolición). El supervisor tribal deberá completar registros de monitoreo diarios que describan las actividades de cada día, incluyendo las actividades de construcción, las ubicaciones, el suelo y cualquier material cultural identificado. El monitoreo en el sitio terminará cuando se completen las actividades de nivelación y excavación en tierra, o antes si los representantes tribales y el supervisor han indicado que el sitio tiene un bajo potencial de impacto en los recursos culturales tribales.</p> | |

Acumulativos

La contribución incremental del proyecto propuesto a los impactos acumulativos sobre los recursos culturales y recursos culturales tribales no sería considerable desde el punto de vista acumulativo y sería menos que significativo. No se requiere ninguna medida de mitigación específica para el impacto acumulativo.

3.4 Energía

Impactos del Proyecto

| | | | | |
|--|--|-----|--|-----|
| <p>Provocar un impacto ambiental potencialmente significativo debido al consumo derrochador, ineficiente o innecesario de recursos energéticos durante la construcción o la operación del proyecto</p> | <p>Implementar el proyecto propuesto no daría lugar a un consumo de energía derrochador, ineficiente e innecesario que pudiera tener repercusiones ambientales potencialmente significativas, ni entraría en conflicto con los planes estatales y locales en materia de energía renovable y eficiencia energética.</p> | LTS | No se requiere ninguna medida de mitigación. | LTS |
| <p>Entrar en conflicto con, u obstaculizar, un plan estatal o local sobre energía renovable o eficiencia energética</p> | <p>El proyecto propuesto no entraría en conflicto con ningún plan, política o regulación aplicable adoptado con el fin de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GHG).</p> | LTS | No se requiere ninguna medida de mitigación. | LTS |

NI = Ningún impacto

LTS = Menos que significativo

PS = Potencialmente significativo

S = Significativo

SU = Significativo e inevitable

Distrito Portuario Unificado de San Diego

| Asunto | Impacto | Importancia antes de la Mitigación | Medidas de Mitigación | Importancia después de la Mitigación |
|--------|---------|------------------------------------|-----------------------|--------------------------------------|
|--------|---------|------------------------------------|-----------------------|--------------------------------------|

Acumulativos

La contribución adicional del proyecto propuesto a los impactos acumulativos relacionados con la energía sería inferior a un nivel acumulativo significativo. No se requiere ninguna medida de mitigación específica para el impacto acumulativo.

3.5 Emisiones de Gases de Efecto Invernadero y Cambio Climático

Impactos del Proyecto

| | | | | |
|--|--|-----|--|-----|
| Generar emisiones de gases de efecto invernadero que pueden tener un impacto significativo en el medio ambiente | Implementar el proyecto propuesto no generaría emisiones de gases de efecto invernadero que pudieran tener un impacto significativo en el medio ambiente. | LTS | No se requiere ninguna medida de mitigación. | LTS |
| Conflicto con un plan, una política o una regulación aplicable para la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero | Implementar el proyecto propuesto no entraría en conflicto con ningún plan, política o regulación aplicable adoptada con el fin de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GHG). Los impactos serían menos que significativos. | LTS | No se requiere ninguna medida de mitigación. | LTS |

Acumulativos

La contribución incremental del proyecto propuesto a los impactos acumulativos relacionados con las emisiones de gases de efecto invernadero sería inferior a un nivel acumulativo significativo. No se requiere ninguna medida de mitigación específica para el impacto acumulativo.

3.6 Peligros y Materiales Peligrosos

Impactos del Proyecto

| | | | | |
|--|--|----|--|-----|
| Crear un peligro significativo mediante el transporte, el uso o la eliminación habituales de materiales peligrosos | Impact-HAZ-1: Potencial de Alterar Suelos y Aguas Subterráneas Contaminados del Sitio (Componente de Demolición, Componente de Reurbanización en el Frente Costero). En el pasado, en el sitio se han utilizado materiales peligrosos relacionados con la industria pesquera comercial, por lo que podría haber contaminación en los suelos y las aguas subterráneas del sitio. Por lo tanto, las actividades que alteren los suelos y que se realicen durante las tareas del | PS | MM-HAZ-1: Preparar e Implementar un Plan de Administración de los Suelos y las Aguas Subterráneas Para Tratar los Posibles Contaminantes Presentes en el Sitio (Componente de Demolición y Componente de Reurbanización en el Frente Costero). Antes del inicio de las actividades de alteración de los suelos asociadas con el Componente de Demolición y las actividades de construcción en tierra del Componente de Reurbanización en el Frente Costero, los proponentes del proyecto (para el Componente de Demolición y el Componente de Reurbanización en el Frente Costero) deberán contratar a un geólogo profesional, un geólogo de ingeniería profesional o un ingeniero profesional con licencia y experiencia en la reurbanización y restauración de sitios contaminados para que prepare un plan de seguridad y salud específico para el sitio (elaborado de | LTS |
|--|--|----|--|-----|

NI = Ningún impacto LTS = Menos que significativo PS = Potencialmente significativo S = Significativo SU = Significativo e inevitable

| Asunto | Impacto | Importancia antes de la Mitigación | Medidas de Mitigación | Importancia después de la Mitigación |
|--------|---|------------------------------------|--|--------------------------------------|
| | <p>Componente de Demolición, así como las actividades de construcción en tierra relacionadas con el Componente de Reurbanización en el Frente Costero, podrían encontrar y alterar suelos y aguas subterráneas contaminados, lo que podría provocar la liberación de materiales peligrosos al medio ambiente.</p> | | <p>conformidad con el Apéndice C del CFR 1910.120) y un Plan de Administración de los Suelos y las Aguas Subterráneas (elaborado de conformidad con los Títulos 22 y 27 del CCR) para garantizar que todos los suelos alterados o excavados en el sitio sean examinados para detectar la presencia de materiales peligrosos y sean caracterizados y eliminados adecuadamente o reutilizados en el sitio si se determina que son aptos para su reutilización. Los planes deberán especificar que, en caso de que se encuentren indicios de suelos contaminados durante las actividades de alteración del terreno, se suspenderán los trabajos y se notificará inmediatamente a la División de Materiales Peligrosos del Departamento de Salud Ambiental del Condado de San Diego antes de continuar con cualquier trabajo en el terreno o en los suelos. Los planes deberán ser aprobados por el Distrito antes del inicio de las actividades de alteración del terreno. El Plan de Administración de los Suelos y las Aguas Subterráneas deberá incluir lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Un <i>Informe de Caracterización de la Contaminación del Sitio</i> (Informe de Caracterización) que delimite la extensión vertical y lateral y la concentración de la contaminación residual derivada de los usos anteriores del sitio en todo el área de construcción del Componente de Desarrollo del Programa Municipal. El Informe de Caracterización deberá incluir una recopilación de datos basada en la revisión de registros históricos y en informes e investigaciones previos y, cuando se detecten brechas en los datos, deberá incluir nuevos muestreos de suelos y aguas subterráneas para caracterizar la extensión vertical y lateral y la concentración de la contaminación residual existentes. El proponente del proyecto deberá coordinarse con el Departamento de Salud del Condado de San Diego si el Informe de Caracterización identifica contaminación. • Un <i>Plan de Pruebas y Perfilado del Terreno</i> (Plan de Pruebas y Perfilado) para aquellos materiales que deberán ser eliminados durante la construcción. Las pruebas deberán realizarse para todos los contaminantes potenciales de interés, incluyendo los metales del Título 22 de CA, los PAH, los VOC, los pesticidas, el PCB, el TPH, o cualquier otro contaminante potencial, tal como se especifica en el Plan de Pruebas y Perfilado. El Plan de Pruebas y Perfilado deberá documentar el cumplimiento del Título 22 de CA para la correcta identificación y segregación de los desechos peligrosos y sólidos, según sea necesario para su aceptación en una instalación de eliminación fuera del sitio que cumpla con el Título 22 de CA. Todas las actividades de excavación deberán ser supervisadas activamente por un Evaluador Ambiental Registrado para detectar la posible presencia de suelos | |

NI = Ningún impacto

LTS = Menos que significativo

PS = Potencialmente significativo

S = Significativo

SU = Significativo e inevitable

Distrito Portuario Unificado de San Diego

| Asunto | Impacto | Importancia antes de la Mitigación | Medidas de Mitigación | Importancia después de la Mitigación |
|--------|---------|------------------------------------|--|--------------------------------------|
| | | | <p>contaminados y el cumplimiento del Plan de Pruebas y Perfilado.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Un <i>Plan de Eliminación de Suelos</i> (Plan de Eliminación), que deberá describir el proceso de excavación, acopio, deshidratación, tratamiento y carga y transporte de los suelos del sitio. Este plan deberá ser preparado de acuerdo con el Plan de Pruebas y Perfilado (es decir, de acuerdo con el Título 22 de CA y el Título 40 CFR Parte 263 del DOT, Código de Reglamentos de California Título 27), y las mejores prácticas actuales de la industria para la prevención de la contaminación cruzada, los derrames o las emisiones. Las medidas deberán incluir, en forma no limitativa, la segregación en pilas separadas para el análisis del perfil de los desechos basado en el vapor orgánico, y el monitoreo visual y de olores. • Un <i>Plan de Salud y Seguridad de los Trabajadores del Sitio</i> (Plan de Seguridad) para cerciorarse del cumplimiento de los reglamentos 29 CFR Parte 120, Operaciones con Desechos Peligrosos y Respuesta a Emergencias para los trabajadores que estén trabajando en sitios con desechos peligrosos no controlados. El Plan de Seguridad deberá basarse en el Informe de Caracterización y en la actividad de construcción prevista en el sitio para cerciorarse que los trabajadores del sitio potencialmente expuestos a la contaminación de los suelos estén capacitados, equipados y supervisados durante la actividad en el sitio. La capacitación, el equipo y las actividades de monitoreo deberán garantizar que los trabajadores no estén expuestos a contaminantes por encima de los límites de exposición del personal establecidos en el Cuadro Z, 29 CFR Parte 1910.1000. El Plan de Seguridad deberá ser firmado e implementado bajo la supervisión de un Higienista Industrial Certificado por el Estado de California. • <i>Programa de Monitoreo y Reporte</i>. Antes de iniciar la construcción del Componente de Demolición y las actividades relacionadas con la construcción en tierra del Componente de Reurbanización en el Frente Costero, los proponentes del proyecto deberán elaborar un Programa de Monitoreo y Reporte y presentarlo al Distrito para su revisión y aprobación. El Programa de Monitoreo y Reporte se implementará durante y al finalizar la construcción de estos componentes. El Programa de Monitoreo y Reporte documentará la implementación del Plan de Administración de los Suelos y las Aguas Subterráneas, incluyendo el Plan de Pruebas y Perfilado, el Plan de Eliminación y el Plan de Seguridad. El Programa de Monitoreo y Reporte deberá incluir el requisito de que los proponentes del proyecto presenten informes mensuales (a partir de las primeras actividades de alteración del terreno y hasta la finalización de las mismas) al Distrito, firmados y | |

NI = Ningún impacto

LTS = Menos que significativo

PS = Potencialmente significativo

S = Significativo

SU = Significativo e inevitable

Distrito Portuario Unificado de San Diego

Borrador del Informe de Impacto Ambiental (EIR) del Proyecto del Muelle de Pesca Comercial de Shelter Island

| Asunto | Impacto | Importancia antes de la Mitigación | Medidas de Mitigación | Importancia después de la Mitigación |
|--------|---------|------------------------------------|---|--------------------------------------|
| | | | <p>certificados por un geólogo profesional, un geólogo de ingeniería profesional o un ingeniero profesional con licencia, según corresponda, que documenten el cumplimiento de las cláusulas de estos planes y del Plan de Administración de los Suelos y las Aguas Subterráneas.</p> <ul style="list-style-type: none"> <p><i>Informe de Cierre del Proyecto.</i> En un plazo de 30 días a partir de la finalización de la construcción del Componente de Demolición y de las actividades de construcción en tierra relacionadas con el Componente de Reurbanización en el Frente Costero, los proponentes del proyecto deberán elaborar un Informe de Cierre del Proyecto y presentarlo al Distrito para su revisión y aprobación. El Informe de Cierre del Proyecto deberá resumir todas las actividades ambientales realizadas en el sitio y documentar la aplicación del Plan de Administración de los Suelos y las Aguas Subterráneas.</p> <p>MM-HAZ-2: Consultar con las Agencias Competentes e Implementar las Condiciones Descritas en los Permisos Expedidos (Componente de Demolición y Componente de Reurbanización en el Frente Costero).</p> <p>Antes de iniciar cualquier actividad de construcción en tierra relacionada con el Componente de Demolición y el Componente de Reurbanización en el Frente Costero que pueda alterar los suelos o las aguas subterráneas, el proponente del proyecto debe consultar con la Unidad de Restauración de Sitios de la RWQCB, de conformidad con el Código de Aguas de California, para garantizar que la alteración de los suelos o de las aguas subterráneas derivada de las actividades propuestas, tales como la excavación de zanjas para servicios eléctricos, la nivelación posterior de la plataforma del Edificio E y cualquier posible alteración de los suelos en el área donde anteriormente se ubicaba el cobertizo de almacenamiento, no agrave ninguna contaminación existente de los suelos o de las aguas subterráneas que pudiera provocar impactos adversos significativos en la calidad del agua. Los proponentes del proyecto del Componente de Demolición y del Componente de Reurbanización en el Frente Costero también deberán consultar con el Departamento de Control de Sustancias Tóxicas (DTSC) y la División de Materiales Peligrosos (HMD) del Departamento de Salud y Calidad Ambiental (DEHQ) del Condado de San Diego para garantizar que se obtengan todos los permisos o aprobaciones requeridos por las leyes o las regulaciones estatales.</p> <p>Como se indica en la Evaluación Ambiental del Sitio (ESA) de la Fase I del proyecto y en la ESA de la Fase II Limitada, se requiere información adicional relacionada con la posible contaminación existente. La consulta con las agencias de obtención de permisos pertinentes y con aquellas que puedan tener responsabilidades de supervisión puede dar lugar a requisitos específicos de remediación del sitio. El proyecto deberá cumplir con todas</p> | |

NI = Ningún impacto

LTS = Menos que significativo

PS = Potencialmente significativo

S = Significativo

SU = Significativo e inevitable

Distrito Portuario Unificado de San Diego

| Asunto | Impacto | Importancia antes de la Mitigación | Medidas de Mitigación | Importancia después de la Mitigación |
|---|---|------------------------------------|---|--------------------------------------|
| | | | <p>las condiciones identificadas en los permisos de cualquier agencia de supervisión o responsable, incluyendo la certificación de la Sección 401 de la Ley de Agua Limpia (CWA). La evidencia del cumplimiento de las condiciones del permiso, en la medida en que sea aplicable a la condición especificada, debe documentarse antes de que pueda producirse la alteración de los suelos relacionada con el proyecto. Bajo ninguna circunstancia podrá producirse la alteración de los suelos o de las aguas subterráneas sin las aprobaciones de los permisos de las agencias necesarias y la implementación de las condiciones de los permisos asociados.</p> | |
| <p>Crear un peligro significativo mediante el transporte, el uso o la eliminación habituales de materiales peligrosos (Cont.)</p> | <p>Impact-HAZ-2: Potencial de Vertido Accidental de Materiales Peligrosos en la Bahía de San Diego (Componente de Demolición y Componente de Reurbanización en el Frente Costero). Durante las actividades de construcción relacionadas con el Componente de Demolición y el Componente de Reurbanización en el Frente Costero, el uso de materiales peligrosos típicos de la construcción, como combustibles, lubricantes, disolventes y recubrimientos, podría dar lugar a un vertido involuntario en la Bahía de San Diego, lo que se consideraría un impacto significativo para el medio ambiente.</p> | <p>PS</p> | <p>MM-HAZ-3: Estructuras de Contención Secundaria (Componente de Demolición y Componente de Reurbanización en el Frente Costero). Los proponentes del proyecto del Componente de Demolición y del Componente de Reurbanización en el Frente Costero deberán exigir al contratista principal, mediante el contrato de servicios profesionales, que garantice que los aceites y combustibles se mantengan contenidos en estructuras de contención secundaria durante cualquier actividad de demolición o construcción, de modo que se contengan los derrames y las fugas y se evite que lleguen a la Bahía de San Diego. Esta medida deberá indicarse en los planos de construcción y en el contrato de construcción, y deberá ser verificada por el Distrito antes del inicio de las actividades de demolición y construcción asociadas al Componente de Demolición y al Componente de Reurbanización en el Frente Costero.</p> <p>MM-HAZ-4: Capacitación de los Trabajadores para el Manejo de Materiales Peligrosos (Componente de Demolición y Componente de Reurbanización en el Frente Costero). Antes de iniciar cualquier actividad de demolición o construcción para el Componente de Demolición y el Componente de Reurbanización en el Frente Costero, los proponentes del proyecto exigirán al contratista principal, mediante las condiciones especificadas en el contrato profesional, que brinde capacitación a los trabajadores de la construcción (incluyendo a los subcontratistas) sobre áreas de trabajo específicas, incluyendo los riesgos potenciales derivados de derrames accidentales de petróleo y/o combustible, y el manejo adecuado del equipo. Esta medida deberá indicarse en los planos de construcción y en el contrato de construcción, y deberá ser verificada por el Distrito antes del inicio de las actividades de demolición y construcción.</p> <p>MM-HAZ-5: Inspección del Equipo (Componente de Demolición y Componente de Reurbanización en el Frente Costero). Antes de iniciar cualquier actividad de demolición o construcción para el Componente de Demolición y el Componente de Reurbanización en el Frente Costero, los</p> | <p>LTS</p> |

NI = Ningún impacto

LTS = Menos que significativo

PS = Potencialmente significativo

S = Significativo

SU = Significativo e inevitable

Distrito Portuario Unificado de San Diego

Borrador del Informe de Impacto Ambiental (EIR) del Proyecto del Muelle de Pesca Comercial de Shelter Island

| Asunto | Impacto | Importancia antes de la Mitigación | Medidas de Mitigación | Importancia después de la Mitigación |
|--------|---------|------------------------------------|---|--------------------------------------|
| | | | <p>proponentes del proyecto exigirán que el contratista principal, mediante las condiciones especificadas en el contrato profesional, se asegure de que todos los operadores de equipo realicen inspecciones del equipo antes de su uso cada día para identificar y tratar el desgaste, las piezas defectuosas y las fugas. Esta medida deberá indicarse en los planos de construcción y en el contrato de construcción, y deberá ser verificada por el Distrito antes del inicio de las actividades de demolición y construcción.</p> <p>MM-HAZ-6: Instrumentación Adecuada del Equipo (Componente de Demolición y Componente de Reurbanización en el Frente Costero). Antes de iniciar cualquier actividad de demolición o construcción para el Componente de Demolición y el Componente de Reurbanización en el Frente Costero, los proponentes del proyecto exigirán a su contratista principal, mediante las condiciones especificadas en el contrato profesional, que identifique la instrumentación adecuada para cada pieza de equipo a fin de evitar el derrame de material desde la barcaza. Esta medida deberá indicarse en los planos de construcción y en el contrato de construcción, y deberá ser verificada por el Distrito antes del inicio de las actividades de demolición y construcción.</p> <p>MM-HAZ-7: Equipos de Respuesta para Derrames de Aceite o Combustible (Componente de Demolición y Componente de Reurbanización en el Frente Costero). Antes de iniciar cualquier actividad de demolición o construcción correspondiente al Componente de Demolición y al Componente de Reurbanización en el Frente Costero, los proponentes del proyecto deberán exigir al contratista principal que, mediante las condiciones especificadas en el contrato de servicios profesionales, informe a los trabajadores de la construcción sobre la ubicación de los equipos de respuesta para derrames de aceite o combustible, cómo desplegar las almohadillas absorbentes de aceite y las directrices para su eliminación adecuada. La barcaza deberá contar con un juego completo de equipos de respuesta para derrames de aceite/combustible a bordo durante todo el período de construcción para permitir la implementación rápida y oportuna de la contención de derrames. Esta medida deberá indicarse en los planos de construcción y en el contrato de construcción, y deberá ser verificada por el Distrito antes del inicio de las actividades de demolición y construcción.</p> <p>MM-HAZ-8: Monitoreo de Materiales Peligrosos (Componente de Demolición y Componente de Reurbanización en el Frente Costero). Antes de iniciar cualquier actividad de demolición o construcción correspondiente al Componente de Demolición y al Componente de Reurbanización en el Frente Costero, los proponentes del proyecto deberán exigir al contratista principal que, mediante las condiciones especificadas en el contrato de servicios profesionales, designe personal de construcción</p> | |

NI = Ningún impacto

LTS = Menos que significativo

PS = Potencialmente significativo

S = Significativo

SU = Significativo e inevitable

Distrito Portuario Unificado de San Diego

| Asunto | Impacto | Importancia antes de la Mitigación | Medidas de Mitigación | Importancia después de la Mitigación |
|--------|---------|------------------------------------|--|--------------------------------------|
| | | | <p>para monitorear visualmente los derrames de aceite y combustible durante la construcción. Si se detecta un derrame de aceite o combustible, se apagará todo el equipo y se identificará, contendrá y notificará el origen del derrame. Esta medida deberá indicarse en los planos de construcción y en el contrato de construcción, y deberá ser verificada por el Distrito antes del inicio de las actividades de demolición y construcción.</p> <p>MM-HAZ-9: Procedimientos de Carga de Barcazas (Componente de Demolición y Componente de Reurbanización en el Frente Costero). Antes de iniciar cualquier actividad de demolición o construcción correspondiente al Componente de Demolición y al Componente de Reurbanización en el Frente Costero, los proponentes del proyecto deberán exigir al contratista principal que, mediante las condiciones especificadas en el contrato de servicios profesionales, determine los límites de carga de las barcazas y los procedimientos de carga, y que marque el nivel de calado adecuado en el casco de las barcazas de materiales para evitar alterar el lecho de la Bahía. Esta medida deberá indicarse en los planos de construcción y en el contrato de construcción, y deberá ser verificada por el Distrito antes del inicio de las actividades de demolición y construcción.</p> <p>MM-HAZ-10: Colocación de Pilotes Retirados (Componente de Demolición). Al colocar en la barcaza los muelles, embarcaderos, pasarelas principales y pilotes desmontados y retirados, el contratista principal (quien también deberá informar a todos los subcontratistas involucrados) del Componente de Demolición deberá utilizar una barcaza de cubierta plana con paredes de contención y "contenedores metálicos abiertos" para evitar que caigan al agua sedimentos, madera, concreto o residuos metálicos. El contratista deberá ubicar la barcaza lo más cerca posible de la orilla al transferir materiales y/o escombros hacia y desde la barcaza de trabajo. Si hay agua expuesta entre la barcaza y la orilla, se utilizarán retenedores para evitar que los residuos caigan al agua. Esta medida se establecerá como condición en el acuerdo profesional entre los proponentes del proyecto y el contratista principal que supervise la remoción de pilotes, y se indicará en los planos de construcción y/o en el contrato de construcción, lo cual será verificado por el Distrito antes del inicio de las actividades de demolición y construcción.</p> <p>MM-HAZ-11: Limpieza de los Escombros y Materiales de Construcción Retirados (Componente de Demolición y Componente de Reurbanización en el Frente Costero). El contratista principal y todos los subcontratistas (en la medida en que sea aplicable) del Componente de Demolición y del Componente de Reurbanización en el Frente Costero deberán eliminar la vegetación marina de los materiales retirados del agua antes de su eliminación. El contratista principal y los subcontratistas</p> | |

NI = Ningún impacto

LTS = Menos que significativo

PS = Potencialmente significativo

S = Significativo

SU = Significativo e inevitable

| Asunto | Impacto | Importancia antes de la Mitigación | Medidas de Mitigación | Importancia después de la Mitigación |
|--|---|------------------------------------|--|--------------------------------------|
| | | | correspondientes también deberán limpiar los escombros generados por las actividades de construcción e instalar Medidas de Mejores Prácticas de Administración (BMP) recomendadas en y alrededor de las bocas de los desagües pluviales. Esta medida deberá indicarse en los planos de construcción y/o en el contrato de construcción, y se deberán presentar al Distrito pruebas fotográficas de la finalización de la limpieza del sitio y de las BMP instaladas antes de que se efectúe el pago final al contratista. | |
| Crear un peligro significativo mediante el transporte, el uso o la eliminación habituales de materiales peligrosos (Cont.) | Impact-HAZ-3: Potencial de Encontrar Sedimentos Contaminados en el Frente Costero Durante las Actividades de Construcción del Proyecto (Componente de Demolición y Componente de Reurbanización en el Frente Costero). Las actividades de construcción en el agua asociadas al Componente de Demolición y al Componente de Reurbanización en el Frente Costero, tales como la extracción de pilotes y la instalación de pilotes nuevos y de reemplazo, podrían encontrar y alterar los sedimentos contaminados existentes, en caso de que los hubiera. Como resultado, los sedimentos que actualmente se encuentran depositados en el fondo de la bahía podrían volver a entrar en la columna de agua, causando su exposición a la fauna marina, como las comunidades bentónicas, los peces que se alimentan en el fondo y/o el plancton. Por lo tanto, la alteración de sedimentos potencialmente contaminados dentro del sitio del proyecto podría tener un impacto ambiental significativo. | PS | MM-HAZ-12: Implementar un Programa de Manejo de Sedimentos (Componente de Demolición). Los proponentes del proyecto del Componente de Demolición deberán preparar e implementar un Programas de Manejo de Sedimentos para evitar o reducir los posibles impactos que puedan derivarse de las actividades de demolición y construcción en el agua del proyecto, las cuales podrían alterar los sedimentos contaminados existentes. El proponente del proyecto debe obtener un permiso de la Sección 404 de la CWA y un permiso de la Sección 10 de la Ley de Ríos y Puertos del USACE, así como una certificación de calidad del agua de la Sección 401 de la CWA de la RWQCB antes de iniciar las actividades de demolición y construcción en el agua. Por lo tanto, el Programa de Manejo de Sedimentos se preparará en consulta con la RWQCB y el USACE, y deberá ser coherente con los requisitos de los permisos de la Sección 404 y la Sección 10 emitidos por el USACE, así como con la certificación de calidad del agua de la Sección 401 emitida por la RWQCB para el proyecto. Antes del inicio de cualquier actividad de demolición o construcción en el agua, el proponente del proyecto del Componente de Demolición 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 la contaminación. El Profesional Calificado deberá preparar y supervisar la implementación de un Programa de Manejo de Sedimentos para las partes del sitio del proyecto donde las actividades de construcción en el agua puedan alterar los sedimentos. El Programa de Manejo de Sedimentos, cuya implementación será responsabilidad del proponente del proyecto del Componente de Demolición, estará vigente durante toda la duración de las actividades de demolición y construcción en el frente costero para el proyecto propuesto, o hasta que el Distrito y la RWQCB hayan determinado que el Programa de Manejo de Sedimentos ya no es necesario. El Programa de Manejo de Sedimentos deberá incluir los siguientes elementos, cada uno de los cuales cuenta con mecanismos de tiempo específicos, tal como se identifica en la descripción de cada elemento a | LTS |

NI = Ningún impacto

LTS = Menos que significativo

PS = Potencialmente significativo

S = Significativo

SU = Significativo e inevitable

Distrito Portuario Unificado de San Diego

| Asunto | Impacto | Importancia antes de la Mitigación | Medidas de Mitigación | Importancia después de la Mitigación |
|--------|---------|------------------------------------|--|--------------------------------------|
| | | | <p>continuación:</p> <ol style="list-style-type: none"> <p>Plan de Muestreo y Análisis (SAP). Antes de cualquier demolición o construcción en el agua que pueda alterar los sedimentos, el Profesional Calificado deberá: (1) delimitar el área de posible alteración (Área de Alteración); (2) elaborar un Plan de Muestreo y Análisis (SAP) incluyendo el muestreo de sedimentos antes y después de la construcción; y (3) realizar el muestreo de sedimentos. El SAP, que deberá incluir un Programa de Aseguramiento y Control de Calidad (QAPP) con Procedimientos Operativos Estándar (SOP), se aplicará a todas las actividades del proyecto que alteren los sedimentos y deberá establecer la metodología específica que se utilizará, los lugares donde se tomarán las muestras y los procedimientos adecuados de descontaminación y eliminación tanto para el muestreo y análisis previos a la construcción como para los posteriores a la misma. Las muestras de sedimentos se someterán a pruebas para detectar la presencia de Contaminantes de Preocupación (COC). Los COC específicos serán identificados por el Distrito en consulta con la RWQCB.</p> <p>Además, el área de muestreo y la metodología de muestreo se determinarán en consulta con la RWQCB y deberán identificar los lugares de muestreo que se consideren apropiados para caracterizar adecuadamente cualquier Área de Alteración asociada con el proyecto propuesto. Todo el muestreo de sedimentos debe realizarse antes de la actividad de construcción que perturbe los sedimentos y se llevará a cabo de conformidad con los requisitos del SAP. El SAP debe presentarse a la RWQCB y al Distrito para su revisión y aprobación, y la evidencia de la aprobación de la RWQCB debe presentarse al Distrito para su verificación.</p> <p>Informe de Caracterización de Sedimentos. Una vez finalizado el muestreo previo a la construcción, y antes de iniciar la construcción en el agua, el Profesional Calificado deberá elaborar un Informe de Caracterización de Sedimentos en el que se describan la extensión vertical y lateral, así como las concentraciones de los COC del sitio del proyecto, en aquellas áreas donde se prevea el hincado o extracción de pilotes y otras actividades que alteren los sedimentos como parte de este proyecto, o según lo considere apropiado la RWQCB. El Informe de Caracterización de Sedimentos se basará en el muestreo de sedimentos previo a la construcción realizado de acuerdo con el SAP. El proponente del proyecto del Componente de Demolición deberá presentar el Informe de Caracterización de Sedimentos a la RWQCB y al Distrito para su aprobación, como representante de las condiciones</p> | |

NI = Ningún impacto

LTS = Menos que significativo

PS = Potencialmente significativo

S = Significativo

SU = Significativo e inevitable

| Asunto | Impacto | Importancia antes de la Mitigación | Medidas de Mitigación | Importancia después de la Mitigación |
|--------|---------|------------------------------------|--|--------------------------------------|
| | | | <p>de sedimentos existentes en el Área de Alteración. Si el muestreo previo a la construcción se realiza de forma incremental a medida que se planifican diferentes fases o áreas para la alteración, el Profesional Calificado deberá preparar memorandos técnicos que documenten las diferentes fases del muestreo, los cuales 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 proponente del proyecto para el Componente de Demolición deberá elaborar un Plan de Manejo de Sedimentos basado en las conclusiones del Informe de Caracterización de Sedimentos descrito anteriormente, en consulta con la RWQCB y el Distrito, y sujeto a la aprobación de ambos. Una vez aprobado, el Plan de Manejo de Sedimentos será implementado por el proponente del proyecto del Componente de Demolición y estará sujeto a la supervisión regulatoria de la RWQCB y el Distrito. Es importante destacar que el Plan de Manejo de Sedimentos se revisará, sujeto a la conformidad del Distrito, cada vez que se recopilen datos de esfuerzos de muestreo incrementales (por ejemplo, cada fase, cada área planificada para la alteración) como parte de los Pasos 1 y 2 descritos anteriormente. El Plan de Manejo de Sedimentos describirá en detalle las medidas necesarias que se emplearán al alterar los sedimentos en el Área de Alteración para evitar que las actividades de construcción en el frente costero generen contaminación o agraven las condiciones 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 de la MM-HAZ-2 a la MM-HAZ-12, que incluyen varias BMP para evitar descargas accidentales en las aguas de la Bahía, la MM-WQ-1, que exige un plan de monitoreo de la calidad del agua, y la MM-WQ-2, que exige la implementación de varias mejores prácticas de administración (BMP) de la calidad del agua, incluyendo requisitos específicos para actividades que alteran los sedimentos, como el hincado de pilotes y las cortinas de turbidez dobles para la alteración de sedimentos en áreas con contaminación elevada.</p> <p>4. Muestreo y Análisis Posteriores a la Construcción. Una vez concluidas las actividades de construcción dentro de un Área de Alteración, el Profesional Calificado deberá llevar a cabo el muestreo y el análisis posteriores a la construcción de conformidad con el SAP (elaborado previamente en el Paso 1 anterior) para determinar si las actividades de alteración de los sedimentos en el agua dieron lugar a</p> | |

NI = Ningún impacto

LTS = Menos que significativo

PS = Potencialmente significativo

S = Significativo

SU = Significativo e inevitable

Distrito Portuario Unificado de San Diego

| Asunto | Impacto | Importancia antes de la Mitigación | Medidas de Mitigación | Importancia después de la Mitigación |
|--------|---------|------------------------------------|---|--------------------------------------|
| | | | <p>niveles de COC superiores a los niveles previos a la construcción documentados en el Informe de Caracterización de Sedimentos. Los resultados del muestreo y análisis posteriores a la construcción deberán presentarse a la RWQCB y al Distrito, en un plazo de 30 días tras la finalización del muestreo.</p> <p>5. Remediación. Si los resultados del muestreo posterior a la construcción muestran que los niveles de COC superan los niveles identificados en el muestreo previo a la construcción, se exigirá la implementación de medidas correctivas para restablecer los niveles de COC a valores iguales o inferiores a los observados en el muestreo previo a la construcción. Sin embargo, no se exigirá que el proyecto reduzca los niveles de contaminación a niveles inferiores a los del muestreo previo a la construcción para cumplir con esta medida de mitigación. Estas acciones de remediación, que se determinarán en consulta con la RWQCB, de conformidad con los requisitos de la MM-WQ-1, pueden incluir, en forma no limitativa, el dragado y/o la cobertura de arena, grava o arena con grava, según se determine apropiado en consulta con el Distrito y la RWQCB.</p> <p>6. Documentación de Avance. Los proponentes del proyecto del Componente de Demolición deberán presentar un informe de avance a la RWQCB y al Distrito para su revisión de forma periódica durante las actividades de remediación; dichos informes deberán presentarse como mínimo cada tres meses y podrán ser mensuales, lo cual se determinará a discreción de la RWQCB y del Distrito en función de las circunstancias existentes en el momento de las actividades.</p> <p>7. Documentación Final. La documentación final que acredite la finalización de los trabajos de remediación también deberá presentarse ante la RWQCB y el Distrito. Una vez que las concentraciones de COC no superen los niveles previos a la construcción documentados en el Informe de Caracterización de Sedimentos, esta medida de mitigación no exigirá ninguna remediación adicional. Sin embargo, como requisito de la certificación de la Sección 401 de la CWA y en su calidad de agencia con jurisdicción primaria sobre la calidad del agua en la Bahía de San Diego, la Unidad de Restauración de Sitios de la RWQCB podría exigir medidas adicionales, según corresponda, en el curso de la prescripción, supervisión y aplicación de acciones de remediación (en virtud de la autoridad otorgada en la Sección 13304 del Código de Aguas de California) que la agencia considere necesarias para cumplir con la Ley de Agua Limpia y la Ley de Control de la Calidad del Agua de Porter-Cologne.</p> | |

NI = Ningún impacto LTS = Menos que significativo PS = Potencialmente significativo S = Significativo SU = Significativo e inevitable

| Asunto | Impacto | Importancia antes de la Mitigación | Medidas de Mitigación | Importancia después de la Mitigación |
|---|--|------------------------------------|--|--------------------------------------|
| | | | Implementar la MM-WQ-1 y la MM-WQ-2, como se describe en la Sección 3.7, <i>Hidrología y Calidad del Agua</i> . | |
| Estar situado en un sitio incluido en la Lista de Sitios con Materiales Peligrosos elaborada de conformidad con la Sección 65962.5 del Código de Gobierno y, en consecuencia, crearía un riesgo significativo para el público o el medio ambiente | La medida Impact-HAZ-1 y la medida Impact-HAZ-3 , como se ha descrito anteriormente. | PS | Implementar la MM-HAZ-1 , la MM-HAZ-2 , y la MM-HAZ-12 . Implementar la MM-WQ-1 y la MM-WQ-2, como se describe en la Sección 3.7, <i>Hidrología y Calidad del Agua</i> . | LTS |

Acumulativos

La contribución incremental del proyecto propuesto a los impactos acumulativos relacionados con los riesgos y los materiales peligrosos no sería considerable desde el punto de vista acumulativo, ya que no existe un impacto acumulativo significativo derivado de proyectos pasados, presentes y razonablemente previsibles. No se requiere ninguna medida de mitigación específica para el impacto acumulativo.

3.7 Hidrología y Calidad del Agua

Impactos del Proyecto

| | | | | |
|---|---|----|---|-----|
| Incumplir los estándares de calidad del agua o los requisitos de vertido de residuos, o deteriorar la calidad de las aguas superficiales o subterráneas | Impact-WQ-1: Incumplimiento de los Estándares de Calidad del Agua y Deterioro de la Calidad del Agua Debido a la Alteración de los Sedimentos Durante la Construcción en el Agua (Componente de Demolición y Componente de Reurbanización en el Frente Costero). El proyecto propuesto incluye el Componente de Demolición y el Componente de Reurbanización en el Frente Costero, los cuales implicarían construcción en el agua y la alteración del lecho de la bahía, incluyendo la remoción e instalación de pilotes, lo que podría provocar la suspensión temporal de los sedimentos del lecho de la bahía y afectar la calidad del agua. Además de una disminución de la claridad del agua, los sedimentos en suspensión podrían provocar una ligera reducción | PS | MM-WQ-1: Presentar la Certificación de Calidad del Agua Prevista en la Sección 401 de la Ley de Agua Limpia y Monitorear la Turbidez y los Componentes de Interés Durante la Perturbación de los Sedimentos Relacionada con la Construcción (Componente de Demolición y Componente de Reurbanización en el Frente Costero). Antes de iniciar las actividades de demolición y construcción en el agua asociadas con el Componente de Demolición y el Componente de Reurbanización en el Frente Costero que puedan alterar los sedimentos, los proponentes del proyecto deberán presentar pruebas al Distrito de que se ha obtenido la Certificación de Calidad del Agua de la Sección 401 de la Ley de Agua Limpia (CWA) de la Junta Regional de Control de la Calidad del Agua de San Diego (RWQCB) para las actividades que alteran los sedimentos, y de la aplicación por parte del USACE de la Sección 404 y de la Sección 10 de la Ley de Ríos y Puertos, así como de la aplicación por parte del Distrito de la Ordenanza de Manejo de Aguas Pluviales y Control de Descargas. A menos que la RWQCB exija medidas adicionales o alternativas que proporcionen un grado equivalente o mayor de protección ambiental como condiciones para la emisión de la Certificación de Calidad del Agua de la Sección 401 de la CWA, los proponentes del proyecto deberán implementar los siguientes pasos para garantizar que el proyecto propuesto no viole los objetivos de calidad del agua del Plan de la Cuenca ni obstaculice la implementación del Marco para el Monitoreo y la Evaluación en la Región de | LTS |
|---|---|----|---|-----|

NI = Ningún impacto

LTS = Menos que significativo

PS = Potencialmente significativo

S = Significativo

SU = Significativo e inevitable

Distrito Portuario Unificado de San Diego

| Asunto | Impacto | Importancia antes de la Mitigación | Medidas de Mitigación | Importancia después de la Mitigación |
|--------|---|------------------------------------|---|--------------------------------------|
| | <p>de los niveles de oxígeno y pH. Los contaminantes y nutrientes de los sedimentos también podrían quedar en suspensión en la columna de agua. Aunque los efectos sobre la calidad del agua derivados de la suspensión de sedimentos serían localizados y temporales, las actividades que alteran los sedimentos podrían infringir los estándares de calidad del agua (por ejemplo, los objetivos de calidad del agua del Plan de la Cuenca de San Diego), lo que supondría un impacto significativo en el medio ambiente.</p> | | <p>San Diego y el Método Estratégico de Evaluación de la Calidad del Agua para la Bahía de San Diego de la RWQCB de San Diego, ni entre en conflicto con ellos de ninguna otra manera.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Los proponentes del proyecto deberán implementar capacitación a los contratistas sobre el manejo de embarcaciones antes de iniciar las actividades de construcción en el agua. Se deberá capacitar a los operadores de embarcaciones para que sean conscientes de que cualquier contacto con el fondo por parte de embarcaciones, barcas, anclas o pilotes de apoyo puede provocar la suspensión de sedimentos, lo que a su vez afecta a la calidad del agua y aumenta la turbidez. Además, se deberá instruir a los operadores de embarcaciones para que reduzcan al mínimo las actividades que dirijan el remolino de la hélice hacia áreas poco profundas con sustratos que puedan quedar en suspensión y provocar un aumento de la turbidez. • Antes de iniciar cualquier actividad de construcción en el agua que pueda alterar el lecho de la bahía, los proponentes del proyecto deberán contratar a un profesional en calidad del agua, aprobado por el Distrito, quien elaborará un plan de monitoreo de la calidad del agua y llevará a cabo dicho monitoreo para demostrar, a satisfacción del Distrito y de la RWQCB, que las actividades de construcción no infringen el Plan de la Cuenca ni los objetivos de calidad del agua aplicables. Un profesional en calidad del agua con dos años o más de experiencia en el campo deberá realizar cualquier monitoreo de la calidad del agua, el cual deberá ser supervisado y aprobado por un profesional en calidad del agua con diez años o más de experiencia profesional en monitoreo de la calidad del agua. • El plan de monitoreo de la calidad del agua se basará en los estándares de monitoreo, desempeño y calidad ambiental del agua recogidos en las Prácticas de Manejo Recomendadas (BMP) y los Estándares Ambientales del Distrito para las Actividades de Reparación y Mantenimiento de Estructuras Sobre el Agua en Instalaciones Portuarias Existentes, Llevadas A Cabo por el Distrito Portuario Unificado de San Diego (Distrito 2019b). Se requiere la aprobación del plan por parte del Distrito y de las agencias reglamentarias pertinentes antes de que puedan iniciarse las actividades de construcción en el agua que puedan alterar el lecho de la bahía. El plan deberá incorporar: (1) todos los requisitos reglamentarios de monitoreo y reporte específicos del permiso y (2) una descripción detallada del programa de monitoreo de la calidad del agua propuesto. El plan deberá identificar claramente los límites del proyecto, los componentes químicos de interés y los umbrales de calidad del agua; y proporcionar una descripción detallada del monitoreo de la calidad del | |

NI = Ningún impacto

LTS = Menos que significativo

PS = Potencialmente significativo

S = Significativo

SU = Significativo e inevitable

Distrito Portuario Unificado de San Diego

Borrador del Informe de Impacto Ambiental (EIR) del Proyecto del Muelle de Pesca Comercial de Shelter Island

| Asunto | Impacto | Importancia antes de la Mitigación | Medidas de Mitigación | Importancia después de la Mitigación |
|--------|---------|------------------------------------|--|--------------------------------------|
| | | | <p>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 monitoreo de la calidad del agua se llevará a cabo al menos una vez por semana e incluirá inspecciones visuales de la turbidez y los residuos, así como el monitoreo de la columna de agua utilizando equipo de campo de monitoreo de la calidad del agua adecuado y calibrado para medir, como mínimo: turbidez, oxígeno disuelto y pH. Si el monitoreo de la columna de agua indica que se superan los umbrales de calidad del agua (por ejemplo, turbidez u oxígeno disuelto), se tomarán muestras de la columna de agua y se analizarán para detectar los compuestos químicos de interés específicos del proyecto. Los umbrales de calidad del agua en la estación de cumplimiento son los siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • pH <7.0 o >9.0, • La concentración de oxígeno disuelto (DO) disminuyó en más de un 10% en comparación con la estación de referencia, • Turbidez: <ul style="list-style-type: none"> ○ Si la turbidez en la estación de referencia es de 0 a 50 unidades de turbidez nefelométricas (NTU), el aumento máximo derivado de las actividades de construcción no debe superar el 20% de la turbidez medida en la estación de referencia, ○ Si la turbidez en la estación de referencia es de 51 a 100 NTU, la turbidez en la estación de cumplimiento no debe aumentar en ≥10 NTU debido a las actividades de construcción, y ○ Si la turbidez en la estación de referencia es >100 NTU, el aumento máximo debido a las actividades de construcción no debe exceder el 10 por ciento por encima de los niveles de referencia. • Los proponentes del proyecto deberán recurrir a un laboratorio certificado por el Programa de Acreditación de Laboratorios Ambientales del Estado de California (ELAP) para todas las pruebas analíticas, salvo en aquellos casos en que las mediciones puedan determinarse de inmediato sobre el terreno y no se ponga en riesgo la calidad de las muestras al prolongarse el tiempo de transporte hasta el laboratorio para su análisis. • Los contratistas de los proponentes del proyecto deberán instalar una o varias cortinas de turbidez alrededor de las áreas de hincado de pilotes u otras actividades que alteren los sedimentos, con el fin de limitar la pluma de turbidez visible en la superficie al área de construcción. La cortina de turbidez consistirá en una cortina | |

NI = Ningún impacto

LTS = Menos que significativo

PS = Potencialmente significativo

S = Significativo

SU = Significativo e inevitable

Distrito Portuario Unificado de San Diego

| Asunto | Impacto | Importancia antes de la Mitigación | Medidas de Mitigación | Importancia después de la Mitigación |
|--------|---------|------------------------------------|--|--------------------------------------|
| | | | <p>suspendida lastrada con una línea flotante en la superficie y se extenderá desde la superficie hacia la columna de agua sin alterar el fondo, teniendo en cuenta la elevación más baja de la marea y el movimiento de la cortina dentro de la columna de agua. La cortina de turbidez deberá cumplir con las especificaciones de diseño, instalación, uso, desempeño y/o modificación descritas en las Mejores Prácticas de Administración y Estándares Ambientales del Distrito para Actividades de Reparación y Mantenimiento Estructural sobre el Agua de Instalaciones Portuarias Existentes Realizadas por el Distrito Portuario Unificado de San Diego (Distrito 2019b). La instalación de la cortina de turbidez deberá cumplir con los siguientes requisitos:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Las cortinas de turbidez deben estar fabricadas con material geotextil de Tipo III. ○ Las cortinas de turbidez deben limitar la pluma de turbidez visible en la superficie o los residuos superficiales al área de construcción y de perturbación de los sedimentos, y deben controlar y contener la migración de sedimentos o residuos resuspendidos tanto en la superficie del agua como en profundidad. ○ Las cortinas de turbidez deben mantenerse como un recinto de turbidez completo. Las cortinas de turbidez deben estar apoyadas por barreras flotantes para residuos en áreas de aguas abiertas, como a lo largo del lado marítimo del área de perturbación. Las cortinas de turbidez pueden conectarse a embarcaciones, muelles, pilotes o la costa para mantener su eficacia. ○ La parte inferior de las cortinas de turbidez debe lastrarse con pesos o varillas fijadas a la base del tejido para resistir la flotabilidad natural del tejido de la cortina de turbidez y disminuir su tendencia a moverse en respuesta a las corrientes. Cuando sea aplicable, las cortinas de turbidez flotantes deben anclarse y desplegarse desde la superficie del agua justo por encima del sustrato sin perturbar el fondo ni las praderas de zostera marina, basándose en la elevación de la marea más baja y el balanceo de la cortina dentro de la columna de agua. ○ Si es necesario, deben instalarse cortinas de turbidez con solapas de marea para facilitar el despliegue de la cortina en áreas de mayor caudal. Según lo determine el Distrito, y sujeto a la aprobación de la RWQCB de conformidad con la CWA y la Ley de Control de la Calidad del Agua de Porter-Cologne, se pueden utilizar cortinas de aire junto con cortinas de turbidez para contener los sedimentos resuspendidos, mejorar la seguridad de | |

NI = Ningún impacto

LTS = Menos que significativo

PS = Potencialmente significativo

S = Significativo

SU = Significativo e inevitable

Distrito Portuario Unificado de San Diego

Borrador del Informe de Impacto Ambiental (EIR) del Proyecto del Muelle de Pesca Comercial de Shelter Island

| Asunto | Impacto | Importancia antes de la Mitigación | Medidas de Mitigación | Importancia después de la Mitigación |
|--------|---------|------------------------------------|---|--------------------------------------|
| | | | <p>los trabajadores y permitir que las barcas entren y salgan del área de trabajo sin necesidad de abrir y cerrar las compuertas de las cortinas de turbidez.</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Las cortinas de turbidez deben ser monitoreadas continuamente para detectar daños, desplazamientos o huecos, y deben repararse de inmediato cuando ya no sean continuas o se hayan aflojado. ○ Las cortinas de turbidez no deben retirarse hasta que la pluma de turbidez visible se haya disipado y/o se hayan recogido y eliminado los residuos de la superficie. ○ Las cortinas de turbidez serán instaladas por el o los contratistas del proponente del proyecto de conformidad con las Mejores Prácticas de Administración y Estándares Ambientales del Distrito para Actividades de Reparación y Mantenimiento Estructural sobre el Agua de Instalaciones Portuarias Existentes Realizadas por el Distrito Portuario Unificado de San Diego (Distrito 2019b). <ul style="list-style-type: none"> • El responsable designado del control de la calidad del agua deberá interrumpir los trabajos para garantizar que la turbidez no se extienda más allá de la zona inmediata de construcción. Si se supera alguno de los umbrales de turbidez indicados anteriormente, el responsable del control de la calidad del agua podrá ordenar la suspensión temporal de las actividades de construcción. En función de los requisitos establecidos en la Certificación de Calidad del Agua de la Sección 401 de la Ley de Agua Limpia (CWA), es posible que se exija a los proponentes del proyecto que alerten a las agencias reglamentarias si se observa un incumplimiento de la calidad del agua. Además, los proponentes del proyecto coordinarán las actividades de monitoreo de la calidad del agua y proporcionarán copias de todos los datos mensuales de monitoreo de la calidad del agua a la RWQCB de San Diego y al Distrito durante toda la duración de la construcción del proyecto, tal como se describe en el calendario de informes del plan de monitoreo aprobado por la agencia o en los permisos específicos del proyecto. <p>MM-WQ-2: Implementar las Mejores Prácticas de Administración de la Calidad del Agua Durante la Construcción (Componente de Demolición y Componente de Reurbanización en el Frente Costero). Durante las actividades de demolición y construcción relacionadas con el Componente de Demolición y el Componente de Reurbanización en el Frente Costero, los proponentes del proyecto deberán implementar las mejores prácticas de</p> | |

NI = Ningún impacto

LTS = Menos que significativo

PS = Potencialmente significativo

S = Significativo

SU = Significativo e inevitable

Distrito Portuario Unificado de San Diego

| Asunto | Impacto | Importancia antes de la Mitigación | Medidas de Mitigación | Importancia después de la Mitigación |
|--------|---------|------------------------------------|---|--------------------------------------|
| | | | <p>administración (BMP), las cuales deberán figurar en las especificaciones y planos del contratista, y se deberá presentar la documentación correspondiente al Distrito. A menos que la Junta Regional de Control de la Calidad del Agua de San Diego (RWQCB) exija medidas adicionales o alternativas que proporcionen un grado equivalente o mayor de protección ambiental como condiciones para la emisión de la Certificación de Calidad del Agua de la Sección 401 de la CWA, los proponentes del proyecto deberán implementar las siguientes BMP relacionadas con la construcción:</p> <ul style="list-style-type: none"> • El contratista deberá comprender plenamente y cumplir con los términos y condiciones de las autorizaciones y permisos obtenidos, así como con todas las mejores prácticas de administración (BMP) del proyecto. • Con la excepción del transporte de materiales, incluyendo las entregas y retiradas de materiales y equipo, todas las actividades de construcción deberán realizarse dentro del perímetro designado del proyecto. • Se minimizará la alteración del fondo de la bahía y de las áreas intermareales. • Se mantendrán en el sitio los tipos y cantidades suficientes de materiales para contener cualquier derrame o liberación involuntaria de materiales que puedan causar una situación de contaminación o molestia si los materiales llegan a las aguas de los Estados Unidos y/o del Estado. • Los proponentes del proyecto deberán manejar, almacenar, tratar y eliminar adecuadamente los residuos de conformidad con las leyes y reglamentos federales, estatales y locales aplicables. Se implementará la administración de residuos para evitar o minimizar la exposición de los residuos a la precipitación o a la escorrentía de aguas pluviales. El almacenamiento, manejo, tratamiento o eliminación de residuos no deberá crear condiciones de contaminación, adulteración o molestia según se definen en la Sección 13050 del Código de Aguas de California. • Se colocarán redes, sacos de arena, lonas u otras formas de barreras alrededor de las áreas de preparación en tierra y frente al mar para evitar que los residuos entren en el agua. • Todo el equipo debe lavarse antes de su transporte al sitio del proyecto y debe estar libre de sedimentos, residuos y materias extrañas. Todo el equipo que entre en contacto directo con el agua superficial deberá limpiarse con vapor antes de su uso. Todo el equipo que utilice gas, aceite, fluido hidráulico u otros productos derivados del petróleo | |

NI = Ningún impacto

LTS = Menos que significativo

PS = Potencialmente significativo

S = Significativo

SU = Significativo e inevitable

Distrito Portuario Unificado de San Diego

Borrador del Informe de Impacto Ambiental (EIR) del Proyecto del Muelle de Pesca Comercial de Shelter Island

| Asunto | Impacto | Importancia antes de la Mitigación | Medidas de Mitigación | Importancia después de la Mitigación |
|--------|---------|------------------------------------|---|--------------------------------------|
| | | | <p>deberá inspeccionarse para detectar fugas antes de su uso y deberá supervisarse para detectar fugas. El equipo fijo (por ejemplo, motores, bombas, generadores, etc.) deberá colocarse sobre bandejas de goteo u otros tipos de contención.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se mantendrán barreras flotantes alrededor del área del proyecto para recoger los residuos flotantes. Los buzos deberán recuperar los residuos no flotantes del fondo de la bahía en un plazo de 72 horas desde que se detecte su presencia. Todos los residuos y la basura deberán recogerse y depositarse en los contenedores de residuos adecuados al final de cada jornada de construcción. • Una vez finalizado el proyecto, todos los residuos generados por el mismo, los materiales de construcción, el material sobrante, los desechos y la basura deberán retirarse 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 residuos y la basura deberán recogerse y depositarse en los contenedores de residuos adecuados al final de cada jornada de construcción. • Se prohibirá el vertido de materiales peligrosos en la Bahía de San Diego. • Se deben especificar los requisitos de movimiento de embarcaciones con control de carga, sujeción de amarras y/o potencia de los remolcadores y embarcaciones de apoyo en el sitio del proyecto para evitar la resuspensión de sedimentos. Dichas medidas pueden incluir restricciones de velocidad, el establecimiento de áreas de acceso restringido (según se delinea en las especificaciones de construcción del proyecto) y el uso de embarcaciones de poco calado para evitar la perturbación y/o resuspensión de sedimentos. El contratista deberá garantizar el cumplimiento de estas restricciones. • El contratista o contratistas de construcción/demolición deberán instalar y mantener una longitud continua de cortinas de turbidez que rodeen por completo las actividades del proyecto tanto dentro como sobre el agua, con el fin de controlar y contener la migración de sedimentos resuspendidos en la superficie del agua y en profundidad. La instalación de la cortina de turbidez deberá cumplir con los siguientes requisitos: <ul style="list-style-type: none"> ○ Las cortinas de turbidez deben estar fabricadas con material geotextil de Tipo III. ○ Las cortinas de turbidez deben limitar la pluma de turbidez visible | |

NI = Ningún impacto

LTS = Menos que significativo

PS = Potencialmente significativo

S = Significativo

SU = Significativo e inevitable

Distrito Portuario Unificado de San Diego

| Asunto | Impacto | Importancia antes de la Mitigación | Medidas de Mitigación | Importancia después de la Mitigación |
|--------|---------|------------------------------------|---|--------------------------------------|
| | | | <p>en la superficie o los residuos superficiales al área de construcción y de perturbación de los sedimentos, y deben controlar y contener la migración de sedimentos o residuos resuspendidos tanto en la superficie del agua como en profundidad.</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Las cortinas de turbidez deben mantenerse como un recinto de turbidez completo. Las cortinas de turbidez deben estar apoyadas por barreras flotantes para residuos en áreas de aguas abiertas, como a lo largo del lado marítimo del área de perturbación. Las cortinas de turbidez pueden conectarse a embarcaciones, muelles, pilotes o la costa para mantener su eficacia. ○ La parte inferior de las cortinas de turbidez debe lastrarse con pesos o varillas fijadas a la base del tejido para resistir la flotabilidad natural del tejido de la cortina de turbidez y disminuir su tendencia a moverse en respuesta a las corrientes. Cuando sea necesario, las cortinas de turbidez deben anclarse y desplegarse desde la superficie del agua hasta justo por encima del sustrato. ○ Si es necesario, deben instalarse cortinas de turbidez con solapas de marea para facilitar el despliegue de la cortina en áreas de mayor caudal. Según lo determine el Distrito, y sujeto a la aprobación de la RWQCB de conformidad con la CWA y la Ley de Control de la Calidad del Agua de Porter-Cologne, se pueden utilizar cortinas de aire junto con cortinas de turbidez para contener los sedimentos resuspendidos, mejorar la seguridad de los trabajadores y permitir que las barcazas entren y salgan del área de trabajo sin necesidad de abrir y cerrar las compuertas de las cortinas de turbidez. ○ Las cortinas de turbidez deben ser monitoreadas continuamente para detectar daños, desplazamientos o huecos, y deben repararse de inmediato cuando ya no sean continuas o se hayan aflojado. ○ Las cortinas de turbidez no deben retirarse hasta que la pluma de turbidez visible se haya disipado y/o se hayan recogido y eliminado los residuos de la superficie. ○ Las cortinas de turbidez serán instaladas por el o los contratistas del proponente del proyecto de conformidad con las Mejores Prácticas de Administración y Estándares Ambientales del Distrito para Actividades de Reparación y Mantenimiento Estructural sobre el Agua de Instalaciones Portuarias Existentes Realizadas por el Distrito Portuario Unificado de San Diego (Distrito 2019b). • Procedimientos Específicos para Actividades en el Agua (Instalación de Pilotes). Los proponentes del proyecto deberán llevar a cabo la instalación y la extracción de pilotes de manera que se implementen | |

NI = Ningún impacto

LTS = Menos que significativo

PS = Potencialmente significativo

S = Significativo

SU = Significativo e inevitable

Distrito Portuario Unificado de San Diego

Borrador del Informe de Impacto Ambiental (EIR) del Proyecto del Muelle de Pesca Comercial de Shelter Island

| Asunto | Impacto | Importancia antes de la Mitigación | Medidas de Mitigación | Importancia después de la Mitigación |
|--------|---------|------------------------------------|--|--------------------------------------|
| | | | <p>los requisitos de los permisos aplicables, incluyendo el permiso de la Sección 404 de la Ley de Agua Limpia (CWA) expedido por el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos y la Certificación de Calidad del Agua de la Sección 401 de la CWA expedida por la Junta de Control de la Calidad del Agua de San Diego (RWQCB) (si fuera aplicable). Es posible que se requiera el hincado de pilotes por impacto, inyección de agua a presión interna o el hincado de pilotes temporales, según el tipo de instalación o extracción de pilotes que se realice. El contratista o contratistas de construcción/demolición deberán desplegar y mantener una longitud continua de cortinas de turbidez que rodeen completamente las áreas propuestas para la instalación y extracción de pilotes, a fin de controlar y contener la migración de sedimentos resuspendidos en la superficie del agua y en profundidad. La instalación de cortinas de turbidez para la instalación y remoción de pilotes deberá cumplir con los requisitos descritos anteriormente en esta medida. Se requerirán las siguientes medidas adicionales según el tipo de remoción o instalación de pilotes que se realice.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hincado y Extracción de Pilotes <p>La extracción de los pilotes se llevará a cabo mediante el método de tracción directa para pilotes de concreto, madera y compuestos. Debido a la antigüedad y el estado de los pilotes existentes, se prevé que no todos los pilotes puedan extraerse por completo. En esos casos, los pilotes se cortarán a la altura de la línea de lodo o por debajo de ella y se dejarán bajo el nivel del suelo. Si el contratista identifica algún pilote que no pueda retirarse por completo, deberá notificarlo al Distrito para verificar que se hayan agotado todos los medios y métodos antes de cortarlo a la altura de la línea de lodo o por debajo de ella y dejarlo bajo el nivel del suelo. Si bien puede haber un aumento inicial de escombros (incluyendo los escombros de concreto de los pilotes existentes que se retirarán) en el agua durante la demolición del muelle y la remoción de los pilotes (por la remoción de la cubierta y de los pilotes), el contratista de demolición cumpliría con los requisitos de calidad del agua emitidos por la RWQCB. Esto limitaría la posibilidad de violaciones de los estándares de calidad del agua a un nivel insignificante. La remoción de los pilotes podría resuspender algunos sedimentos del fondo y crear plumas de turbidez localizadas y temporales, así como problemas de calidad del agua asociados, como se mencionó anteriormente. Sin embargo, dichos impactos ocurrirían en un área relativamente pequeña y localizada, contenida dentro de las cortinas de turbidez desplegadas.</p> | |

NI = Ningún impacto

LTS = Menos que significativo

PS = Potencialmente significativo

S = Significativo

SU = Significativo e inevitable

Distrito Portuario Unificado de San Diego

| Asunto | Impacto | Importancia antes de la Mitigación | Medidas de Mitigación | Importancia después de la Mitigación |
|---|-------------------------------------|------------------------------------|---|--------------------------------------|
| | | | <p>Los pilotes retirados de áreas con contaminación presente no deben ser sacudidos, lavados con manguera, despojados o raspados, dejados colgando para que goteen, ni sometidos a ninguna otra acción destinada a limpiar o eliminar el material adherido a los pilotes sobre el agua o cerca de ella. Estas actividades solo deben realizarse en tierra, donde los escombros, sedimentos u otros materiales asociados con los pilotes retirados no puedan volver a entrar en la vía fluvial.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hincado de Pilotes Temporales o Anclaje Se podrá recurrir al hincado de pilotes temporales o al anclaje si así lo autoriza la Certificación de Calidad del Agua de la Sección 401 de la Ley de Agua Limpia (CWA) de la RWQCB. Si se utiliza el anclaje, las anclas deberán bajarse y retirarse lentamente para reducir la perturbación de los sedimentos de la bahía. Si se utiliza el hincado de pilotes temporales, cuando se levanten los pilotes temporales durante la construcción en el agua, deberán levantarse lentamente, a una velocidad que no supere un cuarto de la velocidad a la que se levantan los pilotes temporales durante el funcionamiento normal. Antes de que el pilote temporal alcance la subsuperficie del fondo de la bahía durante su retirada, el operador deberá realizar la extracción del pilote temporal en intervalos de 2 minutos (extracción repetida de 2 minutos seguida de una pausa de 2 minutos) para reducir la perturbación de los sedimentos de la Bahía. • Inyección de Agua a Presión Interna Se podrá utilizar la inyección de agua a presión interna si así lo autoriza el permiso de la Sección 404 de la CWA del USACE o la Certificación de Calidad del Agua de la Sección 401 de la CWA de la RWQCB. El uso de la inyección de agua a presión interna estará sujeto a las limitaciones que determine la RWQCB durante el proceso de obtención de permisos para la Sección 401, incluyendo el caudal de agua, la velocidad de la boquilla de la inyección, la duración y otros requisitos. <p>Además, se aplicarán todos los requisitos específicos descritos en esta medida, a menos que la RWQCB de San Diego, la agencia gubernamental encargada de hacer cumplir la CWA y la Ley Estatal de Control de la Calidad del Agua Porter-Cologne, considere que son apropiadas y necesarias medidas adicionales o alternativas que proporcionen un grado equivalente o mayor de protección ambiental para emitir la Certificación de Calidad del Agua de la Sección 401 de la CWA.</p> | |
| Incumplir los estándares de calidad del | Impact-WQ-2: Deterioro de la | PS | Implementar la medida de mitigación MM-WQ-2. | LTS |

NI = Ningún impacto

LTS = Menos que significativo

PS = Potencialmente significativo

S = Significativo

SU = Significativo e inevitable

Distrito Portuario Unificado de San Diego

Borrador del Informe de Impacto Ambiental (EIR) del Proyecto del Muelle de Pesca Comercial de Shelter Island

| Asunto | Impacto | Importancia antes de la Mitigación | Medidas de Mitigación | Importancia después de la Mitigación |
|--|---|------------------------------------|--|--------------------------------------|
| agua o los requisitos de vertido de residuos, o deteriorar la calidad de las aguas superficiales o subterráneas (Cont.) | Calidad del Agua Debido al Vertido Accidental de Materiales Peligrosos en la Bahía de San Diego (Componente de Demolición y Componente de Reurbanización en el Frente Costero). Las actividades de construcción del proyecto relacionadas con el Componente de Demolición y el Componente de Reurbanización en el Frente Costero implicarían el uso y la eliminación de residuos peligrosos, incluyendo combustibles, lubricantes y solventes. Estos materiales peligrosos podrían liberarse accidentalmente en la Bahía de San Diego durante las actividades de construcción, lo que podría tener un impacto potencialmente significativo en la calidad del agua. | | | |
| Modificar el sistema de drenaje existente de tal manera que (2) obstaculice o desvíe las corrientes de inundación | La implementación del proyecto propuesto no alteraría de manera sustancial el régimen de drenaje actual del sitio o área, incluyendo la modificación del curso de un arroyo o río ni la adición de superficies impermeables que obstaculicen o desvíen las corrientes de inundación. Los impactos serían menos que significativos. | LTS | No se requiere ninguna medida de mitigación. | LTS |
| Conflicto con un plan de control de la calidad del agua o un plan de administración sostenible de las aguas subterráneas | Impact-WQ-1 e Impact-WQ-2. | PS | Implementar las medidas de mitigación MM-WQ-1 y MM-WQ-2 , como se ha descrito anteriormente. | LTS |

Acumulativos

La contribución incremental del proyecto propuesto a los impactos acumulativos sobre la calidad del agua sería considerable antes de aplicar las medidas de mitigación (**Impact-C-WQ-1** e **Impact-C-WQ-2**).

Sin embargo, no se requerirían medidas de mitigación adicionales específicas para los impactos acumulativos. Más bien, el proyecto debería obtener un permiso de la Sección 404 de la CWA y un permiso de la Sección 10 de la Ley de Ríos y Puertos del USACE, así como una Certificación de Calidad del Agua de la Sección 401 de la CWA de la RWQCB, además de implementar la **MM-WQ-1** y la **MM-**

NI = Ningún impacto

LTS = Menos que significativo

PS = Potencialmente significativo

S = Significativo

SU = Significativo e inevitable

Distrito Portuario Unificado de San Diego

| Asunto | Impacto | Importancia antes de la Mitigación | Medidas de Mitigación | Importancia después de la Mitigación |
|--------|---------|------------------------------------|-----------------------|--------------------------------------|
|--------|---------|------------------------------------|-----------------------|--------------------------------------|

WQ-2, como se discute en la Sección 3.7, *Hidrología y Calidad del Agua*.

Con las medidas de mitigación incorporadas, la contribución del proyecto sería menos que considerable de manera acumulativa, ya que no empeoraría la calidad del agua en la Bahía de San Diego. Por lo tanto, la contribución del proyecto propuesto a los impactos acumulativos relacionados con la hidrología y la calidad del agua no sería considerable en términos acumulativos y no se requerirían medidas de mitigación adicionales específicas para los impactos acumulativos.

3.8 Uso y Planificación del Terreno

Impactos del Proyecto

| | | | | |
|--|--|------------|--|------------|
| <p>Causar un impacto ambiental significativo debido a un conflicto con cualquier plan, política o regulación de uso de terreno adoptado con el fin de evitar o mitigar un efecto ambiental</p> | <p>Es posible que la implementación del proyecto propuesto no cause un impacto ambiental significativo debido a un conflicto con un plan, una política o una regulación de uso de terreno adoptados con el fin de evitar o mitigar un efecto ambiental. Por lo tanto, este impacto es menos que significativo. Los impactos potencialmente significativos incluyen los siguientes.</p> | <p>LTS</p> | <p>No se requiere ninguna medida de mitigación. CONDITION-LU-1: Llevar A Cabo Modelización y Monitoreo Continuos del Aumento del Nivel del Mar, Así Como Modelización para la Administración Adaptativa. Para las estructuras del proyecto que se prevé que queden inundadas según el escenario intermedio-alto de 2070 (los Muelles del 4 al 8, así como pasarelas, plataformas, muelles y rampas asociadas a estas estructuras), el proponente del proyecto llevará a cabo un monitoreo continuo de estas estructuras cada cinco años tras la finalización de la Parte 1 del Componente de Reurbanización en el Frente Costero. Si, a través del monitoreo, las condiciones observadas de aumento del nivel del mar parecen ser inconsistentes con las proyecciones identificadas en este EIR, se llevará a cabo una evaluación específica del sitio para identificar proyecciones futuras del aumento del nivel del mar utilizando la mejor información científica disponible (se prevé que sea la actualización del aumento del nivel del mar del Consejo de Protección Oceánica, que generalmente ocurre cada cinco años) e identificar estrategias de adaptación apropiadas para garantizar que estas áreas sean resilientes a las inundaciones costeras y a la inundación por el aumento del nivel del mar. Dichas estrategias pueden incluir un esfuerzo a nivel de vecindario, la elevación de los terrenos, protección adicional de la costa, la remoción o el traslado de activos, y la conversión de superficies impermeables en superficies permeables. Esta será una condición del Permiso de Desarrollo Costero para el Componente de Reurbanización en el Frente Costero.</p> | <p>LTS</p> |
|--|--|------------|--|------------|

Acumulativos

La contribución incremental del proyecto propuesto a los impactos acumulativos relacionados con el uso de terreno y la planificación no sería considerable desde el punto de vista acumulativo, ya que no existe un impacto acumulativo significativo derivado de proyectos pasados, presentes y razonablemente previsibles. No se requiere ninguna medida de mitigación específica para el impacto acumulativo.

NI = Ningún impacto LTS = Menos que significativo PS = Potencialmente significativo S = Significativo SU = Significativo e inevitable

| Asunto | Impacto | Importancia antes de la Mitigación | Medidas de Mitigación | Importancia después de la Mitigación |
|--|--|------------------------------------|---|--------------------------------------|
| 3.9 Ruido y Vibraciones | | | | |
| Impactos del Proyecto | | | | |
| Generación de un aumento considerable, ya sea temporal o permanente, de los niveles de ruido ambiental por encima de los estándares establecidos | La implementación del proyecto propuesto no generaría un aumento sustancial, ya sea temporal o permanente, de los niveles de ruido ambiental en las inmediaciones del proyecto que supere los estándares locales de ruido. | LTS | No se requiere ninguna medida de mitigación. | LTS |
| Generación de niveles excesivos de vibraciones transmitidas por el suelo o de ruido transmitido por el suelo | Impact-NOI-1: Potencial de Resultar en Daños Estructurales en Estructuras Cercanas Debido a las Actividades de Construcción que Generan Vibraciones (Componente de Reurbanización en el Frente Costero). Las vibraciones generadas por el hincado de pilotes por impacto asociado al Componente de Reurbanización en el Frente Costero podrían superar el umbral de daño estructural en un radio de 52 pies alrededor de la zona de hincado de pilotes por impacto. | PS | MM-NOI-1: Reducir las Vibraciones Potencialmente Dañinas en los Edificios Cercanos Derivadas de la Construcción del Proyecto (Componente de Reurbanización en el Frente Costero). Durante las actividades de construcción, el proponente del proyecto deberá evitar las actividades de hincado de pilotes dentro de las distancias de umbral de daño potencial de 52 pies de los Edificios A al D. En caso de que el Distrito determine que no es factible que el proponente del proyecto evite las actividades de construcción dentro de las distancias de umbral de daño potencial, el proponente del proyecto deberá reducir el impacto potencial mediante la implementación de equipo o técnicas de construcción alternativos aprobados por el Distrito, tales como, entre otros, los siguientes: <ul style="list-style-type: none"> Sustituir el hincado de pilotes por impacto con pilotes de presión o pilotes perforados (por ejemplo, pilotes moldeados en el boquete perforado, pilotes vertidos en el lugar). Otras técnicas o medidas de construcción identificadas por el ingeniero del proyecto que sean eficaces para reducir la vibración y que cuenten con la aprobación del Distrito, y que no den lugar a impactos adicionales no considerados previamente en el EIR. Si el Distrito determina que estas técnicas no pueden implementarse plenamente o que no son suficientes para situar las estructuras afectadas fuera de la distancia límite aplicable, el proponente del proyecto deberá adoptar las siguientes medidas adicionales para proteger los edificios que se encuentren dentro de las distancias límite de daño potencial por vibraciones de la construcción: <ul style="list-style-type: none"> El proponente/contratista del proyecto deberá contratar a un ingeniero estructural o geotécnico con licencia para que lleve a cabo estudios previos a la construcción de las estructuras dentro de una distancia de 52 pies del área de hincado de pilotes (incluyendo la toma | LTS |

NI = Ningún impacto

LTS = Menos que significativo

PS = Potencialmente significativo

S = Significativo

SU = Significativo e inevitable

Distrito Portuario Unificado de San Diego

| Asunto | Impacto | Importancia antes de la Mitigación | Medidas de Mitigación | Importancia después de la Mitigación |
|--------|---------|------------------------------------|--|--------------------------------------|
| | | | <p>de fotografías y/o vídeos) para documentar las condiciones existentes del edificio para su futura comparación si se sospecha de algún daño relacionado con las vibraciones o como resultado de las actividades del hincado de pilotes.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Basándose en su criterio profesional y en el análisis de los edificios específicos afectados, el ingeniero estructural o geotécnico con licencia deberá presentar al Distrito recomendaciones por escrito sobre las distancias de impacto revisadas para los edificios potencialmente afectados, en caso de que estas difieran de los 52 pies. • Si el ingeniero estructural determina que no existe riesgo potencial para la seguridad pública ni posibilidad de que se produzcan daños estructurales durante las actividades de hincado de pilotes, no será necesario desalojar los edificios, incluso si el hincado se realiza a menos de 52 pies de los mismos. • Si el ingeniero estructural determina que existe un riesgo potencial para la seguridad pública o de que se produzcan daños estructurales durante las actividades de hincado de pilotes a menos de 52 pies de los edificios A al D (o a una distancia revisada en función de las recomendaciones por escrito presentadas al Distrito para su revisión y aprobación), entonces, antes y durante las actividades de hincado de pilotes que se realicen a menos de 52 pies de los edificios A al D (o a una distancia de seguridad aprobada de otro modo por el Distrito en base a las recomendaciones del ingeniero estructural presentadas al Distrito), dichos edificios deberán ser desalojados. • Si es necesario desalojar uno o más de los edificios A al D durante los trabajos de hincado de pilotes dentro de la distancia de seguridad aprobada, el contratista deberá notificarlo por escrito a los ocupantes de los edificios con un mínimo de 10 días hábiles de antelación al inicio de dichos trabajos dentro de dicha distancia de seguridad. La notificación deberá incluir la(s) fecha(s) prevista(s) y la duración de las actividades de hincado de pilotes que requieran el desalojo del edificio. El contratista deberá coordinarse con los ocupantes del edificio para garantizar que los edificios sean desalojados antes del inicio del hincado de pilotes dentro de esta distancia de seguridad. Los edificios solo podrán ser reocupados una vez que el ingeniero del proyecto haya confirmado que todas las actividades de hincado de pilotes dentro de la distancia de seguridad de los edificios correspondientes hayan sido completadas. • Si el ingeniero estructural autorizado (en consulta con otros ingenieros autorizados, como un ingeniero geotécnico, según corresponda) | |

NI = Ningún impacto

LTS = Menos que significativo

PS = Potencialmente significativo

S = Significativo

SU = Significativo e inevitable

| Asunto | Impacto | Importancia antes de la Mitigación | Medidas de Mitigación | Importancia después de la Mitigación |
|---|---|------------------------------------|--|--------------------------------------|
| | | | <p>determina que pueden producirse daños en la fachada y/o en la estructura durante el hincado de pilotes, el proponente del proyecto deberá llevar a cabo un monitoreo durante la construcción para verificar si hay daños relacionados con las vibraciones durante el hincado de pilotes. Dicho monitoreo puede incluir mediciones de vibraciones obtenidas dentro o fuera de los edificios u otras pruebas y observaciones que el ingeniero estructural considere apropiadas.</p> <ul style="list-style-type: none"> Se deberá presentar al Distrito, tras la finalización de cada fase (suponiendo que los Edificios A al D se encuentren dentro de la distancia de seguridad durante más de una fase), un informe de monitoreo de vibraciones de la construcción que resuma los resultados de todo el monitoreo de vibraciones durante el hincado de pilotes dentro de la distancia de seguridad de los Edificios A al D. El informe de monitoreo de vibraciones deberá incluir una descripción de los métodos de medición, el equipo utilizado, los certificados de calibración y los gráficos necesarios para identificar claramente las ubicaciones de monitoreo de vibraciones. Se deberá incluir una explicación de todos los eventos que excedieron los límites de vibración, incluyendo la documentación adecuada que respalde los reclamos, como la documentación de cualquier daño estético, menor o mayor como resultado de las actividades de hincado de pilotes relacionadas con el proyecto. Si se determina que se han producido daños en edificios existentes como consecuencia de las actividades de hincado de pilotes relacionadas con el proyecto o de otras actividades de construcción relacionadas con el proyecto que generen vibraciones, el Distrito será responsable financieramente de las reparaciones necesarias, ya sean estructurales o estéticas, para devolver el edificio dañado a su estado anterior. Una vez finalizadas las reparaciones, un ingeniero estructural calificado u otro profesional con licencia llevará a cabo un estudio de verificación posterior a la reparación para confirmar que el edificio ha sido restaurado a una condición comparable a su estado anterior. Si el estudio identifica reparaciones incompletas o inadecuadas, se implementarán medidas adicionales hasta que la estructura sea restaurada a su condición original, tal como se determinó en el estudio previo a la construcción. | |
| Exponer a las personas a niveles excesivos de ruido en pistas de aterrizaje o aeropuertos | Implementar el proyecto propuesto no expondría a las personas que residen o trabajan en el área del proyecto a niveles excesivos de ruido procedentes | LTS | No se requiere ninguna medida de mitigación. | LTS |

NI = Ningún impacto

LTS = Menos que significativo

PS = Potencialmente significativo

S = Significativo

SU = Significativo e inevitable

Distrito Portuario Unificado de San Diego

| Asunto | Impacto | Importancia antes de la Mitigación | Medidas de Mitigación | Importancia después de la Mitigación |
|--------|---|------------------------------------|-----------------------|--------------------------------------|
| | de una pista de aterrizaje privada, un aeropuerto público o un aeropuerto de uso público. | | | |

Acumulativos

La contribución incremental del proyecto propuesto a los impactos acumulativos relacionados con el ruido y las vibraciones no sería considerable desde el punto de vista acumulativo, ya que no existe un impacto acumulativo significativo derivado de proyectos pasados, presentes y razonablemente previsibles. No se requiere ninguna medida de mitigación específica para el impacto acumulativo.

3.10 Transporte

Impactos del Proyecto

| | | | | |
|--|--|-----|--|-----|
| Conflicto con un programa, plan, ordenanza o política que trate sobre el sistema de circulación | El proyecto propuesto no entraría en conflicto con ningún programa, plan, ordenanza o política que trate sobre el sistema de circulación, incluyendo las infraestructuras de transporte público, carreteras, carriles para bicicletas y vías peatonales. | LTS | No se requiere ninguna medida de mitigación. | LTS |
| Entraría en conflicto o sería incompatible con la sección 15064.3, subdivisión (b), de las Directrices Estatales de la CEQA. | El proyecto propuesto no entraría en conflicto ni sería incompatible con la Sección 15064.3, subdivisión (b), de las Directrices Estatales de la CEQA. | LTS | No se requiere ninguna medida de mitigación. | LTS |
| Resultar en un suministro insuficiente de estacionamiento, lo que provocaría una disminución del acceso público a la costa | El proyecto propuesto no provocaría un suministro insuficiente de estacionamiento que pudiera reducir el acceso público a la costa. Los impactos serían menos que significativos. | LTS | No se requiere ninguna medida de mitigación. | LTS |

Acumulativos

La contribución incremental del proyecto propuesto a los impactos acumulativos relacionados con el transporte no sería considerable desde un punto de vista acumulativo, ya que no existe un impacto acumulativo significativo derivado de proyectos pasados, presentes y razonablemente previsibles. No se requiere ninguna medida de mitigación específica para el impacto acumulativo.

Cuadro ES-4. Resumen de los Impactos Ambientales de las Alternativas Relacionadas con el Proyecto del Muelle de Pesca Comercial de Shelter Island

| Tema Medioambiental | Proyecto Propuesto | Alternativa 1: Alternativa de No Proyecto | Alternativa 2: Alternativa de Cobertura Sobre el Agua | Alternativa 3: Alternativa Sin Atenuador de Olas Flotante |
|---|---|--|--|--|
| Calidad del Aire | Menos que significativos | -2 | -1 | -1 |
| Recursos Biológicos | Menos que significativos con mitigación | -2 | -1 | -1 |
| Recursos Culturales | Menos que significativos con mitigación | -2 | 0 | 0 |
| Energía | Menos que significativos | -2 | -1 | -1 |
| Emisiones de Gases de Efecto Invernadero y Cambio Climático | Menos que significativos | -2 | -1 | -1 |
| Peligros y Materiales Peligrosos | Menos que significativos con mitigación | -2 | -1 | 0 |
| Hidrología y Calidad del Agua | Menos que significativos con mitigación | -2 | -1 | 0 |
| Uso y Planificación del Terreno | Menos que significativos | 0 | 0 | 0 |
| Ruido y Vibración | Menos que significativos con mitigación | -2 | -1 | -1 |
| Transporte | Menos que significativos | -2 | -1 | -1 |
| Total¹ | -- | -18 | -8 | -6 |

¹ Tenga en cuenta que la puntuación que figura en este cuadro tiene por objeto ayudar a determinar la alternativa más favorable desde el punto de vista ambiental y no refleja ninguna otra diferencia cuantificable entre las alternativas y el proyecto propuesto. La alternativa con la puntuación más baja es la alternativa ambientalmente superior; sin embargo, si la puntuación más baja corresponde a la Alternativa de No Proyecto, entonces la alternativa con la siguiente puntuación más baja será la alternativa ambientalmente superior.

-2 = Reducido; -1 = Levemente reducido; 0 = Similar; +1 = Levemente mayor; +2 = Mayor