

## RESUMEN EJECUTIVO

El Puerto de Oakland (Puerto), conjuntamente con el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de Estados Unidos (United States Army Corps of Engineers (USACE)), propone el Proyecto de Ampliación de las Dársenas de Giro del Puerto de Oakland (Proyecto Propuesto) en el Puerto Marítimo de Oakland (Puerto Marítimo) en el condado de Alameda, California. El Proyecto Propuesto consiste en la ampliación del diámetro de las dársenas de giro existentes en el Puerto Marítimo. El Puerto, como agencia principal de conformidad con la Ley de Calidad Medioambiental de California (California Environmental Quality Act, CEQA), preparó este Informe preliminar del impacto ambiental (Draft Environmental Impact Report, EIR) para informar a los decisores en el Puerto, otras agencias responsables y el público de los posibles efectos físicos en el medio ambiente que podrían resultar de la implementación del Proyecto Propuesto.

### RE.1. UBICACIÓN DEL PROYECTO PROPUESTO Y USOS EXISTENTES

El Puerto Marítimo<sup>1</sup> se encuentra en el extremo oeste de la Ciudad de Oakland, adyacente al litoral oriental de la Bahía de San Francisco (Bahía), al sur del Puente de la Bahía de San Francisco-Oakland/Interestatal 80, y al norte de la Ciudad de Alameda (Alameda). El Puerto de Oakland, una vía fluvial comercial federal, que en general consiste en el Canal de Entrada, el Canal Exterior del Puerto y su Dársena de Giro Exterior del Puerto (Outer Harbor Turning Basin, OHTB), y el Canal Interior del Puerto y su Dársena de Giro Interior del Puerto (Inner Harbor Turning Basin, IHTB) dan servicio al Puerto Marítimo. Las vías fluviales son canales de navegación de gran calado que permiten el acceso de embarcaciones comerciales al Puerto Marítimo. El Puerto Marítimo es el único puerto de gran calado para contenedores del norte de California y da servicio a más del 99 por ciento de los bienes cargados en contenedores para el norte de California.

El Canal del Puerto Exterior se encuentra inmediatamente al sur del Puente de la Bahía de San Francisco-Oakland, y el Canal del Puerto Interior se encuentra en la vía fluvial situada entre el Puerto Marítimo y Alameda. La IHTB y la OHTB son áreas ampliadas de los Canales Interiores y Exteriores del Puerto que permiten girar a las embarcaciones comerciales; la IHTB tiene aproximadamente 1,500 pies de diámetro y la OHTB tiene aproximadamente 1,650 pies de diámetro. La última vez que se mejoraron los canales y las dársenas de giro fue para que tengan una profundidad de 50 pies debajo del nivel de la bajamar media inferior (MLLW, por sus siglas en inglés)<sup>2</sup> y que las dársenas de giro tengan mayor amplitud, un esfuerzo de construcción que se concluyó en 2009 (Proyecto de 50 Pies). Desde la conclusión del Proyecto de 50 Pies, se ha

---

<sup>1</sup> A los efectos de este documento, el Puerto Marítimo abarca áreas más allá de las tierras que son propiedad del Puerto y que dependen de las operaciones del Puerto y la vía fluvial del Puerto de Oakland. Por lo tanto, el Puerto tiene una extensión de unos 1,300 acres de tierras costeras y tierras interiores pertenecientes al Puerto, unos 200 acres de tierras pertenecientes a la Ciudad de Oakland, y unos 300 acres de tierras privadas que pertenecen a entidades como el Ferrocarril Union-Pacific (Union Pacific Rail Road) y Schnitzer Steel Industries/Radius Recycling y que son operadas por estos, lo que hace un total de aproximadamente 1,800 acres.

<sup>2</sup> La bajamar media inferior hace referencia a la elevación del agua de las mareas más bajas en un período promedio de más de 19 años.

realizado el dragado (remoción de material del fondo de la bahía o el canal) con regularidad para mantener la profundidad autorizada de 50 pies debajo del nivel de la MLLW.

Las mejoras en las ubicaciones del lado de tierra del Proyecto Propuesto incluyen:

- una parte de la propiedad del Puerto en la Terminal de Howard al norte de la IHTB;
- propiedad privada a lo largo del litoral de Alameda hasta el sudeste de la IHTB (denominada en este informe preliminar como el «predio Alameda»); y
- propiedad del Puerto en el amarre 26 de la Terminal Exterior del Puerto .

La Terminal de Howard no es una terminal para contenedores activa en este momento para descargar la carga de buques portacontenedores, pero da servicio a distintos usos de apoyo marítimo que incluyen estacionamiento de camiones, almacenamiento de contenedores, amarre (atraque) de embarcaciones para mantenimiento y almacenamiento, y capacitación de estibadores y otros servicios de logística que brindan apoyo a las operaciones del Puerto. En el lado de Oakland (norte) de la IHTB, los usos de la tierra a lo largo del litoral desde la Terminal de Howard hacia el oeste se caracterizan por usos marítimos e industriales asociados con el Puerto Marítimo.

El predio de Alameda se desarrolla con dos edificios de almacenamiento que actualmente los arrienda Continental Terminals Annex como instalación de almacenamiento para granos de café. En el lado de Alameda (sur) de la IHTB, los usos ligeros marítimos e industriales de la tierra adyacente a la IHTB están rodeados principalmente por urbanizaciones residenciales unifamiliares y multifamiliares y parques, algunos de los cuales están en construcción.

El amarre 26 se encuentra en el patio de manejo y almacenamiento de contenedores de la Terminal TraPac y está pavimentado. Los usos del terreno en la Terminal Exterior del Puerto consisten en usos marítimos e industriales asociados al comercio internacional e interno.

## RE.2. OBJETIVOS DEL PROYECTO PROPUESTO

El propósito del Proyecto Propuesto es realizar mejoras para la navegación que atiendan las ineficiencias y condiciones subóptimas que sufren actualmente las embarcaciones en el Puerto de Oakland. Los buques portacontenedores que llegan al Puerto en la actualidad exceden las dimensiones máximas de las dársenas de giro construidas. Las dársenas de giro existentes fueron diseñadas y construidas para buques portacontenedores de 6,500 en unidades equivalentes a veinte pies (TEU, por sus siglas en inglés) con una eslora (longitud) de 1,139 pies, una manga (ancho) de 140 pies y un calado (a qué profundidad llega la embarcación bajo el agua) de 48 pies. Las embarcaciones que transitan el Puerto de Oakland hoy son más largas, anchas y profundas que las embarcaciones en las cuales se basaron las mejoras del Puerto de Oakland la última vez. El factor limitante que se ha traducido en restricciones e ineficiencias es el ancho actual de las dársenas de giro. Se prevé que estas ineficiencias no solo persistirán sino que aumentarán en el futuro porque se espera que por el Puerto de Oakland transiten embarcaciones más largas y con mayor frecuencia ya que continúan las tendencias en el recambio de la flota para reemplazar embarcaciones más viejas y pequeñas por otras más nuevas y de mayor tamaño.

La sección 15124(b) de las pautas de la Ley de Calidad Mediambiental de California (CEQA) requiere que todo informe sobre el impacto ambiental incluya una declaración de los objetivos

buscados por el Proyecto Propuesto. El Puerto ha identificado los siguientes objetivos para el Proyecto Propuesto:

- Optimizar la eficiencia en el tránsito para las embarcaciones comerciales de gran calado en todo el Puerto Marítimo para el aumento, tanto actual como proyectado, de la frecuencia de las llegadas al Puerto Marítimo de embarcaciones más grandes.
- Mantener la competitividad del Puerto como la principal salida al mar para los envíos de cargas internacionales en el norte de California;
- Mejorar la flexibilidad para que las embarcaciones comerciales de gran calado que llegan al Puerto Marítimo se conecten a la red eléctrica en la costa para reducir sus emisiones al estar amarradas, de conformidad con la visión del Puerto de ser un Puerto Marítimo con cero emisiones;
- Mejorar la seguridad y las condiciones para maniobrar de las embarcaciones, lo que incluye reducir el riesgo ambiental asociado a las limitaciones actuales para maniobrar, y
- Modernizar la infraestructura esencial de la vía navegable para dar cabida a la diversidad de embarcaciones que se proyecta que llegarán al Puerto Marítimo.

### RE.3. PROYECTO PROPUESTO

El Proyecto Propuesto implica ampliar tanto la IHTB como la OHTB para dar lugar a embarcaciones de 1,310 pies de eslora y 193 pies de manga, con una capacidad de carga estimada de 19,000 TEU.

La expansión de la IHTP consiste en ampliar la IHTB existente unos 334 pies adicionales —de 1,500 pies a 1,834 pies— con una profundidad de 50 pies debajo del nivel de la MLLW, que es la profundidad actual de la IHTB. Además del trabajo bajo el agua para ampliar la IHTB, se eliminaría la propiedad del lado de tierra en la Terminal de Howard y el predio de Alameda. Se instalarían nuevos muros de contención en la Terminal de Howard y el predio de Alameda a lo largo del litoral modificado propuesto y entre la parte noroeste del perímetro de la IHTB y la propiedad de Schnitzer Steel/Radius Recycling, que yace al oeste de la Terminal de Howard. La remoción de la tierra se haría tanto excavando el lado de tierra como dragando bajo el agua. El dragado se realizaría con una draga eléctrica conectada a la infraestructura eléctrica existente adyacente al litoral de Alameda o a una infraestructura eléctrica que se agregaría al lado este de la Terminal de Howard cerca del amarre 68.

La OHTB se ampliaría unos 315 pies adicionales —de 1,650 pies a 1,965 pies— con una profundidad de 50 pies debajo del nivel de la MLLW, que es la profundidad existente de la OHTB. La ampliación de la OHTB no requiere la remoción de la propiedad del lado de tierra y se realizaría dragando. Para poder utilizar dragas eléctricas para ampliar la OHTB, se agregaría una infraestructura eléctrica cerca del amarre 26.

El Proyecto Propuesto está diseñado para mejorar las eficiencias de tránsito de las embarcaciones y la seguridad de la navegación en el Puerto de Oakland. El Proyecto Propuesto no es un proyecto de desarrollo que retire una barrera para el crecimiento, que mueva la carga de un puerto a otro o que incremente las capacidades de manejo de contendedores del Puerto. Se supone que las variables económicas que influyen directamente en el crecimiento económico y la

subsiguiente demanda de servicios del Puerto seguirán constantes bajo el Proyecto Propuesto y las futuras condiciones sin el Proyecto Propuesto; por lo tanto, el volumen total proyectado al que el Puerto da servicio continuaría igual tanto con como sin la ampliación de las dársenas de giro.

## RE.4. IMPACTOS AMBIENTALES

El capítulo 3 de este informe preliminar del impacto ambiental describe los recursos ambientales presentes en las cercanías del Proyecto Propuesto y examina los posibles impactos ambientales asociados al Proyecto Propuesto con respecto a cada tema de recurso ambiental considerado en virtud de las pautas de la CEQA. El capítulo 4 de este informe preliminar del impacto ambiental proporciona un análisis de los efectos acumulativos que describe los impactos del Proyecto Propuesto en combinación con aquellos de los proyectos en curso y los probables proyectos futuros previsible. La **tabla RE-1** resume los impactos ambientales individuales y acumulativos del proyecto que resultarían de la implementación del Proyecto Propuesto, las medidas de mitigación que evitarían o reducirían la magnitud de los posibles impactos significativos, y los niveles de significación resultantes de cada impacto. Incluso si se implementaran medidas de mitigación, el Proyecto Propuesto tendría como resultado impactos significativos e inevitables relacionados con la calidad del aire y el ruido.

## RE.5. ALTERNATIVAS CONSIDERADAS

Tal como lo requiere la sección 15126.6(a) de las pautas de la CEQA, un informe del impacto ambiental debe analizar una gama de alternativas razonables al Proyecto Propuesto. Además, aunque no cumpliría ninguno de los objetivos del Proyecto Propuesto, la sección 15126.6(e) de las pautas de la CEQA requiere tener en cuenta la alternativa de un No Proyecto que represente las condiciones existentes, así como lo que se esperaría razonablemente que ocurra en un futuro previsible si no se aprobara el proyecto.

En el capítulo 5 de este informe preliminar del impacto ambiental se evalúan las siguientes alternativas. Estas alternativas se identificaron como alternativas potencialmente factibles que cumplirían al menos algunos de los objetivos del proyecto y potencialmente evitarían o disminuirían de manera sustancial uno o más de los efectos ambientales significativos del Proyecto Propuesto.

- Alternativa 1: ampliación de la IHTB solamente
- Alternativa 2: ampliación de la OHTB solamente
- Alternativa 3: ampliación de la IHTB y la OHTB mediante el uso de dragas diésel
- Alternativa 4: alternativa de No Proyecto

La ampliación de la OHTB solamente (la alternativa 2) sería la mejor alternativa para el medio ambiente. La alternativa 2 eliminaría los impactos significativos e inevitables en la calidad del aire y de ruido del Proyecto Propuesto; sin embargo, la alternativa 2 no cumpliría la mayoría de los objetivos del proyecto. La ampliación de la IHTB solamente (alternativa 1) reduciría el alcance de los impactos ambientales en comparación con el Proyecto Propuesto, pero no eliminaría ninguno de los impactos significativos e inevitables del Proyecto Propuesto; la alternativa 1 tampoco cumpliría la mayoría de los objetivos del proyecto. La ampliación del

IHTB y el OHTB mediante el uso de dragas diésel (alternativa 3) cumpliría todos los objetivos del proyecto pero aumentaría la gravedad de los impactos significativos e inevitables en la calidad del aire y de ruido en comparación con el Proyecto Propuesto.

Tabla RE-1: Resumen de los impactos del Proyecto Propuesto, medidas de mitigación y nivel de significación resultante

Impacto del Proyecto Propuesto	Medida(s) de mitigación	Nivel de significación después de la mitigación (si es necesaria)
<b>Factores estéticos</b>		
<b>Impacto EAS-1:</b> ¿Tendría el Proyecto Propuesto un efecto adverso sustancial en el paisaje?	No se requiere ninguna	Menos que significativa
<b>Impacto EAS-2:</b> ¿Dañaría sustancialmente el Proyecto Propuesto los recursos paisajísticos, incluidos, entre otros, los árboles, las rocas, los afloramientos rocosos y los edificios históricos, dentro una carretera estatal pintoresca?	No se requiere ninguna	Menos que significativa
<b>Impacto EAS-3:</b> ¿Degradaría sustancialmente el Proyecto Propuesto el carácter visual existente o la calidad de las vistas públicas del predio y sus alrededores (las vistas públicas son aquellas que se aprecian desde puntos panorámicos accesibles al público)? Si estuviese en una zona urbanizada, ¿el Proyecto Propuesto contravendría las reglamentaciones de zonificación y de otro tipo que rigen sobre la calidad paisajística?	No se requiere ninguna	Menos que significativa
<b>Impacto EAS-4:</b> ¿Crearía el Proyecto Propuesto una nueva fuente sustancial de luz o resplandor que afectaría adversamente las vistas diurnas o nocturnas en la zona?	No se requiere ninguna	Menos que significativa
<b>Impacto C-EAS-1:</b> Potencial para que el Proyecto Propuesto, combinado con proyectos futuros razonablemente previsibles en las cercanías, tenga como resultado impactos estéticos acumulativos significativos.	No se requiere ninguna	Menos que significativa

Impacto del Proyecto Propuesto	Medida(s) de mitigación	Nivel de significación después de la mitigación (si es necesaria)
<b>Calidad del aire</b>		
<p><b>Impacto AIR-1:</b> ¿Contravendría u obstruiría el Proyecto Propuesto la implementación de un plan de calidad del aire aplicable?</p>	<p><b>MM AIR-1: Mitigación para mantener la calidad del aire durante la construcción</b></p> <p>El Puerto requerirá que el contratista implemente medidas de reducción de las emisiones relacionadas con la construcción para mantener la calidad del aire. Todos los requisitos se incluirán en los documentos, las órdenes de compra y los contratos de la licitación pertinentes, y los contratistas deberán demostrar su capacidad de suministrar los equipos de construcción que cumplan los requisitos que usarán, tanto dentro como fuera de los caminos, antes de realizar cualquier actividad de construcción y que altere el terreno. Las medidas son las siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Exigir que todos los equipos de construcción que usen combustible diésel utilizados fuera de los caminos y en tierra estén equipados con motores finales del nivel 4 que cumplan o superen los requisitos de la Agencia de Protección Ambiental de Estados Unidos como condición del contrato, a menos que un equipo específico no exista con motor de nivel 4.</li> <li>Usar equipos híbridos y con cero emisiones, en la mayor medida de lo posible. Los criterios de desempeño para cumplir este estándar suponen la disponibilidad de al menos dos instalaciones comerciales alquiladas en la cuenca aérea del área de la Bahía de San Francisco, en la mayor medida posible.</li> <li>Exigir que todos los camiones de trabajo pesado que circulen por las carreteras y calles cumplan las más estrictas normas de emisiones como condición de su contrato. Esto en la actualidad significa un camión modelo 2015 o más nuevo.</li> <li>Minimizar el tiempo de inactividad de los equipos ya sea apagándolos cuando no estén en uso o reduciendo el tiempo de inactividad a no más de dos minutos. Proporcionar letreros claros que indiquen este requisito para todos los trabajadores en las entradas al predio. El Puerto realizará inspecciones mensuales al azar para ver si se cumplen los tiempos de inactividad a fin de comprobar que se cumpla esta medida.</li> </ol>	Significativo e inevitable

---

Impacto del Proyecto Propuesto	Medida(s) de mitigación	Nivel de significación después de la mitigación (si es necesaria)
Calidad del aire (cont.)		

	<ul style="list-style-type: none"> <li>e. Exigir que todos los equipos de construcción se mantengan y afinen debidamente de conformidad con las especificaciones de los fabricantes. Un mecánico certificado revisará los equipos de conformidad con las especificaciones de los fabricantes y determinará si están funcionando en condiciones adecuadas antes de usarlos.</li> <li>f. Todas las superficies expuestas (p. ej., áreas de estacionamiento, áreas de preparación, pilas de tierra, áreas emparejadas y caminos de acceso no pavimentados) se mojarán con agua dos veces al día.</li> <li>g. Todos los camiones de carga que transporten tierra, arena u otros materiales sueltos fuera de la obra en construcción deberán estar cubiertos.</li> <li>h. Todo el barro o la tierra visibles arrastrados a las calles y carreteras públicas adyacentes deberá limpiarse mediante barredoras callejeras eléctricas que empleen agua y aspiración al menos una vez al día, o bien se emplearán otras prácticas adecuadas para quitar la tierra de los mecanismos de los neumáticos a fin de que los camiones no arrastren tierra fuera del predio. Está prohibido el uso de barredoras eléctricas en seco.</li> <li>i. La velocidad de todos los vehículos en los caminos no pavimentados se limitará a 15 millas por hora.</li> <li>j. Todas las calzadas, entradas para automóviles y aceras que se pavimentarán se deberán terminarse cuanto antes. Los perímetros donde se construirán edificios se trazarán lo antes posibles después de emparejar el terreno a menos que se siembre o se usen estabilizadores del suelo.</li> <li>k. Todas las actividades de excavación, emparejamiento y/o demolición se suspenderán cuando las velocidades promedio del viento excedan las 20 millas por hora en una hora dada.</li> <li>l. Todos los camiones y equipos, incluidos los neumáticos, se lavarán antes de que dejen el predio.</li> <li>m. Los caminos no pavimentados que provean acceso a los predios que se encuentren a 100 pies o más de un camino pavimentado se deberán tratar con una capa de 6 a 12 pulgadas de virutas de madera, mantillo o grava.</li> </ul>	
--	--	--

Impacto del Proyecto Propuesto	Medida(s) de mitigación	Nivel de significación después de la mitigación (si es necesaria)
<b>Calidad del aire (cont.)</b>		
	<p>n. Colocar letreros visibles para el público con el número de teléfono y el nombre de la persona a quien llamar en la agencia principal con respecto a quejas por el polvo. Esta persona responderá y tomará medidas correctivas en un lapso máximo de 48 horas. También se exhibirá el número del Distrito del Aire para quejas sobre la contaminación del aire en general en un letrero visible para el público a fin de garantizar que se cumplan las reglamentaciones pertinentes.</p> <p>o. Limitar la ejecución simultánea de actividades de excavación, emparejamiento y construcción que alteren el terreno.</p> <p>p. Instalar barreras cortavientos (p. ej., árboles, cercas) del lado del viento de áreas de construcción activamente alteradas. Las barreras cortavientos deben tener una porosidad de aire de, como máximo, 50 por ciento.</p> <p>q. Plantar especies vegetales que cubran el suelo (p. ej., semillas de pastos nativos de rápida germinación) en las áreas alteradas lo antes posible y regarlas según corresponda hasta que se hayan establecido.</p> <p>r. Instalar bolsas de arena u otras medidas para controlar la erosión a fin de prevenir el deslave del sedimento del lodo hacia los caminos públicos desde predios con una pendiente de más del 1 por ciento.</p> <p>s. Minimizar la cantidad de material excavado o materiales de desecho almacenados en el sitio de construcción.</p> <p>Aplicar, ya sea mediante chorro líquido o el método convencional, estabilizadores del suelo no tóxicos en las áreas de construcción, inclusive en las áreas previamente emparejadas, que se prevea que estarán inactivas durante al menos 10 días calendario seguidos.</p>	

Impacto del Proyecto Propuesto	Medida(s) de mitigación	Nivel de significación después de la mitigación (si es necesaria)
<p><b>Impacto AIR-2:</b> ¿Produciría el Proyecto Propuesto un aumento neto considerable acumulativo de alguno de los contaminantes criterio para los cuales la región del proyecto se encuentra en incumplimiento de alguna norma federal o estatal pertinente sobre la calidad del aire ambiental?</p>	<p><b>MM AIR-1: Mitigación para mantener la calidad del aire durante la construcción</b></p>	<p>Significativo e inevitable</p>
<p><b>Calidad del aire (cont.)</b></p>		
<p><b>Impacto AIR-3:</b> ¿Expondría el Proyecto Propuesto a receptores sensibles a concentraciones sustanciales de contaminantes?</p>	<p><b>MM AIR-1: Mitigación para mantener la calidad del aire durante la construcción</b></p>	<p>Significativo e inevitable</p>
<p><b>Impacto AIR-4:</b> ¿Produciría el Proyecto Propuesto otras emisiones (como las que derivan en olores) que afecten adversamente a una cantidad sustancial de personas?</p>	<p>No se requiere ninguna</p>	<p>Menos que significativa</p>
<p><b>Impacto AIR-1:</b> El potencial del Proyecto Propuesto, combinado con proyectos futuros razonablemente previsibles en las cercanías, de exponer a personas sensibles a concentraciones sustanciales de contaminantes.</p>	<p><b>MM AIR-1: Mitigación para mantener la calidad del aire durante la construcción</b></p>	<p>Significativo e inevitable</p>

Impacto del Proyecto Propuesto	Medida(s) de mitigación	Nivel de significación después de la mitigación (si es necesaria)
<b>Recursos biológicos</b>		
<p><b>Impacto BIO-1:</b> ¿Tendría el Proyecto Propuesto un efecto adverso sustancial, ya sea directo o a través de modificaciones en el hábitat, en alguna especie identificada como candidata, sensible o con estatus especial en los planes, políticas o reglamentaciones locales o regionales, o del Departamento de Pesca y Vida Silvestre de California, el Servicio de Pesca y Vida Silvestre de Estados Unidos o el Servicio Nacional de Pesquerías Marinas?</p>	<p><b>MM BIO-1A: Cortinas de sedimentos</b> Se usarán cortinas de sedimentos al dragar sedimento con niveles elevados de contaminantes químicos, según lo determine la caracterización de la calidad del sedimento previa a la construcción y según lo requieran los permisos para el Proyecto, o al dragar a 250 metros (u 820 pies, según lo determine un estudio de la zosteria marina previo a la construcción) o menos de los lechos de zosteria marina. Antes de la construcción bajo el agua, se desplegará una cortina de sedimentos desde el borde del agua y se empujará hasta el lugar del despliegue para evitar dejar atrapadas especies acuáticas silvestres.</p> <p><b>MM BIO-1B: Programa de instrucción para los trabajadores</b> Se implementará un programa de instrucción para los trabajadores sobre el estatus especial de peces, aves y mamíferos marinos que podrían verse afectados adversamente por las actividades de la construcción. El programa incluirá una presentación a todos los trabajadores sobre biología, comportamiento general, distribución, necesidades de hábitat, sensibilidad a las actividades humanas, estatus de protección legal y medidas protectivas específicas al proyecto para cada especie. A los trabajadores también se les proporcionarán materiales impresos con esta información. Los materiales impresos se proporcionarán en diferentes idiomas, según sea necesario.</p>	<p>Menos que significativa con mitigación</p>

---

Impacto del Proyecto Propuesto	Medida(s) de mitigación	Nivel de significación después de la mitigación (si es necesaria)
Recursos biológicos (cont.)		

**MM BIO-1C: Medidas relacionadas con la hinca de pilotes**

Se implementarán las siguientes medidas para reducir los posibles impactos de la hinca de pilotes en peces, mamíferos marinos y aves con estatus especial:

- En la medida de lo posible, todos los pilotes o estructuras similares bajo el agua se instalarán y retirarán solamente con equipos vibratorios para la hinca de pilotes. Si es factible, la hinca de pilotes con equipos vibratorios se realizará siguiendo los procedimientos y criterios adicionales propuestos por el USACE para permitir proyectos de conformidad con una determinación programática de improbabilidad de afectar adversamente las especies listadas seleccionadas en California.
- Solo se usarán equipos para la hinca de pilotes por impacto cuando sea necesario para realizar la instalación de pilotes u otras estructuras bajo el agua de conformidad con los criterios de seguridad sísmica y otros criterios de ingeniería. Si se necesita realizar una hinca por impacto para la instalación de pilotes bajo el agua, se implementarán las siguientes medidas:
  - Antes de comenzar a hincar los pilotes por impacto, el Puerto, en coordinación con el USACE, preparará un Plan de Monitoreo Hidroacústico y Biológico aprobado por el NMFS (descrito anteriormente en este documento) para proteger los peces y los mamíferos marinos.
    - Para hincar los pilotes con un equipo por impacto se empleará una técnica de «inicio suave» para darles a los peces la oportunidad de salir de la zona antes de que comience la hinca por impacto a toda potencia. Solo se usará un único martillo de impacto a la vez.
    - El martillo de impacto se amortiguará con un bloque de amortiguación de madera de 12 pulgadas de grosor durante todas las operaciones de hinca de los pilotes con martillo de impacto.
    - Durante la hinca por impacto de pilotes de acero, se usará una cortina de burbujas para atenuar los niveles de sonido bajo el agua.
    - El Puerto, en coordinación con el USACE, monitoreará y verificará los niveles de sonido durante las actividades de hinca de pilotes. Los resultados del monitoreo del sonido se entregarán al NMFS y otras agencias reguladoras según sea necesario.

**Recursos biológicos (cont.)**

Impacto del Proyecto Propuesto	Medida(s) de mitigación	Nivel de significación después de la mitigación (si es necesaria)
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Se preparará un Plan de Monitoreo Hidroacústico y Biológico antes de comenzar la construcción para que sea revisado y aprobado por el NMFS. Este plan proporcionará detalles sobre los métodos usados para monitorear y verificar los niveles de sonido durante las actividades de hinca de pilotes. El plan incluirá medidas específicas para minimizar la exposición de los mamíferos marinos y los peces a los niveles de sonido elevados, lo que incluirá condiciones que requieran detener temporalmente el trabajo de construcción.</li> <li>• En la medida de lo posible y teniendo en cuenta las consideraciones de diseño y costo y el calendario de trabajo, no se realizarán trabajos de hinca por impacto durante la temporada de reproducción de las aves, desde el 1.º de febrero hasta el 15 de agosto. Si se deben realizar trabajos de hinca por impacto durante la temporada de reproducción de las aves, las áreas de trabajo más un área de amortiguación adecuada determinada por un biólogo calificado serán examinadas por un biólogo calificado para verificar la presencia o ausencia de aves rapaces u otras aves anidando. Si el estudio indica la posible presencia de aves rapaces u otras aves que estén anidando, se aplicará una zona de amortiguación de un tamaño adecuado alrededor del nido en la cual no se permitirá trabajar hasta que las crías hayan dejado del nido, de modo que la actividad del Proyecto no perturbe a las aves que anidan. En general, debería ser suficiente una zona de amortiguación de 200 pies de distancia de las aves rapaces para evitar perturbar a las aves que anidan en el entorno urbano, pero las zonas de amortiguación pueden aumentarse o reducirse, según sea adecuado, lo que dependerá de la especie del ave y el nivel de perturbación previsto cerca del nido.</li> </ul> <p>Además, la ventana del trabajo de dragado del programa Estrategia de Gestión a Largo Plazo para el charrán mínimo de California en las cercanías del Proyecto Propuesto es del 1.º de agosto hasta el 15 de marzo de cada año. Si las actividades de hinca de pilotes por impacto debe realizarse fuera de esta ventana de trabajo, el Puerto coordinará con el USACE para iniciar una consulta adicional con el USFWS a fin de obtener la autorización por escrito para trabajar fuera de esta ventana.</p>	

Impacto del Proyecto Propuesto	Medida(s) de mitigación	Nivel de significación después de la mitigación (si es necesaria)
<b>Recursos biológicos (cont.)</b>		
<p><b>Impacto BIO-2:</b> ¿Tendría el Proyecto Propuesto un efecto adverso sustancial en el hábitat ribereño u otra comunidad natural sensible, identificada en los planes, políticas o reglamentaciones locales o regionales, o por el Departamento de Pesca y Vida Silvestre de California, el Servicio de Pesca y Vida Silvestre de Estados Unidos o el Servicio Nacional de Pesquerías Marinas?</p>	<p><b>MM BIO-1A: Cortinas de sedimentos (también MM HID-1)</b>  <b>MM BIO-1C: Medidas relacionadas con la hinca de pilotes</b>  <b>MM BIO-2: Estudios sobre la zostera marina</b></p> <p>Antes de comenzar cualquier construcción bajo el agua, el Puerto, en coordinación con el USACE, realizará un estudio de la zostera marina de conformidad con las medidas descritas en la Política y Pautas de Implementación de Mitigación del Impacto en la Zostera Marina de California (California Eelgrass Mitigation Policy, CEMP) de octubre de 2014 del NMFS. El estudio incluirá lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Antes de que ocurran las actividades de construcción en el ambiente marino, se realizarán estudios de la zostera marina en las áreas de trabajo bajo el agua más una zona de amortiguación de 250 metros (820 pies) y en uno o más lugar(es) de referencia adecuado(s). Los estudios se realizarán en los 60 días anteriores al inicio de la construcción, de conformidad con los métodos descritos en la CEMP.</li> <li>• Después de que ocurran las actividades de construcción en el ambiente marino, se realizarán estudios de la zostera marina en las áreas de trabajo bajo el agua más una zona de amortiguación de 250 metros (820 pies) y en uno o más lugar(es) de referencia adecuado(s). Se realizarán estudios en los 30 días siguientes a la finalización de la construcción, o en los primeros 30 días del siguiente período de crecimiento activo que siga a la finalización de la construcción y que ocurra fuera del período de crecimiento activo.</li> <li>• Se determinará cuáles son las áreas de impacto directo e indirecto a partir de un análisis que compare las condiciones del hábitat de la zostera marina previas a la acción con las condiciones posteriores a la acción de este estudio, en relación con el cambio en el hábitat de la zostera marina en el o los lugar(es) de referencia, de conformidad con los métodos descritos en la CEMP.</li> </ul>	<p>Menos que significativa con mitigación</p>

Impacto del Proyecto Propuesto	Medida(s) de mitigación	Nivel de significación después de la mitigación (si es necesaria)
<b>Recursos biológicos (cont.)</b>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Si, sobre la base del estudio previo a la construcción, se sabe que la zosteria marina se verá afectada antes de la construcción o si después de la construcción se observa que esto ocurrió, el Puerto, en coordinación con el USACE, desarrollará un plan de mitigación para lograr la restauración de la función de la zosteria marina, siguiendo los pasos recomendados por la CEMP. Las posibles opciones de mitigación incluyen planes integrales de gestión, mitigación equivalente, bancos de mitigación y programas de mitigación mediante fondos pagados a una entidad gubernamental y mitigación por otros medios, según se define en la CEMP.</li> </ul>	
<b>Impacto BIO-3:</b> ¿Interferiría sustancialmente el Proyecto Propuesto en el movimiento de peces o especies silvestres nativos residentes o migratorios o en corredores de especies silvestres nativas residentes o migratorias establecidos, o impediría el uso de sitios de criadero de especies silvestres?	No se requiere ninguna	Menos que significativa
<b>Impacto BIO-1:</b> Potencial para que el Proyecto Propuesto, combinado con proyectos futuros razonablemente previsibles en las cercanías, tenga como resultado impactos biológicos acumulativos significativos.	<b>MM BIO-1A: Cortinas de sedimentos</b> <b>MM BIO-1B: Programa de instrucción para los trabajadores</b> <b>MM BIO-1C: Medidas relacionadas con la hinca de pilotes</b> <b>MM BIO-2: Estudios sobre la zosteria marina</b>	Menos que significativa con mitigación
<b>Recursos culturales</b>		
<b>Impacto CUL-1:</b> ¿Causaría el Proyecto Propuesto un cambio adverso sustancial en la significación de un recurso cultural tal como se define en la sección 15064.5 del Código de Recursos Públicos?	No se requiere ninguna	No tendría ningún impacto

Impacto del Proyecto Propuesto	Medida(s) de mitigación	Nivel de significación después de la mitigación (si es necesaria)
<b>Recursos culturales (cont.)</b>		
<p><b>Impacto CUL-2:</b> ¿Causaría el Proyecto Propuesto un cambio adverso sustancial en la significación de un recurso arqueológico de conformidad con la sección 15064.5 del Código de Recursos Públicos?</p>	<p><b>MM CUL-2: Protocolos de descubrimiento de recursos culturales arqueológicos inadvertidos/imprevistos</b></p> <p>Si se descubre un posible recurso arqueológico durante la construcción del Proyecto, se tomarán las siguientes medidas:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Se detendrán el trabajo de dragado y excavación, y cualquier otra actividad en las ubicaciones y dentro de un radio de 50 pies de los hallazgos.</li> <li>2. Los miembros de la cuadrilla deberán notificar de inmediato al gerente del Proyecto de Construcción y al gerente del Proyecto del Puerto.</li> <li>3. El trabajo puede trasladarse a otras partes del Proyecto a fin evitar la pérdida de tiempo de trabajo. Sin embargo, solo se reanudará el trabajo en el área del presunto hallazgo una vez que la situación haya sido examinada y evaluada adecuadamente por un arqueólogo calificado, y el Puerto haya notificado que el trabajo puede reanudarse.</li> </ol> <p>Asegurar que la fuerza de trabajo conozca las protecciones reglamentarias asignadas a los recursos culturales, los posibles impactos que podrían ocurrir con el descubrimiento inadvertido de recursos arqueológicos anteriormente desconocidos durante la construcción del Proyecto, cómo reconocer recursos arqueológicos, así como los procedimientos a seguir en caso de un descubrimiento tal, el Puerto brindará capacitación en concientización sobre recursos culturales al contratista principal del Proyecto y los subcontratistas que realicen actividades que perturben el sedimento y el suelo. El Puerto también suministrará una hoja de «ALERTA» sobre la construcción para el Proyecto preparada por un arqueólogo calificado. La hoja de ALERTA deberá contener, como mínimo, imágenes que muestren cada tipo de artefacto que podría encontrarse, así como los procedimientos a seguir en el caso de un posible descubrimiento (consultar más adelante), y la información de contacto del personal del Puerto a quienes se debe contactar en el caso de un descubrimiento. Antes de cualquier actividad que perturbe el suelo,</p>	<p>Menos que significativa con mitigación</p>

Impacto del Proyecto Propuesto	Medida(s) de mitigación	Nivel de significación después de la mitigación (si es necesaria)
<b>Recursos culturales (cont.)</b>		
<p><b>Impacto CUL-2:</b> ¿Causaría el Proyecto Propuesto un cambio adverso sustancial en la significación de un recurso arqueológico de conformidad con la sección 15064.5 del Código de Recursos Públicos?</p>	<p>cada contratista será responsable de asegurarse de que la hoja de ALERTA se haga circular entre todo el personal de campo. La hoja de ALERTA también se exhibirá en un lugar visible en el predio del Proyecto, y además estará disponible en todo momento durante la construcción.</p> <p>En el caso de que se descubran inadvertidamente posibles recursos arqueológicos durante la construcción del Proyecto, se detendrá toda la actividad dentro de un radio de 50 pies del hallazgo, se notificará al personal que corresponda del Puerto, según se indicó anteriormente, y el Puerto contratará a un arqueólogo calificado para que examine el hallazgo. El personal del Proyecto no recogerá ni cambiará de lugar ninguno de los materiales descubiertos, ya sea que se sospeche que son de naturaleza arqueológica o no. El arqueólogo hará una evaluación preliminar de los hallazgos para determinar si se ajustan a la definición de recurso histórico o arqueológico único.</p> <p>Si los hallazgos se ajustan a la definición de recurso histórico (es decir, son elegibles para incluirlos en el Registro de Recursos Históricos de California) o a la definición de recurso arqueológico único de la CEQA, deberán evitarse y conservarse en el lugar donde están (el método preferido, si es factible). Se determinará si es factible evitarlos teniendo en cuenta factores tales como la naturaleza del hallazgo, el diseño del Proyecto, los costos y otras consideraciones. Si no es factible evitarlos, según lo determine el Puerto, el arqueólogo calificado preparará un plan de tratamiento que incluya medidas para reducir los impactos en el recurso. Las medidas del plan de tratamiento incluirán, entre otras, cambios en el diseño para limitar la perturbación del recurso y/o la recuperación de datos.</p>	

Impacto del Proyecto Propuesto	Medida(s) de mitigación	Nivel de significación después de la mitigación (si es necesaria)
<b>Recursos culturales (cont.)</b>		
<p><b>Impacto CUL-3:</b> ¿Perturbaría el Proyecto Propuesto restos humanos, incluidos aquellos enterrados fuera de cementerios propiamente dichos?</p>	<p><b>MM CUL-3: Descubrimiento inadvertido/imprevisto de restos humanos</b>            En el caso de que se descubran restos humanos inadvertidamente durante la construcción del Proyecto, se detendrá inmediatamente todo el trabajo de conformidad con la sección 7050.5 del Código de Salud y Seguridad, y las secciones 5097.94 y 5097.98 del Código de Recursos Públicos. El Puerto también notificará al médico forense del condado de Alameda del descubrimiento. Si el médico forense del condado de Alameda determina que se requiere una investigación de la causa de la muerte o que los restos son de indígenas norteamericanos, se detendrá todo el trabajo dentro de un radio de 50 pies de los restos hasta que se hayan hecho los arreglos pertinentes. Si los restos son de indígenas norteamericanos, el Puerto se pondrá en contacto con la Comisión de la Herencia de los Nativos Americanos de California, de conformidad con la subdivisión (c) de la sección 7050.5 del Código de Salud y Seguridad de California. Si el Puerto determina que no es factible evitarlos, se debe elaborar un plan alternativo con pasos específicos y el plazo requerido para reanudar las actividades de construcción.</p>	<p>Menos que significativa con mitigación</p>
<p><b>Impacto C-CUL-1:</b> Potencial para que el Proyecto Propuesto, combinado con proyectos futuros razonablemente previsibles en las cercanías, tenga como resultado impactos acumulativos significativos en recursos históricos (inscritos o elegibles para ser inscritos en el Registro Nacional de Lugares Históricos [NRHP] y/o el Registro de Recursos Históricos de California [CRHR]), los que incluyen tanto recursos históricos arquitectónicos como arqueológicos, incluidos aquellos que contengan restos humanos.</p>	<p><b>MM CUL-2: Protocolos de descubrimiento de recursos culturales arqueológicos inadvertidos/imprevistos</b>  <b>MM CUL-3: Descubrimiento inadvertido/imprevisto de restos humanos</b></p>	<p>Menos que significativa con mitigación</p>

Impacto del Proyecto Propuesto	Medida(s) de mitigación	Nivel de significación después de la mitigación (si es necesaria)
<b>Energía</b>		
<p><b>Impacto ENE-1:</b> ¿Produciría el Proyecto Propuesto un impacto ambiental significativo debido a un consumo de energía derrochador, ineficiente o innecesario, o un uso derrochador de los recursos energéticos, durante la construcción o la operación del Proyecto?</p>	<p><b>MM ENE-1: Cambio a dragado diésel durante eventos de máxima demanda de electricidad</b></p> <p>Los gerentes del Proyecto del Puerto y el personal supervisor del Puerto se inscribirán en el sistema de notificación del Operador del Sistema Independiente de California antes de realizar cualquier actividad de dragado, de manera que los gerentes del Proyecto y el personal supervisor del Puerto reciban los avisos de alerta de emergencias energéticas. Cuando el Operador del Sistema Independiente de California para la región del norte de California y/o la Red del Operador del Sistema Independiente de California y/o Energía Municipal de Alameda emitan un aviso de alerta 3 de emergencia energética para prepararse para apagones rotativos, el Puerto cesará toda actividad de dragado eléctrico y podrá continuar sus actividades de dragado utilizando métodos energéticos alternativos (como dragado diésel).</p>	Menos que significativa con mitigación
<p><b>Impacto ENE-2:</b> ¿Contravendría u obstruiría el Proyecto Propuesto un plan estatal o local de energía renovable o de eficiencia energética?</p>	No se requiere ninguna	Menos que significativa
<p><b>Impacto C-ENE-1:</b> Potencial para que el Proyecto Propuesto, combinado con proyectos futuros razonablemente previsibles en las cercanías, tenga como resultado impactos biológicos acumulativos significativos.</p>	<p><b>MM ENE-1: Cambio a dragado diésel durante eventos de máxima demanda de electricidad</b></p>	Menos que significativa con mitigación
<b>Geología/Suelos</b>		
<p><b>Impacto GEO-1:</b> ¿Expondría el Proyecto Propuesto a personas o estructuras a sacudones sísmicos intensos de la tierra y a deslizamientos de tierra relacionados con movimientos sísmicos, como licuefacción?</p>	No se requiere ninguna	Menos que significativa

Impacto del Proyecto Propuesto	Medida(s) de mitigación	Nivel de significación después de la mitigación (si es necesaria)
<b>Impacto GEO-2:</b> ¿Produciría el Proyecto Propuesto una erosión sustancial del suelo o una pérdida de la capa superior del suelo?	No se requiere ninguna	Menos que significativa
<b>Geología/Suelos (cont.)</b>		
<b>Impacto GEO-3:</b> ¿Se encontraría el Proyecto Propuesto en una unidad geológica o un suelo que es inestable, o que podría volverse inestable como resultado del Proyecto Propuesto, y potencialmente producir un deslave, deslizamiento lateral, hundimiento, licuefacción o colapso dentro o fuera del predio?	No se requiere ninguna	Menos que significativa
<b>Impacto GEO-4:</b> ¿Se encontraría el Proyecto Propuesto en un suelo expansivo, según se define en la tabla 18-1-B del Código Uniforme de Construcción, lo que crearía riesgos sustanciales para la vida o la propiedad?	No se requiere ninguna	Menos que significativa

Impacto del Proyecto Propuesto	Medida(s) de mitigación	Nivel de significación después de la mitigación (si es necesaria)
<p><b>Impacto GEO-5:</b> ¿Destruiría directa o indirectamente el Proyecto Propuesto un recurso o sitio paleontológico único o una característica geológica única?</p>	<p><b>MM GEO-5: Descubrimiento inadvertido de recursos paleontológicos</b></p> <p>Antes de que comience la construcción, el Puerto se asegurará de que todo el personal de construcción reciba capacitación en concientización que incluya información sobre la posibilidad de encontrar fósiles durante la construcción, y los procedimientos adecuados en el caso de que se encuentren fósiles.</p> <p>De conformidad con la sección 15064.5(f) de las Pautas Estatales de la CEQA, en el caso de que se descubran recursos paleontológicos durante actividades en que se altere tierra, se deberá detener todo trabajo realizado a 50 pies o menos de los recursos y el Puerto deberá consultar a un paleontólogo calificado para evaluar la significación del hallazgo. En el caso de que se descubran recursos paleontológicos, la evaluación se realizará de conformidad con las normas de la Sociedad de Paleontología de Vertebrados. Si se determina que un hallazgo es significativo, se considerarán medidas adecuadas para evitar el hallazgo, a menos que se determine que evitarlo es innecesario o no es factible. Se determinará si es factible evitarlos teniendo en cuenta factores tales como la naturaleza del hallazgo, el diseño del Proyecto</p>	<p>Menos que significativa con mitigación</p>
<b>Geología/Suelos (cont.)</b>		
	<p>Propuesto, los costos y otras consideraciones. Si no es factible evitarlos, se instituirán otras medidas adecuadas (p. ej., recuperación de datos, excavación). El trabajo puede proseguir en otras partes del predio del Proyecto mientras se implementan medidas para los recursos paleontológicos. Todos los materiales paleontológicos significativos recuperados se someterán a un análisis científico, una curación profesional a cargo de un museo y/o un informe preparado por un paleontólogo calificado, según sea adecuado, de conformidad con las normas profesionales vigentes.</p>	

Impacto del Proyecto Propuesto	Medida(s) de mitigación	Nivel de significación después de la mitigación (si es necesaria)
<p><b>Impacto C-GEO-1:</b> El potencial para el Proyecto Propuesto, combinado con proyectos futuros razonablemente previsibles en las cercanías, que generen impactos acumulativos significativos para la geología, los suelos, la sismicidad o los recursos paleontológicos.</p>	<p><b>MM GEO-5: Descubrimiento inadvertido de recursos paleontológicos</b></p>	<p>Menos que significativa con mitigación</p>
<p><b>Emisiones de gases de efecto invernadero</b></p>		
<p><b>Impacto GEI-1:</b> ¿Generaría el Proyecto Propuesto emisiones de GEI, ya sea directa o indirectamente, que puedan tener un impacto significativo en el medio ambiente?</p>	<p><b>MM GEI-1: Mitigación de GEI por la construcción:</b>  El Puerto requerirá que el contratista implemente medidas de reducción de las emisiones de GEI relacionadas con la construcción. Todos los requisitos se incluirán en los documentos, las órdenes de compra y los contratos de la licitación pertinentes, y los contratistas deberán demostrar su capacidad de suministrar los equipos de construcción que cumplan los requisitos que usará, tanto dentro como fuera de los caminos, antes de realizar cualquier actividad de construcción y que altere el terreno. Las medidas a incluir son las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Utilizar equipos de cero emisiones o híbridos en la mayor medida posible. Los criterios de desempeño para cumplir este estándar son la disponibilidad de al menos dos instalaciones comerciales alquiladas en la cuenca aérea del área de la Bahía de San Francisco.</li> </ul>	<p>Menos que significativa con mitigación</p>

Impacto del Proyecto Propuesto	Medida(s) de mitigación	Nivel de significación después de la mitigación (si es necesaria)
Emisiones de gases de efecto invernadero (cont.)		

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Exigir que todos los camiones de trabajo pesado que circulan por las carreteras cumplan las más estrictas normas de emisiones como condición del contrato. Esto en la actualidad significa un camión modelo 2015 o más nuevo.</li> <li>• Minimizar el tiempo de inactividad de los equipos ya sea apagándolos cuando no estén en uso o reduciendo el tiempo de inactividad a no más de dos minutos. Proporcionar letreros claros que indiquen este requisito para los trabajadores en las entradas al predio, y el Puerto realizará inspecciones mensuales al azar para garantizar que los tiempos de inactividad cumplan esta medida.</li> <li>• Utilizar combustible diésel R99 o R100 renovable aprobado por la Junta de Recursos del Aire de California en los equipos de construcción fuera de los caminos y en los camiones que transitan los caminos.</li> <li>• Utilizar camiones certificados por SmartWay de la Agencia de Protección Ambiental de Estados Unidos para las entregas y el transporte de equipos.</li> <li>• Exigir que todos los equipos de construcción se mantengan y afinen debidamente de conformidad con las especificaciones de los fabricantes. Los equipos deben ser revisados por un mecánico certificado y se debe determinar que funcionan en buenas condiciones antes de usarlos.</li> <li>• Fomentar y proporcionar viajes en automóviles compartidos, camionetas de enlace, pases para medios de transporte y/o estacionamiento seguro para bicicletas para los trabajadores de la construcción, y ofrecer opciones de comidas en el predio o camionetas que los lleven a destinos de comidas.</li> <li>• Reciclar o recuperar los escombros de construcción y demolición que no sean peligrosos.</li> <li>• Desarrollar un plan para usar el agua de manera eficiente que permita un control adecuado del polvo debido a que se pueden consumir cantidades sustanciales de energía al bombear agua.</li> </ul>	
--	---	--

Impacto del Proyecto Propuesto	Medida(s) de mitigación	Nivel de significación después de la mitigación (si es necesaria)
<b>Emisiones de gases de efecto invernadero (cont.)</b>		
<b>Impacto GEI-2:</b> ¿Contravendría el Proyecto Propuesto un plan, política o reglamentación pertinente de una agencia que se haya adoptado con el fin de reducir las emisiones de GEI?	No se requiere ninguna	Menos que significativa
<b>Impacto C-GEI-1:</b> Potencial para que el Proyecto Propuesto, combinado con proyectos futuros razonablemente previsibles en las cercanías, tenga como resultado impactos acumulativos significativos de GEI.	<b>Medida de mitigación GEI-1: Mitigación de GEI por la construcción:</b>	Menos que significativa con mitigación
<b>Peligros y materiales peligrosos</b>		
<b>Impacto PEL-1:</b> ¿Crearía el Proyecto Propuesto un peligro significativo para el público o el medio ambiente mediante el transporte, el uso o la eliminación rutinarios de materiales peligrosos o a través de condiciones alteradas y accidentales razonablemente predecibles que impliquen la liberación de materiales peligrosos?	No se requiere ninguna	Menos que significativa
<b>Impacto PEL-2:</b> ¿Estaría situado el Proyecto Propuesto en un predio que está incluido en una lista de predios con materiales peligrosos compilada de conformidad con la Sección 65962.5 del Código del Gobierno de California (es decir, la «Lista Cortese») y podría crear un peligro significativo para el público o el medio ambiente?	No se requiere ninguna	Menos que significativa

Impacto del Proyecto Propuesto	Medida(s) de mitigación	Nivel de significación después de la mitigación (si es necesaria)
<b>Impacto PEL-3:</b> ¿Alteraría el Proyecto Propuesto la implementación de, o interferiría físicamente en, un plan de respuesta a emergencias o un plan de evacuación ante emergencias adoptado?	<b>MM TRA-1: Plan de control del tráfico</b> (consultar la sección sobre transporte más adelante)	Menos que significativa con mitigación
<b>Peligros y materiales peligrosos (cont.)</b>		
<b>Impacto C-PEL-1:</b> Potencial para que el Proyecto Propuesto, combinado con proyectos futuros razonablemente previsibles en las cercanías, tenga como resultado impactos acumulativos significativos de peligros y materiales peligrosos.	<b>MM TRA-1: Plan de control del tráfico</b>	Menos que significativa con mitigación
<b>Hidrología/Calidad del agua</b>		
<b>Impacto HID-1:</b> ¿Contravendría el Proyecto Propuesto alguna norma sobre la calidad del agua o algún requisito sobre la descarga de residuos o degradaría sustancialmente de otro modo la calidad del agua superficial o subterránea?	<b>MM HID-1: Cortinas de sedimentos</b> Se usarán cortinas de sedimentos al dragar sedimento con niveles elevados de contaminantes químicos, según lo determine la caracterización de la calidad del sedimento previa a la construcción y según lo requieran los permisos para el Proyecto, o al dragar a 250 metros (u 820 pies, según lo determine un estudio de la zosteria marina previo a la construcción) o menos de los lechos de zosteria marina. Antes de la construcción bajo el agua, se desplegará una cortina de sedimentos desde el borde del agua y se empujará hasta el lugar del despliegue para evitar dejar atrapadas especies acuáticas silvestres.	Menos que significativa con mitigación
<b>Impacto HID-2:</b> ¿Disminuiría sustancialmente el Proyecto Propuesto el suministro de agua subterránea o interferiría sustancialmente en la recarga de agua subterránea de modo que el proyecto podría impedir un manejo sustentable del agua subterránea de la cuenca?	No se requiere ninguna	Menos que significativa

Impacto del Proyecto Propuesto	Medida(s) de mitigación	Nivel de significación después de la mitigación (si es necesaria)
<b>Hidrología/Calidad del agua (cont.)</b>		
<p><b>Impacto HID-3:</b> ¿Alteraría sustancialmente el Proyecto Propuesto el patrón de drenaje existente del predio o la zona, incluso mediante la alteración del curso de un arroyo o río o mediante el agregado de superficies impermeables, de una manera que (1) tendría como resultado una erosión o acumulación de sedimentación sustancial dentro o fuera del predio; (2) aumentaría sustancialmente la velocidad o la cantidad de escorrentía superficial de una manera que produciría una inundación dentro o fuera del predio; (3) crearía o contribuiría agua de escorrentía que excedería la capacidad de los sistemas de drenaje de aguas pluviales existentes o planificados o que agregaría fuentes adicionales sustanciales de escorrentía contaminada, o (4) impediría o redirigiría el flujo de las inundaciones?</p>	No se requiere ninguna	Menos que significativa
<p><b>Impacto HID-4:</b> ¿Habría riesgo de que el Proyecto Propuesto, en zonas de peligro de inundación, tsunami o seiche (oscilación del agua de un cuerpo de agua cerrado o parcialmente cerrado), libere contaminantes debido a la inundación del proyecto?</p>	No se requiere ninguna	Menos que significativa
<p><b>Impacto HID-5:</b> ¿Contravendría u obstruiría el Proyecto Propuesto la implementación de un plan de control de la calidad del agua o un plan de manejo sustentable del agua subterránea?</p>	<b>MM HID-1: Cortinas de sedimentos</b>	Menos que significativa con mitigación

Impacto del Proyecto Propuesto	Medida(s) de mitigación	Nivel de significación después de la mitigación (si es necesaria)
<b>Impacto C-HID-1:</b> Potencial para que el Proyecto Propuesto, combinado con proyectos futuros razonablemente previsibles en las cercanías, tenga como resultado impactos significativos hidrológicos y en la calidad del agua.	<b>MM HID-1: Cortinas de sedimentos</b>	Menos que significativa con mitigación
<b>Planificación/Usos de la tierra</b>		
<b>Impacto PUT-1:</b> ¿Dividiría físicamente el Proyecto Propuesto una comunidad establecida?	No se requiere ninguna	Menos que significativa
<b>Impacto PUT-2:</b> ¿Causaría el Proyecto Propuesto un impacto ambiental significativo por contravenir algún plan, política o reglamentación sobre el uso de la tierra que se haya adoptado con el fin de evitar o mitigar un efecto ambiental?	No se requiere ninguna	Menos que significativa
<b>Impacto C-PUT-1:</b> Potencial para que el Proyecto Propuesto, combinado con proyectos futuros razonablemente previsibles en las cercanías, tenga como resultado impactos acumulativos significativos en el uso de la tierra.	No se requiere ninguna	Menos que significativa

Impacto del Proyecto Propuesto	Medida(s) de mitigación	Nivel de significación después de la mitigación (si es necesaria)
<b>Ruido</b>		
<p><b>Impacto RUI-1:</b> ¿Generaría el Proyecto Propuesto un aumento sustancial temporal o periódico en los niveles de ruido ambiental en receptores sensibles?</p>	<p><b>MM RUI-1A: Técnicas de reducción del ruido y dispositivos de amortiguación en la hincada de pilotes</b></p> <p>El Puerto exigirá al contratista de la construcción que utilice técnicas de reducción del ruido en la hincada de pilotes si esta se realiza a 1,500 pies o menos de los receptores identificados en la <b>Error! Reference source not found.</b> que puedan estar sujetos a un ruido significativo de la hincada de pilotes. Se exigirá a los contratistas de la construcción que utilicen equipos de construcción con dispositivos modernos de bloqueo y reducción del ruido. Con respecto a la hincada con martillo de impacto, estas técnicas incluirán el uso de bloques de amortiguación durante las actividades de instalación de pilotes a 1,500 pies o menos de receptores sensibles en Oakland y Alameda. El martillo de impacto para hincar pilotes se amortiguará con un bloque amortiguador de madera u otro material suficiente para obtener una reducción de 11 dBA en todas las operaciones de hincada de pilotes con martillo de impacto. En todas las actividades de hincada de pilotes, el Puerto, en coordinación con el USACE, y con una anticipación de al menos 14 días calendario, notificará las fechas, las horas y la duración esperada de dichas actividades a los residentes que se encuentren a 1,500 pies o menos de las actividades de hincada de pilotes.</p>	Significativo e inevitable

Impacto del Proyecto Propuesto	Medida(s) de mitigación	Nivel de significación después de la mitigación (si es necesaria)
<b>Ruido (cont.)</b>		
	<p><b>MM RUI-1B: Erección de una barrera temporal contra el ruido</b>            Para amortiguar los impactos significativos de ruido nocturno en las residencias de la avenida Mosley en Alameda, el Puerto exigirá a los contratistas, como condición del contrato, que construyan una barrera temporal contra el ruido de 12 pies a lo largo del borde sur del puerto en el lado de Alameda de la dársena de giro durante las actividades de dragado nocturno en el predio de Alameda. La barrera se instalará en un lugar situado a aproximadamente 220 pies de la fuente del ruido y a 380 pies de los receptores más cercanos. La ubicación de la barrera servirá como extensión lateral de la estructura de almacenamiento existente en el predio de Alameda, al norte de los campos deportivos. La barrera tendrá una construcción sólida sin brechas evidentes. Las barreras generalmente se construyen con dos capas de madera contrachapada de 0.5 pulgadas de grosor (con las juntas escalonadas) y una barrera de concreto u otro soporte; o bien una barrera de material flexible con un peso de 2 libras por pie cuadrado.</p> <p><b>MM RUI-1C: Restricción del uso de camiones en Alameda</b>            El Puerto exigirá a los contratistas, como condición de contrato, que monitoreen y limiten la generación de traslados en camión de modo que no entren o salgan más de 23 camiones por hora (aproximadamente un camión cada 3 minutos) del área de trabajo en el predio de Alameda como parte del Plan de Control del Tráfico del Proyecto.</p>	
<p><b>Impacto RUI-2:</b> ¿Generaría el Proyecto Propuesto una vibración excesiva salida del suelo o niveles de ruido excesivos salidos del suelo?</p>	No se requiere ninguna	Menos que significativa
<p><b>Impacto C-RUI-1:</b> Potencial para que el Proyecto Propuesto, combinado con proyectos futuros razonablemente previsibles en las cercanías, tenga como resultado impactos acumulativos significativos de ruido y vibración.</p>	No se requiere ninguna	Menos que significativa

Impacto del Proyecto Propuesto	Medida(s) de mitigación	Nivel de significación después de la mitigación (si es necesaria)
<b>Recreación</b>		
<b>Impacto REC-1:</b> ¿Aumentaría el Proyecto Propuesto el uso de parques vecinales y regionales existentes u otras instalaciones recreativas de modo que ocurriría o se aceleraría un deterioro físico sustancial de dichas instalaciones?	No se requiere ninguna	Menos que significativa
<b>Impacto REC-2:</b> ¿Incluiría el Proyecto Propuesto instalaciones recreativas o requeriría la construcción o expansión de instalaciones recreativas que podrían tener un efecto físico adverso en el medio ambiente?	No se requiere ninguna	Menos que significativa
<b>Impacto C-REC-1:</b> Potencial para que el Proyecto Propuesto, combinado con proyectos futuros razonablemente previsibles en las cercanías, tenga como resultado impactos acumulativos significativos en la recreación.	No se requiere ninguna	Menos que significativa

Impacto del Proyecto Propuesto	Medida(s) de mitigación	Nivel de significación después de la mitigación (si es necesaria)
<b>Transporte</b>		
<p><b>Impacto TRA-1:</b> ¿Contravendría el Proyecto Propuesto un programa, plan, ordenanza o política relativa al sistema de circulación, incluidas las instalaciones para medios de transporte, calzadas, para bicicletas y peatonales?</p>	<p><b>MM TRA-1: Plan de control del tráfico</b></p> <p>El Puerto exigirá al contratista de construcción, como término del contrato de construcción, que desarrolle un plan integral de control del tráfico (PCT) en la construcción que incluya medidas para minimizar los efectos del tráfico relacionado con la construcción del Proyecto en la circulación general, incluidas las rutas de tráfico, medios de transporte, bicicleta y peatonales, la seguridad y los accesos de emergencia.</p> <p>Las medidas en la construcción del PCT incluirían, como mínimo, las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Planos del predio para los lugares de ingreso y salida que muestren las señales y las señalizaciones pintadas en la calzada existentes, los límites de velocidad, los lugares para los controles de tráfico temporales propuestos (p. ej., señales, guardas con señales) y desvíos (de ser necesarios) para minimizar los conflictos para los vehículos, las bicicletas y los peatones y garantizar la seguridad de todos los viajeros y transeúntes, en especial durante períodos de actividad de acarreo pesado.</li> </ul>	<p>Menos que significativa con mitigación</p>

Impacto del Proyecto Propuesto	Medida(s) de mitigación	Nivel de significación después de la mitigación (si es necesaria)
<b>Transporte (cont.)</b>		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Alentar a los vehículos de pasajeros a usar rutas alternativas (para evitar el tráfico de la construcción);</li> <li>• Identificar las rutas de acarreo para los camiones y asegurarse de que se usen. Esto puede incluir monitorear el cumplimiento y notificar al contratista;</li> <li>• Notificar por escrito con antelación a los residentes, empresas y otros propietarios de inmuebles del vecindario, así como a las ciudades de Oakland y Alameda y a las partes interesadas clave de todo aumento sustancial del tráfico por la construcción (p. ej., incremento de la actividad de acarreo);</li> <li>• Mantener un acceso de emergencia adecuado en los predios del Proyecto y acceso general a las propiedades cercanas en todo momento, y</li> <li>• Designar lugares de estacionamiento para los trabajadores de la construcción y elaborar un plan de gestión (p. ej., programas de viaje compartido en automóviles/camionetas, y espacios de estacionamiento arrendados en instalaciones alejadas/fuera del predio).</li> </ul>	
<b>Impacto TRA-2:</b> ¿Impediría el Proyecto Propuesto el acceso adecuado en casos de emergencia?	<b>MM TRA-1: Plan de control del tráfico</b>	Menos que significativa con mitigación
<b>MM TRA-3:</b> ¿Cambiaría el Proyecto Propuesto los patrones de tráfico de las embarcaciones y produciría esto demoras no planificadas o que ocurren con regularidad, cambios adversos sustanciales en la libertad de movimiento, mayores riesgos para la seguridad o la introducción de peligros?	No se requiere ninguna	Menos que significativa

Impacto del Proyecto Propuesto	Medida(s) de mitigación	Nivel de significación después de la mitigación (si es necesaria)
<b>Impacto C-TRA-1:</b> Potencial para que el Proyecto Propuesto, combinado con proyectos futuros razonablemente previsibles en las cercanías, tenga como resultado impactos acumulativos significativos en el transporte.	<b>MM TRA-1: Plan de control del tráfico</b>	Menos que significativa con mitigación

---

Impacto del Proyecto Propuesto	Medida(s) de mitigación	Nivel de significación después de la mitigación (si es necesaria)
Recursos culturales tribales		

<p><b>Impacto RCT-1:</b> ¿Tendría el Proyecto Propuesto un efecto adverso sustancial en los recursos culturales tribales, definidos en la sección 21074 del Código de Recursos Públicos?</p>	<p><b>MM RCT-1: Protocolos para el descubrimiento de recursos culturales tribales inadvertidos/imprevistos</b></p> <p>Si se descubren recursos culturales tribales o posibles recursos culturales tribales durante la construcción del Proyecto, se tomarán las siguientes medidas:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Se detendrán el trabajo de dragado y excavación, y cualquier otra actividad en las ubicaciones y dentro de un radio de 50 pies de los hallazgos.</li> <li>2. Los miembros de la cuadrilla deberán notificar de inmediato al gerente del Proyecto de Construcción y al gerente del Proyecto del Puerto.</li> <li>3. El trabajo puede trasladarse a otras partes del Proyecto a fin evitar la pérdida de tiempo de trabajo. Sin embargo, solo se reanudará el trabajo en el área del presunto hallazgo una vez que la situación haya sido examinada y evaluada adecuadamente por un arqueólogo calificado, y el Puerto haya notificado que el trabajo puede reanudarse.</li> </ol> <p>Para garantizar que la fuerza de trabajo conozca las protecciones reglamentarias otorgadas a los recursos culturales tribales, los posibles impactos que podrían ocurrir con el descubrimiento inadvertido de recursos arqueológicos precolombinos previamente desconocidos durante la construcción del Proyecto, cómo reconocer recursos arqueológicos precolombinos de los que podría determinarse que también representan recursos culturales tribales, así como los procedimientos a seguir en el caso de un descubrimiento tal, el Puerto brindará capacitación en concientización sobre recursos culturales al contratista principal del Proyecto y a los subcontratistas que realicen actividades que perturben el sedimento y el suelo. El Puerto también suministrará una hoja de «ALERTA» sobre la construcción para el Proyecto preparada por un arqueólogo calificado. La hoja de ALERTA deberá contener, como mínimo, imágenes que muestren cada tipo de artefacto precolombino que podría encontrarse, así como los procedimientos a seguir en el caso de un posible descubrimiento (ver más abajo), y la información de contacto del personal del Puerto a quien se debe contactar en el caso de un descubrimiento.</p>	<p>Menos que significativa con mitigación</p>
<p><b>Recursos culturales tribales (cont.)</b></p>		

Impacto del Proyecto Propuesto	Medida(s) de mitigación	Nivel de significación después de la mitigación (si es necesaria)
	<p>Antes de iniciar cualquier actividad que perturbe el suelo, cada contratista será responsable de asegurarse de que la hoja de ALERTA se haga circular entre todo el personal de campo. La hoja de ALERTA también se exhibirá en un lugar visible en el predio del Proyecto.</p> <p>En el caso de que se descubran inadvertidamente posibles recursos arqueológicos precolombinos durante la construcción del Proyecto, se detendrá toda la actividad dentro de un radio de 50 pies del hallazgo, se notificará al personal que corresponda del Puerto como se indicó antes, y el Puerto contratará a un arqueólogo calificado para que examine el hallazgo. El personal del Proyecto no recogerá ni cambiará de lugar ninguno de los materiales descubiertos, ya sea que se sospeche que son de naturaleza arqueológica o no. El arqueólogo hará una evaluación preliminar de los hallazgos para determinar si representan recursos arqueológicos precolombinos y, en ese caso, si se ajustan a la definición de posible recurso cultural tribal.</p> <p>Si los hallazgos se ajustan a la definición de posible recurso cultural tribal de conformidad con la CEQA, deberán evitarse y conservarse en el lugar donde están (el método preferido, si es factible). Se determinará si es factible evitarlos teniendo en cuenta factores tales como la naturaleza del hallazgo, el diseño del Proyecto, los costos y otras consideraciones. Si no es factible evitarlos, según lo determine el Puerto, el Puerto consultará a las entidades tribales que correspondan así como al arqueólogo calificado quien preparará un plan de tratamiento que incluya medidas para reducir los impactos en el recurso. Las medidas del plan de tratamiento pueden incluir, entre otras, cambiar el diseño para perturbar menos el recurso, minimizar el procesamiento de los materiales para volver a enterrarlos, minimizar la manipulación de los objetos del recurso cultural tribal, dejar los objetos en su lugar dentro del paisaje o regresar los objetos del recurso cultural tribal a un lugar en las cercanías generales del Proyecto Propuesto donde no se los vuelva a perturbar. La recuperación de datos así como el desarrollo de materiales interpretativos también pueden considerarse adecuados.</p>	

Impacto del Proyecto Propuesto	Medida(s) de mitigación	Nivel de significación después de la mitigación (si es necesaria)
<b>Recursos culturales tribales (cont.)</b>		
<b>Impacto C-RCT-1:</b> Potencial para que el Proyecto Propuesto, combinado con proyectos futuros razonablemente previsibles en las cercanías, tenga como resultado impactos acumulativos significativos en recursos culturales tribales.	<b>MM RCT-1: Protocolos para el descubrimiento de recursos culturales tribales inadvertidos/imprevistos</b>	Menos que significativa con mitigación
<b>Sistemas de servicios públicos y privados</b>		
<b>Impacto SPU-1:</b> ¿Requeriría o tendría como consecuencia el Proyecto Propuesto la necesidad de construir o expandir las instalaciones de suministro de agua, recogida o tratamiento de aguas residuales o drenaje de aguas pluviales, energía eléctrica, gas natural o telecomunicaciones, la construcción o reubicación de las cuales podría causar efectos ambientales significativos?	No se requiere ninguna	Menos que significativa
<b>Impacto SPU-2:</b> ¿Tendría el Proyecto Propuesto suficientes suministros de agua disponibles para dar servicio al Proyecto y al desarrollo futuro razonablemente previsible durante años normales, secos y múltiples años secos?	No se requiere ninguna	Menos que significativa
<b>Impacto SPU-3:</b> ¿Tendría como resultado el Proyecto Propuesto que el proveedor de tratamiento de las aguas residuales que da servicio o puede dar servicio al Proyecto determine que tiene la capacidad adecuada para abastecer la demanda proyectada del Proyecto además de los compromisos actuales de dicho proveedor?	No se requiere ninguna	Menos que significativa

Impacto del Proyecto Propuesto	Medida(s) de mitigación	Nivel de significación después de la mitigación (si es necesaria)
<b>Sistemas de servicios públicos y privados (cont.)</b>		
<b>Impacto SPU-4:</b> ¿Generaría el Proyecto Propuesto residuos sólidos que excedan las normas estatales o locales, o que excedan la capacidad de la infraestructura local, o que de algún modo alteren el cumplimiento de los objetivos de reducción de residuos sólidos?	No se requiere ninguna	Menos que significativa
<b>Impacto SPU-5:</b> ¿Cumpliría el Proyecto Propuesto los estatutos federales, estatales y locales sobre manejo y reducción y las reglamentaciones relacionadas con los residuos sólidos?	No se requiere ninguna	Menos que significativa
<b>Impacto C-SPU-1:</b> Potencial para que el Proyecto Propuesto, combinado con proyectos futuros razonablemente previsibles en las cercanías, tenga como resultado impactos acumulativos significativos en los sistemas de servicios públicos y privados.	No se requiere ninguna	Menos que significativa

## Notas:

CEMP = California Eelgrass Mitigation Policy and Implementation Guidelines (Política y Pautas de Implementación de Mitigación del Impacto en la Zostera Marina de California)

CEQA = California Environmental Quality Act (Ley de Calidad Mediambiental de California)

dBa = decibelios ponderados A

GEI = gases de efecto invernadero

MM = medida de mitigación

NMFS = National Marine Fisheries Service (Servicio Nacional de Pesquerías Marinas)

PG&E = Pacific Gas and Electric Company (Compañía de Gas y Electricidad del Pacífico)

Puerto = Puerto de Oakland

PCT = Plan de Control del Tráfico

USACE = United States Army Corps of Engineers (Cuerpo de Ingenieros del Ejército de Estados Unidos)

USFWS = United States Fish and Wildlife Service (Servicio de Pesca y Vida Silvestre de Estados Unidos)