

RESUMEN DEL BORRADOR DE ANÁLISIS AMBIENTAL PREPARADO PARA EL PLAN MARCO DE PROTECCIÓN DEL AIRE EN LA COMUNIDAD

Introducción

La Junta de los Recursos del Aire de California (CARB por sus siglas en inglés), como la agencia principal para *el borrador del Plan Marco de Protección del Aire en la Comunidad* (borrador del Plan Marco) preparó el borrador de Análisis Ambiental (El borrador del EA por sus siglas en inglés) de acuerdo con el programa regulatorio certificado (Cal. Code Regs., tit. 17, §§ 60000 – 60008) para cumplir con los requisitos de La Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA por sus siglas en inglés) (Pub. Resources Code, §21000, *et seq.*). El borrador del EA, titulado *borrador de Análisis Ambiental Preparado para el borrador Propuesto del Plan de Protección del Aire en la Comunidad* e incluido como Apéndice D al borrador del Plan Marco. Este borrador del EA proporciona un análisis de los impactos ambientales potenciales como resultado de las medidas recomendadas en el borrador del Plan Marco. El borrador del EA identifica y revela los impactos ambientales potenciales y las medidas de mitigación específicas al propuesto borrador del Plan Marco. El borrador del EA será disponible para la revisión y opinión del público por un periodo de 45 días. Este periodo de revisión y comentario empieza el 7 de junio, y termina el 23 de julio del 2018. Este documento proporciona un resumen del borrador del EA. Aunque se han tomado pasos para asegurar la exactitud de este documento, favor de referir al borrador del EA para las determinaciones formales de la CARB con respecto a este asunto.

Antecedentes

El propuesto Plan Marco está diseñado para cumplir con los requisitos de La Ley de Asamblea (617, en inglés) (Estatutos of 2017, Capítulo 136), y proporciona un proceso para identificar las comunidades con un alto nivel de exposición acumulativa a sustancias peligrosas, estrategias estatales para reducir emisiones de contaminantes del aire de criterio y también contaminantes tóxicos del aire (TACs por sus siglas en inglés). El Plan Marco también provee los criterios para desarrollar e implementar los programas comunitarios de reducción de emisiones y sistemas para el monitoreo del aire de la comunidad. AB 617 proporciona requisitos nuevos centrados en la comunidad con el propósito de mejorar la calidad del aire, reducir exposición a contaminantes atmosféricos de criterios y tóxicos; y mejorar la salud del público en las comunidades que tienen un alto nivel de exposición acumulativo. AB 617 tiene requisitos específicos para el monitoreo del aire en las comunidades y los programas comunitarios de reducción de emisiones. AB 617 también incluye requisitos nuevos para la instalación acelerada de controles de contaminación para las fuentes industriales, un aumento de multas, más transparencia y disponibilidad de datos de emisiones y datos sobre la calidad del aire a escala comunitaria que ayudará a avanzar los esfuerzos de controlar la contaminación del aire a nivel estatal. Además, en 2017, la legislatura aprobó fondos con el propósito de limpiar las

emisiones de las fuentes móviles como camiones y autobuses en las comunidades más afectadas por la contaminación, tanto como subvenciones que apoyan la participación de la comunidad en este proceso.

AB 617 contiene fechas tope a término cercano que aseguran acción expeditiva para reducir exposición a los contaminantes del aire de criterio y TACs. Antes del 1 de octubre del 2018, la CARB tendrá que trabajar con las partes interesadas para hacer un plan del monitoreo estatal y una estrategia estatal. También, se tiene que identificar las comunidades con nivel alto de exposición acumulativa a sustancias peligrosas para desplegar el plan del monitoreo del aire en las comunidades y/o el desarrollo de los programas comunitarios de reducir emisiones. Estos elementos y/o procesos están descritos en el Plan Marco.

Resumen de los Conceptos del borrador del Plan Marco y Respuestas de Cumplimiento Razonables Previsibles

Las medidas descritas en el borrador del Plan Marco incluyen:

- Estrategias de reducir emisiones que la CARB puede implementar como: la evaluación y desarrollo potencial de regulaciones para reducir el ralenti de todas las fuentes relacionadas con los patios ferroviarios; la evaluación y desarrollo potencial de regulaciones para reducir emisiones de locomotores que no están prevenidos bajo La ley del Aire Limpio; la enmienda de camiones de transporte en el puerto y los patios ferroviarios; la enmienda de embarcaciones marítimas comerciales; la enmienda de equipos de la manipulación de cargas; la reducción del robo del convertidor catalítico; la enmienda de medidas de control del cromado; las enmiendas de medidas de control de madera compuesta, la medida recomendada del cocinado comerciante, motores de alta resistencia de carretera y pruebas de vehículos de todoterreno en uso, y el fundamento de incentivos para apoyar reducciones inmediatas de emisiones.
- Recursos y herramientas que apoyan;
- Identificación y recomendación de comunidades
- Criterios para el monitoreo del aire en la comunidad
- Criterios para los programas de reducción de emisiones preparado por las agencias del aire locales

El borrador del EA tiene como enfoque los impactos de estrategias conceptuales de reducción de emisiones que la CARB implementaría, porque estas estrategias están directamente bajo el control de la CARB. Aunque la CARB proveerá un análisis de la Ley de Calidad Ambiental de California más detallada para cada medida, como apropiado, cuando se desarrollan las medidas, estas medidas se pueden analizar ahora programáticamente con un grado de detalle razonable con el propósito de informar el público. Otras medidas en la Estrategia, como identificar y recomendar comunidades para el desarrollo de los programas de reducción de emisiones en la comunidad, no tienen impactos ambientales razonablemente previsibles, o, como los programas preparados para responder a los criterios de la CARB, involucrarán procesos de hacer decisiones extensivas que no se puede pronosticar en este momento con una especificidad razonable.

Las respuestas de cumplimiento razonablemente previsibles asociadas con la estrategia propuesta para reducir emisiones incluyen: mayor infraestructura para estaciones de reabastecimiento de hidrógeno y estaciones de carga electrónica, demanda elevada para la fabricación de baterías de litio. Se anticipa que el ritmo de reemplazo de vehículos, equipo y motores, aumentará. Eso requeriría que modelos anticuados se vendan afuera de California, o se vendan como chatarra o que sean reciclados. Las respuestas del cumplimiento también pueden incluir construcción y operación de nuevas instalaciones de fabricación, o, la modificación de instalaciones preexistentes para que apoyan vehículos y equipo de cero o casi cero emisiones.

Otras respuestas de cumplimiento razonablemente previsibles asociadas con la estrategia propuesta para reducir emisiones incluyen: la modificación o construcción de nuevas instalaciones para añadir equipo de control de emisiones; cambios al proceso de fabricar y la eliminación de materia gastada. Además, la reducción del robo del convertidor catalítico incluiría cambios en el proceso de fabricación de automóviles para el grabado de número VIN y la construcción o modificación de las instalaciones que pueden grabar el número VIN en vehículos que no fueron grabados con el número en la fábrica.

El borrador del EA concluye que no se anticipan cambios al medioambiente físico, lo cual resultaría en efectos ambientales adversos, debido a las respuestas de cumplimiento asociadas con: proporcionar financiación incentiva para apoyar la reducción inmediata emisiones; crear una sistema estatal de informes; desarrollar y mantener el centro de recursos en línea; proveer guía industrial a las instalaciones que dispensan gasolina; proveer fundamento para subvenciones del aire en la comunidad; desarrollar y mantener un portal de datos del monitoreo del aire en las comunidades; explorar indicadores de salud de la comunidad; desarrollar y mantener los recursos en línea del monitoreo del aire en la comunidad; compilar y desarrollar dirección de las mejores prácticas de divulgación; uso de tierra, y transportación; proporcionar entrenamiento comunitario para mejorar el informe de queja; proporcionar entrenamiento cruzado de las violaciones de multimedia para el personal de ejecución; conducir proyectos de divulgación ambientales suplementarias periódicamente; evaluar la tecnología actual del monitoreo del aire y proporcionar información; evaluar las redes del monitoreo del aire actuales y proporcionar información; proporcionar un centro de tecnología; identificar y recomendar comunidades; proporcionar criterios para el monitoreo del aire de la comunidad; y, proporcionar programas de reducción de emisiones en la comunidad. Así que, estas medidas no se analizarán más a fondo el borrador del EA.

Resumen de los Impactos Potenciales del Área de Recursos y Mitigación Propuesta

Como se describe en el Capítulo 4, Impactos Ambientales y Medidas de Mitigación, del borrador del EA, las acciones de cumplimiento ejecutadas en respuesta a los elementos del propuesto borrador del Plan Marco pueden causar efectos ambientales potencialmente significantes. Abajo se encuentra un resumen de tales impactos, medidas de mitigación y conclusiones significantes para cada área de recursos ambientales.

ESTÉTICA

La construcción y operación de fábricas, instalaciones de reciclaje, e infraestructura de carga se esperaría ocurrir en las áreas zonificadas adecuadamente; sin embargo, tales instalaciones podrían introducir o aumentar la presencia de elementos artificiales visibles (por ejemplo, el equipo para grandes cargas, edificios nuevos o expandidos, estaciones de carga eléctrica y de reabastecimiento de hidrógeno) en áreas de importancia específica, como visibilidad por las carreteras escénicas estatales. El impacto visual de tal desarrollo dependería en varios variables, incluyendo el tipo y tamaño de las instalaciones, distancia y punto de vista, prominencia visual, y la co-ubicación en la vista. En adición, la operación de la instalación podría introducir fuentes sustanciales de deslumbramiento, penachos de escape, e iluminación nocturna para propósitos de seguridad y protección. Estos tipos de impactos podrían resultar en efectos significantes en los recursos estéticos. El uso incrementado de vehículos de cero y casi cero emisiones y tecnología podría producir un aumento de la demanda de baterías de ión-litio, resultando en el aumento de la demanda para litio. Es razonablemente previsible que el aumento de minería de litio podría causar efectos visuales adversos en áreas donde la minería de piedra dura (Australia) y actividades de la extracción de salmuera (Chile, Argentina, y Bolivia) ocurren.

Como se describe en más detalle en el Capítulo 4 del borrador del EA, los impactos potenciales al paisaje, deslumbrantes y de iluminación se pueden reducir a niveles menos significativos, por medidas de mitigación prescritas por las agencias locales, estatales, federales u otras agencias de permisos o uso de la tierra (que sean en los EE. UU o en el extranjero) con la autoridad para aprobar los proyectos del desarrollo. Además, como la CARB no tiene la autoridad para determinar los impactos o requerir mitigación a nivel del proyecto, el borrador del EA toma el enfoque conservativo en su conclusión posterior a la mitigación de la importancia, y revela que los impactos estéticos podrían ser significantes e inevitables.

RECURSOS AGRÍCOLAS Y FORESTALES

Las instalaciones nuevas asociadas con el propuesto borrador del Plan Marco podrían ser situadas en tierras cultivables importantes (tierras cultivables primas, únicas, o de importancia estatal), tierra sujeta a los contratos de conservación de la Ley de Williamson, o terrenos forestales o de madera. Mientras que es razonable anticipar que las pólizas del uso de la tierra que controlan la ubicación de instalaciones industriales generalmente evitarían la conversión de las tierras agrícolas y forestales, el potencial no puede descartarse por completo. El aumento de la demanda para litio asociada con el uso elevado de vehículos de cero y casi cero emisiones podría colocar demanda adicional en la extracción del mineral de litio a nivel internacional. El mineral de litio extraído de la minería de piedra dura podría resultar en la pérdida de tierras agrícolas y forestales de importancia, dependiendo en donde las operaciones mineras nuevas están ubicadas.

Como se describe en más detalle en el Capítulo 4 del borrador del EA los impactos agrícolas y forestales potenciales se pueden reducir a un nivel menos significativo usando las medidas de mitigación prescritas por las agencias de permiso o uso de tierra local, estatal o federal (en los

EE, UU o en el extranjero) que tienen autoridad de aprobación sobre los proyectos de desarrollo. Sin embargo, como la CARB no tiene la autoridad para determinar los impactos y requerir la mitigación de nivel del proyecto, el borrador del EA toma el enfoque conservador en las conclusiones sobre la importancia de la pos mitigación, y revela que los impactos de recursos agrícolas y forestales potencialmente significativos podrían ser inevitables.

CALIDAD DEL AIRE

Las respuestas del cumplimiento razonablemente previsible asociadas con el propuesto borrador EA del Plan Marco resultaría en impactos de corto plazo de la calidad del aire relacionados con la construcción. Por lo general, se espera que, durante la etapa de construcción para cualquier instalación, los contaminantes del aire de criterio y contaminantes tóxicos del aire (TACs por sus siglas en inglés) se generarían resultante de una variedad de actividades y fuentes de emisión. Estas emisiones serían temporales y ocurrirían de forma intermitente dependiendo de la intensidad de la construcción en cualquier día. La nivelación del sitio y las actividades de excavación generarían emisiones de polvo en partículas fugitivas, lo cual es el contaminante primario que causa preocupación durante la construcción. Emisiones de escape de equipos todoterreno, viajes para distribuir materiales, y viajes diariamente al trabajo también puede contribuir al aumento de emisiones de materia partícula. Es probable que el transporte de equipo ligero y plantilla para actividades de construcción tomaría lugar usando camiones ligeros, mientras el transporte de equipos pesados o materiales en bulto, transportarían en camiones pesados. Emisiones de escape de fuentes móviles relacionadas con la construcción también incluye vapores orgánicos reactivos (ROG por sus siglas en inglés) y óxido nítrico (NO_x por sus siglas en inglés). Estas emisiones y sus niveles asociadas fluctúan enormemente dependiendo del tipo, número y duración de uso para los diferentes tipos de equipo. La CARB ya tiene varias regulaciones con el propósito de reducir NO_x , PM, y el ralentí de vehículos y equipo en uso-La Regulación de Camiones y autobuses, La Regulación de Flotas de Todoterreno En Uso Diésel y La Medida de Control de los contaminantes tóxicos de los Motores Portátiles Aéreas. Mucho del equipo que se usa durante la etapa de construcción sería sujeto a estas regulaciones.

Como se describe en más detalle en el Capítulo 4 del borrador del EA, los impactos potenciales a la calidad del aire relacionados con la construcción del corto plazo se pueden reducir significativamente a niveles menos significativos si se adoptan las medidas de mitigación recomendadas por las agencias de permiso o uso de tierra local, estatal o federal (en la EE, UU o en el extranjero) que tienen autoridad de aprobación sobre los proyectos de desarrollo. Sin embargo, como la CARB no tiene la autoridad para determinar los impactos del proyecto y requerir la mitigación de nivel del proyecto, El borrador del EA toma el enfoque conservador en las conclusiones sobre la importancia de la pos mitigación, y divulga que los posibles impactos a la calidad del aire de la construcción de corto plazo significativos podrían ser inevitables.

El propuesto borrador del EA Plan Marco tiene como propósito el mejorar las condiciones de la calidad del aire en comunidades con altas cargas de exposición acumulativa, de este modo los efectos adversos en la salud relacionados con la calidad del aire disminuirían. El propuesto borrador del EA Plan Marco contiene varias medidas que tienen como propósito mejorar la calidad del aire localizado a través de reducir las emisiones de los contaminantes del aire de

criterio y TACs de vehículos, las actividades relacionadas con cargamento, motores de alta resistencia, embarcación, el cocinar comerciante, productos de madera compuesta, cromado y pegamento con emisiones altas. Las medidas en el borrador del EA Plan Marco están designados para resultar en reducciones substantivos de largo plazo in los contaminantes del aire de criterio y TACs. Como resultado, los impactos operativos de largo plazo relacionados a la calidad del aire serían ventajosos.

LOS RECURSOS BIOLÓGICOS

Los recursos biológicos que estarían afectados por la construcción y operación de fábricas nuevas o modificadas, las instalaciones de reciclar e infraestructura nueva dependería en la ubicación específica de cualquier construcción necesaria y sus recursos existentes. Los efectos adversos incluyen: modificaciones al hábitat, incluyendo extracción, degradación, y fragmentación de los sistemas de ribereño, humedales, y otros hábitats sensitivos de la fauna natural; la interferencia con el movimiento de la fauna o sitios de guardería de la vida salvaje; la pérdida de especies con un estatus especial; y/o conflictos con las provisiones de los planes de conservación de hábitat adoptados, los planes de conservación de comunidades naturales u otros planes de conservación o pólizas que protegen los recursos naturales. Además, un aumento en las actividades relacionadas a la mina, incluyendo piedra dura y salmuera continental para mena de litio pueden tener un efecto en los recursos biológicos. La minería de piedra dura requiere el uso de prácticas de minería convencionales incluyendo la creación de minas bajo tierra y hoyos abiertos, lo cual resultaría en la extracción de materia orgánica (e.g., lecho de roca, vegetación). El litio también se puede coleccionar de salmuera y barro. Este proceso involucra el bombeo de agua subterránea salada a las lagunas donde empieza el proceso de evaporación, lo cual produce sal que contiene compuestos de litio. Tales actividades resultarían en estorbos sustantivos a los recursos biológicos y puede causar una reducción en hábitat sensible, interferencia con un corredor de la vida salvaje, la pérdida de especies de estatus especial, o un conflicto con un plan de conservación del hábitat o un plan de conservación de una comunidad natural.

Como se describe en más detalle en el Capítulo 4 del borrador del EA, se pueden reducir los impactos potenciales a los recursos biológicos a niveles menos significativos, si se adoptan las medidas de mitigación recomendadas por las agencias de permiso o uso de tierra local, estatal o federal (en la EE. UU o en el extranjero) que tienen autoridad de aprobación sobre los proyectos de desarrollo. Sin embargo, como la CARB no tiene la autoridad para determinar los impactos del proyecto y requerir la mitigación de nivel del proyecto, el borrador del EA toma el enfoque conservador en las conclusiones sobre la importancia de la pos mitigación, y divulga que los posibles impactos a los recursos biológicos resultantes de la construcción a corto plazo podrían ser significativos e inevitables.

RECURSOS CULTURALES

Es posible que las actividades de construcción requieran un estorbo de áreas no desarrolladas, como la despeja de vegetación, el movimiento de la tierra y nivelación, cavar una trinchera para las líneas de utilidad, construir edificios nuevos, y el pavimento de estacionamiento, las áreas de entrega y las calzadas. La demolición de estructuras existentes

puede ocurrir antes de la construcción de nuevos edificios y estructuras. Los recursos culturales que potencialmente pueden ser afectados por las actividades que estorban la tierra incluyen, pero no son limitados a, los sitios prehistóricos y los sitios históricos arqueológicos, los recursos paleontológicos, edificios históricos, estructuras, o sitios arqueológicos asociados con la minería y la agricultura, y los paisajes indígenas. Las propiedades de importancia a las comunidades indígenas y a otros grupos étnicos, incluyendo propiedades tangibles que tienen valor cultural tradicional intangible, pueden existir. Edificios históricos y estructuras también pueden ser afectados adversamente debido a las actividades relacionadas a la demolición. Tales recursos pueden ocurrir individualmente, en grupos de tamaño modesto, o regionalmente. Puesto que los recursos culturalmente sensibles pueden estar en lugares desarrollados, los recursos históricos, arqueológicos y paleontológicos, y lugares de importancia a las comunidades indígenas pueden ser afectados por la construcción de instalaciones nuevas. Además, actividades que estorban el terreno por las piedras duras y las actividades de minería de salmuera pueden afectar áreas y artefactos de significado cultural, histórico y/o paleontológico.

Como se describe en más detalle en el Capítulo 4 del borrador del EA, los impactos potenciales a los recursos culturales pueden ser reducidos a niveles menos significativos si se adoptan las medidas de mitigación prescritas por las agencias de permiso o uso de tierra local, estatal o federal (en la EE. UU o en el extranjero) que tienen autoridad de aprobación sobre los proyectos de desarrollo. Sin embargo, como la CARB no tiene la autoridad para determinar los impactos del proyecto y requerir la mitigación del nivel del proyecto, el borrador del EA toma el enfoque conservador en las conclusiones sobre la importancia de la pos mitigación, y divulga que los posibles impactos a los recursos culturales podrían ser significativos e inevitables.

DEMANDA DE ENERGÍA

El aumento temporal en la demanda de energía asociada con instalaciones nuevas incluiría combustibles usados durante la construcción, y gasolina y electricidad. El equipo típico para movimiento de la tierra que tal vez sea necesario incluye: máquinas excavadoras que aplanan el terreno, raspadores, retroexcavadoras, martillos neumáticos, cargadoras delanteras, generadores, camiones de agua, y camiones de basurero. Aunque se requiere energía para la construcción de cualquier instalación nueva o modificada o proyectos de infraestructura, sería temporal y limitado, o sea, solo gastaría una cantidad razonable de energía. La implementación del propuesto Plan Marco contribuiría a una reducción de consumo de energía per cápita, un aumento en la demanda para suministros de combustibles alternativos, y una disminución en el uso de combustibles fósiles a través de aumentar el uso de vehículos eléctricos y otros vehículos y equipos de combustible alternativos. Así que, el propuesto Plan Marco apoyaría el uso eficaz y sabio de energía, y resultaría en un impacto de nivel menos significativo en la demanda de energía.

GEOLOGÍA Y SUELO FÉRTIL

Aunque es razonablemente previsible que actividades operacionales y de construcción puede ocurrir, hay incertidumbre en relación con la ubicación exacta de cualquier instalación nueva o modificaciones de instalaciones existentes. Las actividades de construcción pueden requerir estorbo de áreas no desarrolladas, tal como la despeja de vegetación, el movimiento de la tierra y allanamiento, cavar una trinchera para las líneas de utilidad, la construcción de nuevos edificios, el pavimento de las zonas de estacionamiento, áreas de entrega, y las calzadas. Interrupciones adicionales resultarían de un aumento de actividades de extracciones de minerales, lo cual proporcionaría materias primas a estas instalaciones de fabricación y proyectos de energía. Estas actividades tendrían posibilidad de afectar adversamente el suelo y los recursos geológicos en áreas de construcción o de extracción de minerales.

Nuevas instalaciones pueden estar en una variedad de condiciones geológicas, de suelo y de inclinación con variantes en la cantidad de vegetación que estaría susceptible a la compactación del suelo, la erosión del suelo, y la pérdida de capa vegetal durante la construcción. El nivel de susceptibilidad puede variar debido al sitio. Sin embargo, los detalles de diseño específico, la localización de obra, la compactación de suelo y los riesgos de erosión para las instalaciones de fabricación no se saben ahora mismo y se analizarán en cada sitio específico al nivel del proyecto.

Como se describe en más detalle en el Capítulo 4 del borrador del EA, los impactos potenciales geológicos y del suelo podrían ser reducidos a niveles menos significativos si se adoptan las medidas de mitigación prescritas por las agencias de permiso o uso de tierra local, estatal o federal (en la EE. UU o en el extranjero) que tienen autoridad de aprobación sobre los proyectos de desarrollo. Sin embargo, como la CARB no tiene la autoridad para determinar los impactos del proyecto y requerir la mitigación de nivel del proyecto, el borrador del EA toma el enfoque conservador en las conclusiones sobre la importancia de la pos mitigación, y divulga que los posibles impactos geológicos y del suelo podrían ser significativos e inevitables.

GASES DE EFECTO INVERNADERO

Debido a que la implementación de las medidas en el propuesto Plan Marco serán implementados a nivel local, los efectos de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) están relacionados a las necesidades específicas a su comunidad para cumplir con las metas para varios tipos de contaminantes en cada comunidad. Sin embargo, como ya mencionado, las respuestas de cumplimiento razonables previsible a las medidas enumeradas en el propuesto Plan Marco están anticipadas a producir reducciones beneficiosas en las emisiones de GEI en las comunidades con altas cargas de exposición acumulativa en comparación con la base de referencia.

Por consiguiente, como varias de las medidas del propuesto Plan Marco incluye planes de seguir desplegando cero y casi cero tecnologías, implementación se anticipa a resultar en la reducción de emisiones GEI de combustibles de transporte usados en California. Estos beneficios serían más grandes de un nivel comparativamente pequeño de las emisiones de GEI de corto plazo relacionados a la construcción y operación de instalaciones asociados con

las respuestas de cumplimiento ya descritos. Como resultado, la implementación del propuesto Plan Marco resultaría en un impacto beneficioso a las emisiones de GEI.

RIESGOS Y MATERIALES PELIGROSOS

Las actividades de construcción asociadas con el propuesto Plan Marco pueden requerir el transporte, uso, y desecho de materiales peligrosos. Las actividades de construcción generalmente usan equipo para uso pesado, lo cual requieren de recarga y fluidos lubricantes periódicamente. Los componentes grandes de equipo (e.g. retroexcavadoras, máquinas excavadoras que aplanan el terreno) típicamente se recargan y mantienen en el sitio de construcción porque no se diseñan para uso en las calles públicas. De acuerdo, tal mantenimiento requiere un vehículo de servicio que moviliza a la ubicación del equipo de construcción. Es durante este transporte de combustible existe la mayor posibilidad de un derrame accidental. Aunque se tomarán precauciones para asegurar que cualquier combustible esta adecuadamente contenido y desecho, y tales derrames típicamente son insignificantes y localizados al área inmediato del recargo (o mantenimiento), la fuga de materiales peligrosos al medioambiente todavía es una posibilidad.

La implementación del propuesto Plan Marco puede resultar en una tasa mayor en la de rotación de flotas de vehículos para incrementar el uso tecnologías de cero y casi cero emisiones. Por lo general, los carros, camiones, autobuses, y equipos para manejo de cargas, las embarcaciones y ferrocarriles se reciclarían o serán enviados para uso afuera de California. Los vehículos que se reciclan, en vez de reusarlos, serían sujetos a las leyes y regulaciones existentes que gobiernan residuos sólidos y residuos peligrosos. Los desechos de cualquier porción de vehículos serian sujeto a, y cumplir con, la ley existente sobre residuos sólidos y residuos peligrosos, como La Ley de California sobre el Control de Desecho Peligroso.

Como se describe en más detalle en el Capítulo 4 del borrador del EA, se pueden reducir los impactos potencialmente significativos de los materiales peligrosos y los peligros resultantes de la construcción de corto plazo potencialmente significativos a niveles menos significativos, si se adoptan las medidas de mitigación recomendadas por las agencias de permiso o uso de tierra local, estatal o federal (en la EE. UU o en el extranjero) que tienen autoridad de aprobación sobre los proyectos de desarrollo. Sin embargo, como la CARB no tiene la autoridad para determinar los impactos del proyecto y requerir la mitigación de nivel del proyecto, el borrador del EA toma el enfoque conservador en las conclusiones sobre la importancia de la pos mitigación, y divulga que los posibles impactos de los peligros y los materiales peligrosos, resultantes de la construcción a corto plazo, podrían ser significativos e inevitables.

Puesto que las baterías de litio y sistemas de pila de combustible de hidrogeno se diseñan con el propósito de reducir las condiciones peligrosas asociadas con el transporte y uso, y puesto que existen regulaciones para asegurar que baterías de ión-litio se desechan adecuadamente, los efectos a los materiales peligrosos operacionales de largo plazo asociados con el propuesto Plan Marco serian menos significativos.

HIDROLOGÍA Y LA CALIDAD DEL AGUA

Las actividades de construcción pueden requerir una alteración de áreas sin desarrollo, tal como la despeja de vegetación, el movimiento de la tierra y allanamiento, cavar una trinchera para las líneas de utilidad, el levantamiento de nuevos edificios, el pavimento de las zonas de estacionamiento, áreas de entrega, y las calzadas. Ciertos proyectos de construcción tendrían que cumplir con los estándares de la calidad de agua y erosión y los requisitos de la descarga de desechos (e.g. NPDES, nuestro Sistema Nacional de Eliminación de descargas Contaminantes, Plan de Prevención de la Contaminación de las Aguas Pluviales). El Propuesto Plan Marco también resultaría en una demanda más grande para baterías de ion-litio, lo cual acelera el mercado para litio extraído. La mina de piedra dura requiera el uso de prácticas convencionales de mina incluyendo la creación de minas bajo tierra y hoyos abiertos, lo cual resultaría en la eliminación de materia orgánica (e.g. lecho de roca, vegetación). Adicionalmente, el litio puede ser colectadas de salmuera convencional que se encuentran en cuencas. El agua subterránea salinizada se bombea hacia lagunas donde se evapora, lo cual produce sal que contiene compuestos de litio. Este proceso puede resultar en el sobregiro de agua subterránea. Mientras la extracción de minerales y las actividades de minería dentro el EE. UU serian requeridos de cumplir con las provisiones de la Ley de Agua Limpio y la protección de recursos naturales y requisitos de reclamación de tierra del estado apropiado y los directores federales de la tierra, estas leyes y regulaciones estatales y federales no se imponen afuera del EE.UU. Por tanto, los impactos a la calidad del aire relacionado a la minería pueden ocurrir debido a la implementación de las respuestas de cumplimientos razonablemente previsibles asociados con el Plan Marco.

Como se describe en más detalle en el Capítulo 4 del borrador del EA, se pueden reducir los impactos potencialmente significativos de hidrología y la calidad del agua a niveles menos significativos, si se adoptan las medidas de mitigación recomendadas por las agencias de permiso o uso de tierra local, estatal o federal (en la EE. UU o en el extranjero) que tienen autoridad para aprobar los proyectos de desarrollo. Sin embargo, como la CARB no tiene autoridad para determinar los impactos del proyecto y requerir la mitigación de nivel del proyecto, El borrador del EA toma el enfoque conservador en las conclusiones sobre la importancia de la pos mitigación, y divulga que los posibles impactos de hidrología y la calidad del agua pueden ser significativos e inevitables.

USO DE TIERRA Y PLANIFICACIÓN

La construcción y operación de nuevas instalaciones de fabricación y reciclaje puede requerir un cambio sobre el uso de tierra designada como no industrial para usos industriales. Los posibles efectos asociados con el cambio en este uso de tierra en la agricultura y forestación, biología, geología, y suelo, e hidrología y las relacionadas medidas de mitigación se examinan en más detalle en la sección respectiva en este resumen del borrador del EA.

RECURSOS MINERALES

La construcción asociada con las instalaciones nuevas o modificadas probablemente ocurriría dentro de huellas existentes o en áreas con zonificación consistente, donde el proceso de permisos y el análisis original tomó en consideración los asuntos de los recursos de minerales. Aunque la construcción de la infraestructura nueva puede ocurrir en áreas afuera de las huellas de instalaciones existentes, los impactos de construcción de corto plazo solo afectarían temporalmente la disponibilidad de los recursos de minerales ya conocidos. Como resultado, la construcción de instalaciones nuevas bajo el propuesto Plan Marco no afectaría la disponibilidad de un recurso mineral ya conocido o sitio de reconstrucción. Por lo tanto, los efectos a corto plazo en los recursos minerales relacionados con la construcción asociados con el propuesto Plan Marco serían menos significativos.

Las respuestas operacionales de cumplimiento a largo plazo asociadas con el propuesto Plan Marco incluyen un aumento de minería y procesamiento de materias raras (e.g., litio, níquel, cobalto, aluminio) usado en células de combustible y baterías EV. Dependiendo en la magnitud de materias necesarias, la implementación del propuesto Plan Marco puede afectar la disponibilidad de minerales conocidos.

La demanda para minería adicional para satisfacer el aumento en uso de baterías puede resultar en el desarrollo de minas nuevas y minería de litio. Para este documento sería demasiado especulativo determinar si, cuando, y donde una mina nueva estaría localizada. Se supone que, para este análisis, que cualquier mina nueva estaría en las áreas con zonificación apropiada, y sujeto a los requisitos federales, estatales y/o locales.

Las baterías asociadas con vehículos con cero o casi cero emisiones son principalmente basadas en litio. Por lo general, otros tipos de vehículos eléctricos híbridos, vehículos eléctricos híbridos enchufables, y opciones de batería para vehículos eléctricos, como hidruro de níquel metal no son tan favorables debido a los retos relacionados al alto costo, alta auto descarga, y generación de calor con temperaturas altas. Por lo tanto, se supone que los requisitos de recursos de minerales asociados con la implementación de medidas recomendadas en el propuesto Plan Marco estarían atados a los recursos de litio y otros metales relacionados con las baterías de ion-litio (i.e., cobalto).

Como se describe en más detalle en el Capítulo 4 del borrador del EA, se pueden reducir los impactos operativos y significativos de largo plazo a los recursos minerales a niveles menos significativos, si se adoptan las medidas de mitigación recomendadas por las agencias de permiso o uso de tierra local, estatal o federal (en la EE. UU o en el extranjero) que tienen autoridad de aprobación sobre los proyectos de desarrollo. Sin embargo, como la CARB no tiene la autoridad para determinar los impactos del proyecto y requerir la mitigación de nivel del proyecto, El borrador del EA toma el enfoque conservador en las conclusiones sobre la importancia de la pos mitigación, y divulga que los posibles impactos operativos a los recursos de minerales podrían ser significativos e inevitables, a largo plazo.

RUIDO

Los niveles de ruido de construcción que pueden resultar de la implementación de nuevas instalaciones de fabricación e infraestructuras de cero y casi cero emisiones fluctuaría

dependiendo en el tipo, número, tamaño y duración del uso para los diversos equipos. Aunque una lista detallada del equipo de construcción no está disponible ahora, basado en este tipo de proyectos, se espera que las fuentes primarias de ruido serán las retroexcavadoras, los buldóceres y las excavadoras. Los niveles de ruido asociados con estos tipos de equipos de construcción típicamente pueden variar entre aproximadamente 74 a 94 expresado en decibelios ponderados A (dBA) a los 50 pies. Basada en esta información, la construcción en sitio puede resultar en niveles de ruido promedio por hora de 87 (dBA) medición del nivel (L_{eg}) a los 50 pies y niveles de ruido máximo de 90 dBA nivel máximo de sonido (L_{max}) a los 50 pies del uso simultáneo de equipo para uso pesado y las actividades de voladura, si es necesario. Basado en estos y las tasas de atenuación generales, niveles de ruido exteriores en los receptores sensibles a ruido ubicados miles de pies de los sitios de proyecto pueden superar las normas típicas (e.g., 50/60 dBA L_{eg}/L_{max} durante el día y 40/50 dBA L_{eg}/L_{max} durante la noche).

Adicionalmente, las actividades de construcción pueden resultar en diversos grados temporales de ruido y vibración del suelo, dependiendo en el equipo específico de construcción que se usa y las actividades involucradas. Aunque una lista detallada de los equipos de construcción no está disponible en este momento, basado en este tipo de proyecto se espera que las fuentes primarias de vibración y ruido del suelo incluiría buldóceres y camiones. Según la Administración Federal de Transporte (FTA, por sus siglas en inglés), los niveles asociados con el uso de un buldócer grande y camiones son 0.089 y 0.076 pulgadas por segunda velocidad de partícula máximo (PPV por sus siglas en inglés) (87 y 86 VdB) a los 25 pies, respectivamente. Con respecto a la prevención del daño estructural, las actividades relacionadas con la construcción no excederán los niveles recomendados (e.g., 0.2 pulgadas por segundo PPV). Sin embargo, basado en el procedimiento recomendado de FTA para aplicar un ajuste de propagación a estos niveles de referencia, la excavación y actividades de camiones pueden exceder los niveles recomendados con respecto al nivel del perturbar al ser humano (e.g., 80 VdB) entre 275 pies.

Las actividades operacionales relacionados asociados con la minería de litio puede producir una fuente estacionaria de ruido sustancial. El equipo mecánico (e.g., excavadoras) necesario para excavar el sustrato y vegetación generaría un ruido que se puede considerar adverso a receptores sensibles; sin embargo, se espera que la expansión de minas existentes no involucraría receptores sensibles dada que minas típicamente están en zonificadas industriales. También, se anticipa que minas de litio nuevas construidas en respuesta al propuesto Plan Marco estaría en áreas de zonificación consistente y por eso no estarían cercas a ningún receptor sensible. Adicionalmente, las actividades de fabricación pueden incluir fuentes de ruido allí mismo, incluyendo la entrega de combustible y otras actividades relacionadas con el transporte (e.g., la descarga de camiones), el manejo de combustible y actividades del procesamiento (e.g., sistema transportador, cargador de ruedas, excavadora) y equipo mecánico (e.g., calderas, turbinas, ventiladores, bombas). Dependiendo de la proximidad a los receptores sensibles al ruido ya existentes, los niveles de ruido de fuentes estacionarias pueden superar las normas de ruido aplicables y resultar en un aumento sustancial en niveles de ruidos ambientales.

Como se describe en más detalle en el Capítulo 4 del borrador del EA, se pueden reducir los impactos significativos del ruido a niveles menos significativos, si se adoptan las medidas de

mitigación recomendadas por las agencias de permiso o uso de tierra local, estatal o federal (en la EE. UU o en el extranjero) que tienen autoridad de aprobación sobre los proyectos de desarrollo. Sin embargo, como la CARB no tiene la autoridad para determinar los impactos del proyecto y requerir la mitigación de nivel del proyecto, El borrador del EA toma el enfoque conservador en las conclusiones sobre la importancia de la pos mitigación, y divulga que los posibles impactos del ruido podrían ser significativos e inevitables.

POBLACIÓN, EL EMPLEO Y LA VIVIENDA

Las actividades de la construcción se anticipa requerir tripulaciones de trabajo relativamente pequeños, y la demanda por estas tripulaciones seria temporal (e.g., de 6 a 12 meses por proyecto). Por ende, una cantidad sustancial de migración de trabajadores de construcción no es muy probable, y más probable una base de trabajadores de construcción estaría a disposición. La operación de instalaciones de fabricación nuevas o modificadas, centros de reciclaje, y minas de litio generaría niveles variantes de oportunidades de empleo. El número de trabajos producidos seria relacionado directamente con el tamaño, la capacidad y, en algunos casos, la comodidad fabricada. Esta gama de empleo puede ser entre 20 (e.g., centros de reciclaje modificadas ligeramente) hasta varios miles (e.g., la fábrica de Tesla gigantesca); sin embargo, se espera que las ubicaciones de estas instalaciones seleccionarían en tal forma que una base de empleo apropiado existe para apoyar la operación o donde jurisdicciones locales han planificado por un aumento de población y empleo. Por lo tanto, los efectos de corto plazo de construcción y de largo plazo de las operaciones en el crecimiento y desplazo de alojamiento o personas asociadas con el propuesto Plan Marco seria menos que significativo.

LOS SERVICIOS PÚBLICOS

Se anticipa que las actividades de construcción van a requerir equipos de trabajo relativamente pequeños, y la demanda por estos equipos seria temporal (e.g., de 6 a 12 meses por proyecto). Así que, una cantidad sustancial de migración de trabajadores de construcción no es muy probable. Lo más probable es que ya existe una base de trabajadores de construcción a la disposición. Un aumento en la población puede resultar en un aumento en la demanda por las provisiones de servicios públicos. Como mencionado en Impacto 14-1 “Los Efectos a Corto Plazo Relacionados con la Construcción y los Efectos Operativos a Largo Plazo a la Población y El Alojamiento,” la operación de fábricas, minas e instalaciones proveería una gama de oportunidades de empleo dependiendo del tamaño y capacidad de las fábricas, minas e instalaciones. Mientras que la implementación del propuesto Plan Marco produciría oportunidades de empleo a largo plazo, se anticipa que un base suficiente de empleos existiría en áreas donde instalaciones nuevas se construyen. Por lo tanto, las provisiones de servicios públicos serían suficientes porque el propuesto Plan Marco no se anticipa resultar en aumentos inesperados en nivel de población. Como resultado, los efectos a corto plazo relacionados con la construcción y los efectos operativos a largo plazo, asociados con el Plan Marco, en el tiempo de respuesta para la protección contra incendios, la protección policial, escuelas, parques, y otras instalaciones serian menos que significativos.

RECREO

Las actividades de construcción y operacionales asociadas con las respuestas de cumplimiento razonablemente previsibles no se anticipan resultar en un aumento en uso de los parques regionales y otras instalaciones de recreo, tal que los vecindarios existentes y parques regionales u otras instalaciones de recreo deteriorarían. El aumento en la población resultaría en más demanda por recursos de recreo. Como se menciona en el Impacto 14-1, “Los Efectos Operacionales a Largo Plazo y de Construcción a Corto Plazo,” la operación de fábricas, minas e instalaciones proveerá una gama de oportunidades de empleo dependiendo en el tamaño y capacidad de tales fábricas, minas e instalaciones. Mientras la implementación del propuesto Plan Marco produciría oportunidades de empleo a largo plazo, se anticipa que una base suficiente de empleo existirá en áreas donde las instalaciones nuevas se construyen. Por tanto, los recursos del recreo serían suficiente porque no se anticipa que el propuesto borrador del Plan Marco causaría aumentos a la población inesperados. Sin embargo, los efectos operacionales a largo plazo y de construcción a corto plazo relacionados a los parques regionales u otras instalaciones de recreo asociados con el propuesto Plan Marco sería menos que significativa.

TRANSPORTACIÓN Y TRAFICO

Aunque información detallada sobre las posibles actividades de construcción específicas todavía no está disponible, se anticipa tráfico de construcción (principalmente motorizada) a corto plazo, resultante del viaje diario al trabajo y los viajes para entregar materia. La cantidad de construcción varía dependiendo del tipo, número y duración en uso de las diferentes clases de equipo y la etapa de construcción. Estas variaciones afectarán la cantidad de tráfico generada por la construcción para los viajes diario al trabajo y entregas de materia. Dependiendo en la cantidad de generación de viajes y la ubicación de las instalaciones nuevas, la implementación puede causar un conflicto con programas aplicables, planes, ordenanzas, o póliza (e.g., estándares de desempeño, el manejo de congestión de tránsito) y/o resultar en peligrosas características de diseño y cuestiones de acceso de emergencia causado por los cierres de carreteras, los desvíos y la obstrucción del movimiento de vehículos de emergencia, especialmente debido a viajes de camiones de peso relacionado con el proyecto. Es concebible que la operación de instalaciones de fabricación nuevas o modificadas puede resultar en suministro ampliado de tecnologías y vehículos de cero o casi cero emisiones y más allá de la base de referencia existentes. Por ejemplo, trabajadores y negocios asociados con centros de reciclaje nuevos o modificados e instalaciones de fábrica de batería puede aumentar las millas viajadas en vehículo (VMT en inglés) en carreteras cercanas. Adicionalmente, operaciones de minería ampliada o nueva, entre la EE. UU e internacionalmente, puede generar más millas viajadas por vehículo (VMT) o aumentar la actividad de carguero, como la mineral de litio se intercambien y se distribuyen a una escala global. Estos efectos serían potencialmente significativos.

Como se describe en más detalle en el Capítulo 4 del borrador del EA, se pueden reducir los potenciales impactos significativos del tránsito y tráfico significativos a niveles menos significativos, si se adoptan las medidas de mitigación recomendadas por las agencias de permiso o uso de tierra local, estatal o federal (en la EE. UU o en el extranjero) que tienen

autoridad de aprobación sobre los proyectos de desarrollo. Sin embargo, como la CARB no tiene la autoridad para determinar los impactos del proyecto y requerir la mitigación de nivel del proyecto, El borrador del EA toma el enfoque conservador en las conclusiones sobre la importancia de la pos mitigación, y divulga que los posibles impactos del tránsito y tráfico podrían ser significativos e inevitables.

SISTEMAS DE SERVICIO Y UTILIDAD

La implementación del propuesto Plan Marco puede resultar en un aumento de rotación de flotas de vehículos para aumentar el uso de tecnologías de cero y casi cero emisiones. Por lo general, los carros, camiones, autobuses, equipo de manejo de carga, embarcaciones, y locomotoras reciclarían o mandarían por uso afuera de California. Los vehículos que se reciclan, en vez de reusar, serían sujetos a las leyes y regulaciones existentes gobernando los requisitos de manipulación de residuos sólidos. El desecho de porciones de vehículos sería sujeto a, y cumple con, la ley y regulación existente sobre residuos sólidos y residuos peligrosos, como la Ley del Control de los Residuos Peligrosos de California. Puede haber un aumento de la cantidad de residuos sólidos desviados a vertederos por resulta de un aumento de rotación de flotas de vehículos, además, no sería suficientemente sustancial para resultar en la cerrada de un vertedero existente o el desarrollo de un vertedero nuevo porque muchos de los vehículos y equipo estarían reciclados.

El propuesto borrador del Plan Marco podría resultar en la nueva demanda para agua, aguas residuales, electricidad, y servicios de gas para instalaciones nuevas o modificadas. Generalmente, las instalaciones están ubicadas en áreas con infraestructura de servicios públicos existentes o en áreas donde una infraestructura de servicios públicos se puede acceder fácilmente. La instalación de servicios públicos nueva o modificada, conexiones, o expansión sería sujeto a los requisitos de los proveedores de servicios públicos aplicables. En este tiempo, no se conoce la ubicación específica y el tipo de construcción necesario y sería dependiente a una variedad de factores de mercado que no están en el control del CARB, incluido: costos económicos, demandas de productos, limitaciones ambientales, y otras restricciones mercantiles. Así que, los impactos específicos por la construcción en servicios públicos y sistemas de servicio no pueden ser identificados con certeza, y respuestas individuales de cumplimiento se pueden resultar potencialmente en impactos ambientales significantes por lo cual no se conoce si la mitigación podría ser disponible para reducir los impactos.

El propuesto borrador del Plan Marco podría resultar en el aumento de la demanda para baterías de plomo-ácido o ión-litio para tecnologías de cero y casi cero emisiones. Esto puede resultar en la reutilización y/o la disposición de vehículos afuera de California. En los EEUU en general, hay poca regulación para la disposición de las baterías de ión-litio; además, debido al valor de los metales recuperados (e.g., cobalto, níquel, litio), hay incentivos para coleccionar y reciclar baterías. Según a la práctica habitual, procedimientos típicos de reciclaje recuperan un promedio de aproximadamente 91 por ciento de los materiales, y la redirección de un tres por ciento de los residuos a vertederos. Actualmente, baterías de plomo-ácido se usan en aproximadamente 20 millones de los vehículos registrados que están en uso por el estado. Mientras que el despliegue del propuesto borrador del Plan Marco puede resultar en el uso aumentado en la producción, el uso y la disposición de baterías de

plomo-ácido que también son de cero y casi cero emisiones, tales niveles no generarían tensiones destacables en las instalaciones fabricantes y de reciclaje, tal que efectos adversos adicionales a los servicios públicos ocurrirán.

Como se describe en más detalle en el Capítulo 4 del borrador del EA, los impactos potenciales a los servicios públicos y el sistema de servicio se pueden reducir a un nivel menos significativo por medidas de mitigación impuestas por las agencias locales, estatales, federales y otras agencias de permiso o de uso de tierra (entre los EE. UU o en el extranjero) con la autoridad de aprobar los proyectos de desarrollo. Además, como la CARB no tiene la autoridad para determinar los impactos a nivel del proyecto y requerir la mitigación a nivel del proyecto, el borrador del EA toma el enfoque conservador en su conclusión sobre la importancia de la pos mitigación, y releva que los impactos al servicio público y el sistema de servicio pueden ser potencialmente significantes e inevitables.

Resumen de Alternativas

El borrador del EA incluye un resumen de los requisitos regulatorios y dirección sobre los análisis alternativos según la CEQA. También contiene una descripción de cada alternativa para el proyecto y una discusión sobre cómo cada alternativa cumple (o no cumple) con los objetivos del proyecto, y también un análisis de los impactos ambientales de cada alternativo. El resumen de las tres alternativas analizadas en el borrador del EA para el propuesto borrador del Plan Marco se describe al siguiente:

PRIMERA ALTERNATIVA: ALTERNATIVA DE NINGÚN-PROYECTO

El borrador del EA incluye una Alternativa de Ningún-Proyecto por el bien de exhaustividad. La Alternativa de Ningún-Proyecto está incluida solamente para asistir en el análisis y la consideración de esta porción del propuesto borrador del Plan Marco y las alternativas de acción. Como se nota en las Pautas de CEQA, “el propósito de describir y analizar una alternativa de Ningún-Proyecto con los impactos de aprovechar el proyecto propuesto y los impactos de no aprovechar el proyecto propuesto” (14 CCR Sección 15126.6(e)(1)). La Alternativa de Ningún-Proyecto también provee un punto importante de comparación para entender los beneficios ambientales potenciales y los impactos de otras alternativas. Alternativa 1 en este análisis describe un escenario razonablemente previsible si la CARB no aproveche el proyecto- a saber, las medidas identificadas en el propuesto borrador del Plan Marco.

El borrador del EA concluye que la Alternativa de Ningún-Proyecto no cumple con los requisitos regulatorios de AB 617. El objetivo general del propuesto borrador del Plan Marco es mejorar la calidad del aire local en comunidades con un alto nivel de contaminación. La implementación de la Alternativa de Ningún-Proyecto evitaría los impactos ambientales adicionales como se describe en el borrador del EA, cuales son primariamente asociados con construcción y la operación de instalaciones relacionadas a la implementación de respuestas específicas de cumplimiento o proyectos para mejorar la calidad del aire entre comunidades con un alto nivel de contaminación entre el Estado. Así, los impactos potencialmente significativos relacionados a las respuestas de cumplimiento que podrían resultar en cambios a

la infraestructura y aumento en la minería, fabricación, y el reciclaje de cero y casi cero tecnologías relacionadas con las emisiones no sería conducido por el propuesto borrador del Plan Marco. Además, sin la implementación del propuesto borrador del Plan Marco, no se realizarán los impactos ambientales beneficiosos como resultado de la reducción en la contaminación del aire y gases de efecto invernadero en las comunidades con altos niveles de contaminación.

SEGUNDA ALTERNATIVA: ELIMINAR LAS MEDIDAS BASADAS EN REGLAMENTOS

El borrador del EA evaluó una alternativa que evitaría medidas que son basadas en las acciones regulatorias, cuales son: la Evaluación y el Desarrollo Potencial de la Regulación para reducir el Ralentí por todas las Fuentes en Patios Ferroviarios, la Evaluación y Desarrollo Potencial de la Regulación para Reducir Emisiones de Locomotores no Ejecutables ante la Ley de Aire Limpio, la Enmienda de los Camiones de Transporte en el Puerto y los Patios Ferroviarios, la Enmienda de las Embarcaciones Marítimas Comerciales, la Enmienda de la Manipulación de la Carga, la Reducción del Robo de los Conversores Catalíticos, la Enmienda del Control del Cromado, las Enmiendas de las Medidas de Control de los Productos de Madera Compuesta, la Enmienda de la Medida del Control Sugerida de Cocina Comercial, y las Pruebas de Machinas Pesadas por la Carretera y Todoterreno. En esta alternativa, las medidas siguientes se implementarán: Herramientas y Recursos Secundarios, la Identificación y Recomendación de Comunidades, Criterios del Monitoreo del Aire en las Comunidades, Criterios de Programas de la Reducción de las Emisiones en las Comunidades.

Las respuestas de cumplimiento razonablemente previsibles asociadas con esta alternativa consistirían de actividades como el monitoreo, informes, y documentación. La Segunda Alternativa tiene como límite a las actividades que ya están ocurriendo en empresas existentes y no se espera que se requerirán actividades relacionadas a construcción u otras actividades de mover la tierra.

El borrador del EA concluyó que, bajo la Segunda Alternativa, las respuestas de cumplimiento razonablemente previsibles no resultarán en un cambio físico al ambiente. Así, no serían efectos ambientales significantes. Además, sin la implementación de las medidas propuestas bajo el borrador del Plan Marco, los impactos ambientales beneficiosos como la reducción de la contaminación del aire y las emisiones de los gases de efecto invernadero no se realizarían a la medida que se ocurrirían bajo el borrador del Plan Marco porque las estrategias de la reducción de las emisiones mostradas anteriormente no estarían incluidas.

TERCERA ALTERNATIVA: REMOVER LAS MEDIDAS BASADAS EN LOS REGLAMENTOS RELACIONADOS AL PUERTO

El borrador del EA evaluó una alternativa que eliminaría todas las medidas basadas en reglamentos relacionados con las actividades del puerto. Las Medidas específicas de la Reducción de Emisiones que estarían omitidas del propuesto borrador del Plan Marco incluyen: la Enmienda de las Embarcaciones Marítimas Comerciales, y la Enmienda del Equipo del Manejo de Cargas.

Todas las otras medidas que se describen en el Capítulo 2, Descripción del Proyecto, que se implementarían incluyen: las Estrategias de la Reducción de Emisiones (menos las que ya fueron descritas), Herramientas y Recursos Secundarios, la Identificación y Recomendación de Comunidades, Criterios para el Monitoreo del Aire en la Comunidad, y Criterios para los Programas de la Reducción de las Emisiones en las Comunidades.

El borrador del EA concluye que la tercera Alternativa resultaría en respuestas de cumplimiento similares y subsecuentes actividades perturbadoras al suelo como el propuesto borrador del Plan Marco, con la excepción de que no habría actividades regulatorias del Estado en los puertos. Bajo la tercera Alternativa, los efectos ambientales asociados con la infraestructura nueva y la minería aumentada, la fabricación, y el reciclaje de tecnologías de emisiones de cero y casi cero serían similares como se describe en el propuesto borrador del Plan Marco en el borrador del EA. Así que, esta alternativa tendría impactos potencialmente significativos e inevitables a las mismas áreas de recursos como el propuesto borrador del Plan Marco en parte por las actividades relacionadas con la construcción a corto plazo y actividades relacionadas con la operación por término largo con respuestas de cumplimiento similares. En adición, porque las medidas relacionadas a los puertos no estarían incluidas, no habría estrategias nuevas para reducir las emisiones de los gases de efecto invernadero en los puertos y abordar la calidad del aire. Así que, los impactos beneficiosos en la calidad del aire y la reducción de emisiones de los gases de efecto invernadero serían de menor magnitud bajo la Alternativa 3 comparado al propuesto borrador del Plan Marco.