RETURN TO SER AR INDEX

LEARN MORE AT: www.epa.gov/nbh

Draft Determination for the Proposed South Terminal Project

Determinación Preliminar para la petición de incluir la construcción de un Centro Confinado de Vertidos en el Estado de Massachusetts como parte del Remedio de Mejora del Estado

SU OPINIÓN CUENTA:

Desde el 16 de julio hasta el 21 de agosto de 2012, la EPA aceptará cualquier comentario o sugerencia en relación con esta Determinación Preliminar. Usted no tiene que ser un experto técnico para poder aportar sus comentarios. Si tiene alguna inquietud o sugerencia en cuanto a la Determinación Preliminar de la EPA, a ésta le gustaría estar al tanto de ello antes de tomar una decisión final en relación con la petición del Estado. La EPA también está pidiendo la opinión general en cuanto a la Determinación Preliminar específica concerniente al humedal, la planicie aluvial y el uso de dos determinaciones preliminares separadas en base a los riesgos que conlleva la contención de los niveles bajos de bifenilos policlorados (BPC). Véase la información que comienza en la página 9 para conocer más detalles sobre estos hallazgos preliminares y determinaciones. Los comentarios pueden ser enviados por correspondencia o por correo electrónico. Las personas también pueden ofrecer comentarios verbales o por escrito en la audiencia pública (véase la página 2 para más detalles). Si usted tiene necesidades específicas para asistir a las reuniones públicas, alguna pregunta relacionada con el lugar de la reunión y su acceso, o alguna pregunta en cuanto cómo presentar sus comentarios, póngase en contacto con Kelsey O'Neil llamando al 617-918-1799 o oneil.kelsey@epa.gov.

LA EPA Y EL ESTADO LLEVARÁN A CABO DOS REUNIONES:

Una Reunión Pública Informativa el 24 de julio de 2012, desde las 6:00 pm hasta las 7:30 pm en el Fort Taber Community Center, New Bedford, para analizar esta decisión preliminar.

Una Audiencia Pública Formal que se llevará a cabo inmediatamente después de la Reunión Pública Informativa, desde las 7:30 pm hasta las 9:00 pm, el mismo lugar donde se aceptarán los comentarios. Un intérprete de habla portuguesa y español estará disponible en las dos reuniones. Comentarios Públicos Formales. La EPA aceptará comentarios durante el periodo de comentario formal de 30 días. La EPA considera y utiliza estos comentarios para mejorar su Determinación Preliminar. Durante el periodo de comentario formal, la EPA aceptará comentarios por escrito vía correspondencia y correo electrónico. Además, los comentarios verbales se pueden hacer durante la Audiencia Publica Formal el 24 de julio de 2012 durante la cual un taquígrafo grabará todos los comentarios ofrecidos en la Audiencia. La EPA no responderá a sus comentarios en la

continued >

KEY CONTACTS:

KELSEY O'NEIL
U.S. EPA Community Involvement Coordinator
(617) 918-1799
oneil.kelsey@epa.gov

GENERAL INFO:

EPA NEW ENGLAND
5 Post Office Sq.,
Suite 100
Boston, MA 02109-3912

TOLL-FREE CUSTOMER SERVICE
1-888-EPA-7341

COMMENT PERIOD:
Jul 16 - Aug 21
Send postmarked or dated no later than 8/21/12:

email:
South-Terminal-Draft-Comments@epa.gov

In writing to:
Elaine Stanley,
EPA New England
5 Post Office Sq, Ste 100
Mail Code OSRR07-4
Boston, MA 02109-3912

SDMS Doc ID 507272

Audiencia Pública Formal, pero llevará a cabo una reunión informativa antes del comienzo de la Audiencia Pública. Provea a la EPA sus comentarios por escrito por correo electrónico o por correspondencia matasellada, no más tardar del martes 21 de agosto de 2012.

Correo electrónico: South-Terminal-Draft-Comments@epa.gov

Por escrito a: Elaine Stanley, EPA New England
5 Post Office Square, Suite 100
Mail Code OSRR07-4
Boston, MA 02109-3912

La EPA revisará la transcripción de todos los comentarios formales recibidos en la Audiencia y los comentarios recibidos durante el periodo de comentario formal, antes de tomar una determinación final sobre el propuesto South Terminal Project. La EPA luego preparará una respuesta por escrito a todos los comentarios formales recibidos por escrito y verbales. Su comentario formal formará parte del archivo oficial público. La transcripción de los comentarios y las repuestas escritas por la EPA serán emitidas en un documento llamado Resumen de Respuestas una vez la EPA lance la determinación final. El resumen de las respuestas y la determinación final estarán disponibles al público en la página de internet de New Bedford Harbor Superfondo (www.epa.gov/nbh), en la Biblioteca Pública de New Bedford y en el Centro de Archivos de la EPA. La EPA anunciará al lanzamiento de la determinación final a través de los medios de comunicación locales y a través de la página de Internet de Harbor.

Para obtener más información detallada sobre este Proyecto e información adicional sobre cómo la EPA considera realizar la Determinación Preliminar, véase el Archivo Administrativo del South Terminal Project que estará disponible para revisión a partir del 23 de julio de 2012 en la Biblioteca Pública de New Bedford, 613 Pleasant Street, 2do piso, Departamento de Referencia, New Bedford, MA (508) 961-3067 y el Centro de Archivos de la EPA en New England, 5 Post Office Square 1er piso, Boston, MA (617) 918-1440 o en línea www.epa.gov/nbh. Los Archivos Administrativos del Sitio New Bedford Superfondo, se han incorporado por referencia en este Archivo Administrativo y se pueden ver en el mismo lugar.

RESUMEN DE LA DETERMINACIÓN PRELIMINAR

El Estado le ha entregado a la EPA una propuesta concerniente al Remedio de Mejora del Estado (State Enhanced Remedy, SER, por sus siglas en inglés), que fue aprobada e integrada en el Registro de Decisión de 1998 (Record of Decisión, “1998 ROD”, por sus siglas en inglés), para el Puerto de New Bedford. Esta nueva propuesta aumenta el alcance y los detalles que el SER ha establecido en el ROD, pero no cambia fundamentalmente la aprobación del SER. Debido al aumento del alcance y detalles del trabajo, la EPA ha evaluado la propuesta para asegurar la consistencia con las regulaciones del 40 C.F.R. 300.515(f)1(ii) (State Enhancement Remedy) y de la Ley de Responsabilidad, Compensación y Recuperación Ambiental de 1980 (Comprehensive Enviromental Response, Compensation and Liability Act of 1980, CERCLA, por sus siglas en ingles), 42 U.S.C. §9601 et. Seq.1

La EPA está determinando tentativamente que la propuesta del Estado para construir una terminal marítimo de 28.25 acres (consta de 6.85 acres de aguas abastecidas referidas como “tierras altas”), ubicada en el South Terminal del Puerto de New Bedford, así como el dragado y llenado que conlleva tal construcción, inclusive el dragado y llenado del vertido acuático confinado de las células 2 y 3, el sellamiento de la célula CAD 1 y el acopio temporal (colectivamente el “Proyecto propuesto”, el “Proyecto”, o el “South Terminal Project”), está protegiendo la salud humana, el medio ambiente y cumplen los requisitos substantivos pertinentes, adecuados y apropiados según los estándares federales ambientales. La propuesta del Proyecto no supone un conflicto y no es inconsistente con la recuperación del Superfondo del Puerto de New Bedford, y la EPA reafirma que el 1998 ROD, incluyendo el Remedio de Mejora del Estado, se ha mantenido protegiendo la salud humana y el medio ambiente. La EPA toma esta determinación después de haber revisado cuidadosamente las extensas presentaciones que el Departamento de Protección Ambiental de Massachusetts ha aportado (Massachusetts Department of Enviromental Protection, MassDEP, por sus siglas en inglés). Esta determinación provisional está sujeta a las condiciones establecidas a continuación comenzando en la página 15 de este documento. Por lo tanto, el Proyecto propuesto se podrá beneficiar del permiso de exclusión de la Sección 121 (e).

¿Por qué la EPA emite esta Determinación Preliminar?

Por la autorización de la CERCLA y el Plan de Contingencia Nacional, 40 C.F.R. Parte 300 (*National Contingency Plan, NCP*, por sus siglas en inglés), la limpieza por parte la EPA en el Sitio del Superfondo del Puerto de New Bedford ("el Sitio") incluye el Remedio de Mejora del Estado (*State Enhanced Remedy, "SER",* por sus siglas en inglés). El SER es un mejoramiento de la limpieza que está totalmente financiado por el estado. El SER de este Sitio, como se propone en el Plan Propuesto del 1996[2], incluye entre otras, el dragado de navegación y el concepto de un centro confinado de procesamiento de residuos de navegación (*Confined Disposal Facility, CDF*, por sus siglas en inglés), para que el material del dragado de navegación se construya en la parte baja del puerto, localizado justo al norte de la barrera a prueba de huracán en la costa[3] de New Bedford. Según se contempla bajo el Plan Propuesto de 1996 y el Registro de Decisión de 1998 ("1998 ROD"), se dejó que el Estado formulara detalles específicos para los Proyectos de dragado y opciones de desguace. El Estado ahora ha aportado detalles específicos en relación al Proyecto propuesto por medio de las presentaciones entregadas recientemente al Estado. Las presentaciones aportan detalles, inclusive alternativas para los impactos del Proyecto propuesto.

---

[1]Mientras que la EPA no cree que una Explicación de Significantes Diferencias (*Explanation of Significant Differences, ESD*, por sus siglas en inglés) bajo la CERCLA es un requisito aquí, esta Determinación cumple con los requisitos para una ESD sobre como la EPA ha cumplido con CERCLA §117(c) y NCP §§300.435(c)(2)(i) y 300.300.825(a)(2). Además, como una ESD, esta Determinación describe al público la naturaleza de los cambios significativos, resume la información sobre por qué se llevan a cabo dichos cambios y afirma que la acción revisada cumple con los estatutos requeridos por la NCP y la CERCLA.

[2]Plan de Limpieza Propuesto, la parte alta y baja del Puerto de New Bedford, New Bedford, MA, noviembre de 1996

[3]El Remedio de Mejora del Estado fue incorporado más tarde en el Registro de Decisión e integrado en el remedio de la unidad operable de la parte alta y baja del Puerto emitido en septiembre de 1998 ("1998" ROD).

Bajo la CERCLA y el NCP, no se requieren permisos federales, estatales, ni locales para las acciones de limpieza de las instalaciones. El propósito del permiso de exclusión sirve para asegurar que el procedimiento de requisitos sea racionalizado y no atrase o dificulte la función correctiva bajo la CERCLA. Los requisitos substantivos ambientales, al igual que los que son pertinentes, deben ser cumplidos. Bajo CERCLA, mientras que no se requiera un permiso, las acciones llevadas a cabo en las instalaciones deben cumplir con los requisitos substantivos pertinentes o apropiados de las leyes ambientales.

Debido a que la selección del SER del Sitio del Puerto de New Bedford forma parte de las medidas correctivas de la EPA, la exclusión de permiso de la CERCLA se aplica al SER. Sin embargo, en consistencia con el ROD de 1998, una vez se conozcan los detalles del Proyecto propuesto de navegación, la EPA realizará una revisión para asegurar que la propuesta de navegación cumple con los requisitos de la CERCLA a fin de que el Proyecto propuesto beneficie al permiso de exclusión de la CERCLA.

Después de revisar las presentaciones del Estado, la EPA ha hecho la determinación tentativa para que el propuesto Proyecto esté seguro y cumpla con todas las leyes ambientales pertinentes

o apropiadas para este Proyecto. El Proyecto satisface los mismos requisitos substantivos que se aplicarían si el Proyecto estuviese sujeto a los procedimientos de permisos. El propuesto Proyecto se ha mantenido consistente y no es incompatible con el remedio.

La EPA está solicitando la opinión pública en esta Determinación Preliminar. Aunque el comentario público no es requerido legalmente, la EPA provee un periodo de opinión pública a discreción de la Agencia. **La EPA por lo tanto acepta comentarios en la determinación de esta propuesta, ya que cumple con todos los requisitos ambientales substantivos que son aplicables, pertinentes y apropiados para tal Proyecto.**

El Proyecto propuesto es presentado en esta Determinación Preliminar y se describe con más detalles en el documento titulado, State Enhanced Remedy in New Bedford, South Terminal y su apéndice con fecha de 18 de enero de 2012, así como las modificaciones llevadas a cabo el 18 y 29 de junio de 2012, preparado por el Departamento de Protección Ambiental de Massachusetts (MassDEP). Éste y otros documentos acreditativos se encuentran en el Archivo Administrativo de esta propuesta, en www.epa.gov/nbh, en la Biblioteca Pública de New Bedford y en el Centro de Registros de la EPA en Boston. El ámbito y un resumen del propuesto Proyecto serán presentados a continuación.

Ámbito del resumen del Proyecto propuesto

Esta Determinación Preliminar evalúa el lugar y la construcción de una terminal de costa marina, incluyendo 6.85 acres CDF en el área del South Terminal del Puerto de New Bedford, el dragado de cauces y cambios de cuencas necesarios para el acceso al CDF, las medidas de mitigación dentro y fuera de la barrera a prueba de huracán, las actividades de dragado, llenado y sellamiento asociadas con las células CAD. El propósito básico del Proyecto es desarrollar una terminal de costa marina con el propósito de aportar una infraestructura capaz de brindar el desarrollo de instalaciones de energía renovable en alta mar, y para otros usos en un futuro (tales como buques contenedores, buques de carga surtida y buques de corta distancia por mar). Un segundo propósito sería para proveer unas plataformas donde desechar y reutilizar el material dragado del dragado de navegación relacionado con el State Enhanced Remedy.

Esta Determinación Preliminar no evalúa el lugar de la célula CAD 3, la cual será construida como parte de este Proyecto. El lugar preferido para las células CAD de navegación en New Bedford (entre la Ruta 195 y los puentes de la Ruta 6), se determinó en el Informe Final sobre el Impacto Medioambiental de octubre del 2003 para el Plan de Gestión de Dragado de New Bedford/Fairhaven Harbor ("2003 DMMP"), preparado por la Oficina de Manejo de Bordes Costeros en Massachusetts. [4]La célula CAD 3 del Proyecto propuesto estará localizada dentro del área aprobada por el estado 2003 DMMP. Esta Determinación Preliminar evaluará las actividades del sellado del existente empréstito y célula CAD 1, el vertido de los sedimentos del dragado de navegación (menos de 50 ppm de PCBs) en la existente célula CAD 2, y el dragado y llenado parcial de la célula CAD 3.

La remediación de la porción de las tierras altas de la ubicación del terminal adyacentes al propuesto CDF, será llevada a cabo independientemente por el Estado a través del programa de limpieza de desperdicios peligrosos M.G.L. c. 21E ("21E"), y sus regulaciones de implementación en el Plan de Contingencia de Massachusetts ("MCP"), 310 CMR 40.0000. Sin embargo, el terminal de costa marina, incluyendo las porciones remediadas, estará sujeta a las condiciones que constan en la versión basada en los riesgos en la Determinación TSCA, la cual se encuentra adjunta a esta Determinación Preliminar bajo el Apéndice J (1).[5]

Agencia Principal

El costo total del Proyecto propuesto será financiado por varios mecanismos de fondos disponibles del Estado; el Superfondo federal no financiará el Proyecto propuesto.

La construcción del Proyecto será supervisada por el Estado, por medio del Departamento de Servicios Ambientales de Massachusetts, como agencia principal del Remedio de Mejora del Estado con continuas consultas con las Agencias de Recursos[6] (que incluye al Cuerpo de Ingenieros del ejército de los Estados Unidos de América, la Agencia para la Protección del Medio Ambiente, el Servicio Nacional de Pesca, el Manejo de Bordes Costeros de Massachusetts, la División de Pesca Marina de Massachusetts, y otros programas pertinentes de regulaciones federales y estatales) de acuerdo con el proceso del Remedio de Mejora del Estado.

---

[4]El DMMP 2003, listo para cumplir con el Acta de Protección Medioambiental de Massachusetts y sus regulaciones implementadas (M.G.L. c. 30, ss. 61-62H; 301 CMR 11.00), concluye que esta área, definida como "Popes Island North", fue el lugar de preferencia para las células CAD debido a que, entre tantos factores, su mayor profundidad de lecho de roca y así como su alta capacidad para el vertido, su ubicación en los cauces principales de navegación, su bajo potencial de disrupción casquetes y su alto potencial para la recolonización bentónica (2003 DMMP, páginas 4-15, 4-17). Posteriormente, la demarcación precisa del área de la célula CAD del 2003 DMMP se ha modificado dos veces, en enero de 2005 y en abril de 2008, pero continúa limitado por el puente de la Ruta 195 hacia el norte y el puente de la Ruta 6 hacia el sur. [5]Los vertidos de alta mar de los materiales dragados es el tema de los permisos otorgados por el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos de América en el 2011 y no está incluido dentro del ámbito de esta Determinación Preliminar.

[6]Las agencias que componen las "Agencias de Recursos" y el papel y responsabilidades que desempeñan el Estado y estas Agencias de Recursos para la obra de mejoramiento se proponen en un Memorándum de Acuerdo entre la EPA de los Estados Unidos y el Estado de Massachusetts, con fecha del 10 de enero de 2005. Registro Administrativo #509397.

Se espera que la construcción del propuesto Proyecto dure aproximadamente 2 años. La presentación del Estado indica que la utilización de las instalaciones comience tan pronto haya terminado la construcción, aproximadamente en enero de 2014[7].

Perspectiva del Proyecto propuesto y sus componentes mayores

El Proyecto propuesto consiste en la construcción de un área de 28.25 acres, la cual cuenta con un centro confinado de procesamiento de residuos (CDF) de 6.85 acres adyacente a la tierra alta existente (al igual que a algunas propiedades secundarias) en el área del South Terminal, ubicado en la parte baja del Puerto de New Bedford; en la creación de una célula CAD (CAD cell 3), llenado y sellamiento de la existente célula CAD, dragado de un cauce de navegación, cuenca de bote, área de amarradera y medidas de mitigación. El CDF propuesto y la tierra alta, una vez terminados, funcionarán como una terminal industrial marítima con capacidad para brindar el desarrollo[8] de energía renovable de de alta mar, y con alguna modificación, contenedor, carga surtida, buque de carga, al igual que tráfico marino de de corta distancia si llegase a suceder en el Puerto. El terminal también provee un sitio de vertido de material de dragado limpio asociado con el SER durante la construcción del Proyecto y puede también proveer una zona de montaje para más material de dragado limpio y así volverlo a usar en el futuro y así evitar verter este material limpio en el océano.

El Estado también ha pedido que todo trabajo adicional sea evaluado como parte de esta Determinación Preliminar, aunque los fondos para el trabajo propuesto (y potencialmente para parte del trabajo de mitigación), no es seguro. El trabajo adicional propuesto consiste en (1) ampliar de la anchura hasta 50 pies en el cauce propuesto; (2) ampliar hasta 300 pies del largo la parte más profunda de la zona de dragado; y (3) expandir la célula CAD 3 para acomodar el volumen añadido del sedimento contaminado dragado (menos de 50 ppm de PCBs). La EPA ha incluido este trabajo adicional en el trabajo como parte de su evaluación.

Los componentes mayores del Proyecto propuesto están establecidos a continuación:

- Construcción de hasta 8.76 acres de la célula CAD entre la Ruta 195 y el puente de la Ruta 6 para aguantar el sedimento contaminado del dragado de navegación;
- Dragado de navegación de aproximadamente 934,600 yardas cubicas* de material en las aguas de New Bedford incluyendo:
    - Aproximadamente 247,100 yardas cúbicas de sedimento contaminado con un promedio de concentración de PCB de menos o igual a 50 partes por millón (ppm) y el vertido de estos sedimentos en las existentes células CAD 2 y la nueva construida célula 3 CAD; y
    - Aproximadamente 687,500 yardas cúbicas del limpio, material glacial en la parte inferior del sedimento contaminado removido y uso de este material como relleno limpio para el CDF, sellado del existente acopio temporal y la célula CAD 1 para uso de Proyectos asociados con mitigación y vertidos de alta mar;
- Construcción de 28.25 acres de el terminal marítimo para diferentes propósitos (incluyendo propiedades secundarias), entre los que se incluyen:
    - Construcción de 6.85 acres CDF con un mamparo de 1200 pies lineales y un muelle de estacionamiento;
    - Colocación de aproximadamente 142,000 yardas cúbicas de material dragado limpio de la parte posterior del mamparo;

- Remediación de la zona de las tierras altas para tratar las concentraciones de PCBs superiores a 25 ppm y niveles elevados de PAHs y plomo en el suelo;
- Excavación, llenado y reclasificación de las porciones del suelo de las tierras altas adyacentes al área rellenada, incluyendo la excavación y la modificación de limpieza autorizado por el Estado;
- Realineamiento del cauce de la Rampa de Botes de Gifford Street y el cierre temporal de la Rampa de Botes de Gifford Street;

- Sellado del CDF y del área de las tierras altas (junto con el terminal marítimo) con 3 pies de piedra densa agregada;
- Monitoreo de agua subterránea a largo plazo
- Mitigación, incluyendo:
  - Creación de 22.73 acres de hábitat para la platija de invierno;
  - Creación/restauración de 1.9 acres de área de pantano en sucesión;
  - Creación/mejora de 4.47 acres de hábitat intermareal;
  - Creación/mejora de 14.91 acres de habitat inframeral;
  - La EPA recomienda la resiembra de 24,542,803 mariscos durante 10 años para remplazar a los 9,817,121 de mariscos impactados, dado que el nivel de sobrevivencia esperado es de un 40%;
  - Finalización de un Programa de Control de charranes.
- Implementación de una Actividad y Uso Limitado en el CDF para proteger las áreas remediadas y la limitación del uso de agua subterránea; y
- Integración de lugares de células CAD en las cartas de navegación y la implementación de algunas restricciones de anclaje requeridas.

Un mapa del trabajo propuesto y sus componentes se encuentra en la presentación del apego A del Estado del 29 de junio de 2012, y está adjunto a esta Determinación Preliminar como Figura 1.

---

[7] La presentación del Estado en junio 18 de 2012, en las páginas 11 y 12, tiene presente el programa presentado en presentaciones anteriores para el uso del terminal que ha sido revisada. Véase también el programa revisado en el apego F de la presentación de junio 18 de 2012.

[8] Véase las páginas 29-33 de la presentación del Estado en junio 18 de 2012 para una descripción detallada de cómo el CDF de el terminal marítima CDF se utilizará para brindar el desarrollo de energía renovable en alta mar.

*Las yardas cúbicas incluyen las actuales estimaciones del volumen total que se espera drenar en conjunto con este Proyecto (incluyendo el máximo volumen esperado en caso de que el trabajo adicional de drenar hasta 300 pies para extender la parte más profunda a lo largo del mamparo, los 50 pies del ensanchamiento del cauce, las ampliaciones relacionadas con el tamaño del CAD 3 para acomodar más material dragado para el desguace necesario). Para una descripción más detallada de estos volúmenes, véase la presentación en el apego S del Estado, con fecha del 18 de junio de 2012, una copia de la cual se encuentra adjunta a este documento como Tabla 1 para su referencia. (Nota: Los planes de ingeniería en el apego A de la presentación del 18 de junio de 2012, refleja una zona pequeña de 6.3 acre del CAD y no incluye este trabajo adicional y supondría el dragado de 740,600 yardas cúbicas. Véase el apego A de la presentación del 29 de junio de 2012 del Estado para ver los planes de ingeniería del trabajo adicional descrito anteriormente).

IMPACTOS POTENCIALES A LA COMUNIDAD

Aunque el Proyecto propuesto está ubicado en el Puerto Designado del Área del Puerto, el trabajo puede impactar temporalmente a las comunidades que lo rodean. Los posibles efectos pueden ser el aumento de construcción, ruido, tráfico y polvo. Se tomarán varias medidas para reducir estos posibles impactos. Por ejemplo, el tráfico de camiones entrará y saldrá del área de trabajo directamente desde Potomska Street hacia un sitio de camino de entrada y acceso a la Ruta 18. El equipo de construcción utilizará combustible diesel ultra bajo en azufre en todos los equipos de motores que funcionen con diesel. El equipo tendrá hecho a la medida mofles y cercamientos para minimizar el sonido, y restricciones durante el día serán impuestas para que el equipo que no se pueda apagar. Las áreas de construcción estarán cercadas durante la construcción para bloquear el acceso público. Los camiones estarán cubiertos y lavados antes de partir hacia la zona de construcción para asegurar así que la contaminación no se esparza y de esta manera reducir el polvo. Las medidas para reducir la cantidad de polvo serán cubrir los suelos y mojar las superficies del suelo. El monitoreo del aire se llevará a cabo en el área de construcción. Si el monitoreo muestra algún problema, se tomarán algunas medidas como regar para reducir el polvo, y si se hallan niveles peligrosos, al final se interrumpirá el trabajo. Los impactos temporales también pueden surgir por la reubicación de la Rampa de Bote de Gifford Street, una rampa pública de bote y la realineación del cauce. Se pueden hacer arreglos especiales para permitir el acceso a usuarios primordiales de la rampa impactada durante la construcción y se crearán dos nuevas áreas de amarre.

Para más información sobre los beneficios y los impactos públicos perjudiciales, véase la sección 9 del apéndice E y el Apéndice M de esta Determinación Preliminar.

IMPACTO A LOS RECURSOS

El Proyecto propuesto impactará los humedales y otros cuerpos de agua de los Estados Unidos, las planicies aluviales y a la vida acuática (incluyendo impactos significantes en los mariscos y platija de invierno). Se han identificados dos áreas de paleosuelo[9] y una nave de naufragio, pero no se anticipa que se produzca ningún impacto en ellas. La golondrina rosada, una especie en peligro, ha sido identificada como que se encuentra presente en el área, pero es improbable que el Proyecto afecte adversamente a esta especie. El esturión atlántico es muy posible que se encuentre en la zona; los posibles efectos adversos están siendo evaluados en la actualidad. Si llegase a ocurrir un estallido, éste puede impactar a plantas acuáticas, invertebrados acuáticos, anfibios, reptiles y peces. También puede impactar la fase larval de los peces y sus huevos.

La EPA busca comentarios específicos sobre la siguiente determinación:

Impacto de humedales y otras aguas: El Proyecto propuesto incluye actividades que pudieran impactar humedales y otros cuerpos de agua de los Estados Unidos; específicamente, el

llenado de los 6.9 acres de hábitat poco profundo intermareal y submareales, marisma salina, agua fresca de área de humedales, y el dragado de hasta 53.7 acres de la zona intermareal y submareal cerca de la costa.

[9]Típicamente el precedente o suelo "fosilizado" preservado dentro de una secuencia de depósitos geológicos que son indicativos de las condiciones previas.

Las regulaciones implementadas en la Sección 404 de la Ley de Agua Limpia (*Clean Water Act, CWA*, por sus siglas en inglés) (la 404(b) (1) directrices), y la Orden Ejecutiva 11990 (Protección de Humedales), prohíben desembarcar en los humedales y otros cuerpos de agua de los Estados Unidos si existe una alternativa para el propuesto desembarco, el cual tendría menos impacto adverso en el ecosistema acuático (siempre y cuando la alternativa no tenga otras consecuencias de adversidad significante). La EPA ha determinado tentativamente que dado el propósito propuesto de la construcción de una terminal marítimo capaz de brindar energía renovable en alta mar, particularmente la industria de viento en alta mar, y los criterios requeridos para su uso, no hay una alternativa que en práctica ocasione menos daño al ecosistema acuático.[10] Véase el apéndice E para obtener una información más detallada sobre los impactos a los humedales y otros cuerpos de agua.

Por lo tanto, la EPA ha determinado tentativamente que el propuesto Proyecto South Terminal es la alternativa que en práctica ocasiona menos daño al medio ambiente. (*Least Environmentally Damaging Practicable Alternative, LEDPA*, por sus siglas en inglés). **La EPA busca comentarios específicos en los que se haga ver que el propuesto Proyecto de South Terminal es LEDPA.**

Las regulaciones de la Sección 404(b)(1) también prohíben la aprobación de un Proyecto que pueda involucrar colocar dragado o material relleno en los humedales u otros cuerpos de agua de los Estados Unidos si fuese a causar o a contribuir a una degradación significante de los cuerpos de agua de los Estados Unidos; la causa o contribución a violaciones de los estándares del estado de la calidad del agua; o poner en peligro la existencia continua de especies amenazadas o en peligro. La EPA tentativamente ha determinado que mientras no haya efectos adversos a la calidad del agua y a los recursos acuáticos, no habrán violaciones de los estándares de la calidad del agua, ni habrá ninguna degradación significativa del ambiente acuático siempre y cuando el Estado emplee las mejores prácticas de administración para minimizar impactos dañinos a los humedales, otros cuerpos de agua y su vida acuática, su hábitat e implementos requeridos de compensación de mitigación. Véase el Apéndice E en esta Determinación Preliminar para más información. La EPA también ha determinado tentativamente que el Proyecto no pondrá en juego la continua existencia de amenaza o peligro de especies. (Véase la discusión en el Apéndice 1 de esta Determinación Preliminar).

Además, las regulaciones § 404(b)(1) requieren que todas las mitigaciones sean empleadas para dirigirse a los inevitables impactos de los cuerpos de agua de los Estados Unidos. La EPA ha determinado tentativamente que la mitigación del plan del Estado descrito anteriormente, con ciertas modificaciones, satisfará los requisitos federales. Véase el Apéndice E de esta Determinación Preliminar para más información.

Impactos a la planicie aluvial: El propósito del Proyecto argumentalmente involucra actividades federales en una planicie aluvial sujeta a la Orden Ejecutiva 11988; así, para asegurarse de que esta Orden Ejecutiva se lleva a cabo, la EPA ha obtenido un análisis del Remedio de Mejora del Estado bajo esa Orden Ejecutiva. Ese análisis también está relacionado con la evaluación de hasta qué punto remedio protege la salud humana y el medio ambiente.

---

[10]La información sobre el impacto bajo la Sección 10 de la Ley de Ríos y Puertos, 33 U.S.C. §403 se encuentra en el Apéndice E.

La Orden Ejecutiva 11988 (Floodplain Management) requiere que la EPA evalúe, cuando sea pertinente, cuatro requisitos básicos. Estos incluyen: determinar si alguna acción ocurriese en la planicie aluvial; determinar si existen alternativas factibles; donde no existan alternativas factibles en el desarrollo de alguna planicie aluvial, minimizar el daño potencial a la planicie aluvial o en el interior de ésta; y proveer al público la oportunidad de comentar de antemano sobre los planes y propuestas pertinentes.

La EPA busca comentarios públicos específicos sobre las acciones propuestas pertinentes a planicies aluviales como se describe en el Apéndice L.

La propuesta del South Terminal incluye actividades que afectan o resultan en la ocupación o modificación de la planicie aluvial. La construcción de la CDF lleva consigo el dragado y llenado de marisma salina, de las áreas intermareales e inframareal, la instalación de un mamparo, todos los cuales ocuparán y modificarán las planicies aluviales del área. Como resultado, la Orden Ejecutiva 11988 (Floodplain Management), requiere que la EPA tome una determinación de que no hay una alternativa factible para ubicar la CDF en la planicie aluvial. Después de revisar algunos lugares alternativos, la EPA ha determinado que, dado el uso de la CDF como terminal marítimo para apoyar a la industria eólica y el criterio requerido para apoyar tal uso, no hay una alternativa factible sobre la ocupación y modificación de la planicie aluvial. Uno de los beneficios primordiales de valores que se identifica por el área afectada por este Proyecto, es la prevención de inundaciones. El análisis del Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos de América y el Estado, sugiere que el Remedio de Mejora del Estado resultará en la pérdida de 27.33 pies-acre de la capacidad de almacenamiento de aguas de inundaciones, detrás de la barrera contra huracanes en el Puerto de New Bedford, la cual representa una elevación de 0.156 pulgadas del nivel del agua durante una inundación. Las acciones de restauración en el área de Marsh Island, sobre compensan la pérdida de la capacidad de almacenamiento de aguas de inundaciones causadas por el South Terminal Project. Como resultado, los requisitos substantivos de la Orden Ejecutiva se cumplen, por medio de la protección de almacenamiento de aguas de inundación, siendo el valor primordial brindado por el Proyecto en el área de planicie aluvial. Más detalles sobre las medidas de mitigación están incluidos en el Apéndice L.

Determinación TSCA basada en riesgos: En consistencia con la Sección 761.61(c) de la Ley de Substancias Tóxicas (*Toxic Substances Control Act, TSCA*, por sus siglas en inglés), basada en la información provista por el Estado, la EPA ha tomado una Determinación Preliminar sobre el método propuesto de excavación y

vertido del propuesto suelo de tierras altas y dragado y vertido de ciertos sedimentos contaminados con PCB, incluyendo el dragado y actividades de vertido relacionados con la célula CAD 3, todos los cuales incluyen el propuesto South Terminal Project, no presentan ningún riesgo a la salud humana ni al medio ambiente después de cumplir con las condiciones planteadas en la Determinación TSCA adjunta como Apéndice J(1) en esta Determinación Preliminar. Las actividades cubiertas en esta Determinación TSCA, se describen con más detalles en el Apéndice J(1).

Adicionalmente, la EPA propone la modificación de una Determinación TSCA existente lanzada el 12 de noviembre de 2008, modificada el 18 de junio 2012, para incluir el dragado y vertido de sedimentos contaminados por PCB, dragados desde la huella de la célula CAD 3 y desde la marea tributaria adyacente a la barrera contra huracán en la existente célula CAD 2. Basado en la información aportada por el Estado y según las condiciones aportadas en la Segunda Modificación en la Determinación §761.61(c) del 12 de noviembre de 2008. Si la determinación es alcanzada, la EPA está determinando que el vertido de la célula CAD 3 y los sedimentos procedentes de los afluentes en el interior de la célula CAD 2 no presentan ningún riesgo irrazonable para la salud humana ni para el medio ambiente. Las actividades y condiciones que forman parte de esta Determinación TSCA modificada se pueden encontrar en el Apéndice J(2).

La EPA busca comentarios específicos sobre estas dos propuestas determinaciones TSCA §761.61(c) que se hallan en los Apéndices J(1) y J(2).

Cronología del Remedio de Mejora del Estado[11]

1996: El Estado de Massachusetts solicita que se incluya los dragados y vertidos de navegación en el ROD planificado de 1998

Noviembre de 1996: La EPA emite el Plan Propuesto para la parte Superior e Inferior del Puerto, incluyendo los dragados y vertidos de navegación e idea conceptual de la construcción de un CAD de navegación grande en el puerto inferior

Septiembre 1998: La EPA emite el Registro de Decisión del Puerto Superior e Inferior que incluye SER

14 de Junio de 2002: El Estado certifica el Informe Preliminar de Impacto Ambiental del Plan Administrativo para el Material Dragado en las zonas de los CADs en el puerto de New Berdford

25 de Septiembre de 2002: Originalmente se emite el Plan del puerto de New Bedford/Fairhaven; se incluyen los Proyectos propuestos de dragado de navegación

Se implementa subsecuentemente el dragado, acopio temporal y llenado del Muelle Estatal

15 de Octubre de 2003: El Estado de Massachusetts emite el Plan Final de Material Dragado y el Informe del Impacto en la zona de los CADs en el Puerto de New Bedford

10 de Enero 2005: Se termina un Memorando de Acuerdo entre la EPA y el Estado para designar al Estado como el agente principal para SER, y a la EPA como agente principal para los trabajos que no estén relacionados con SER y para determinar los papeles y responsabilidades que se desempeñan las Agencias de Recurso. El Memorando de Acuerdo también se llevó a cabo entre el Estado y la ciudad de New Bedford

Plazo 2004 – 2006: Los planes de trabajo de La Fase II se revisan y el trabajo de la Fase II se termina, incluyendo la construcción de la CAD 1

Plazo 2006 – 2007: Los planes de trabajo de La Fase III se revisan y el trabajo de la Fase III se termina, incluyendo la construcción de la CAD 2

2010: El Plan del Puerto de New Bedford/Fairhaven se renovó y fue aprobado; incluyendo los propuestos Proyectos de dragado de navegación

Enero 2010: El Estado le pide a la EPA que evalué el propuesto Proyecto de South Terminal como parte del SER

Presentaciones significantes del Estado con información sobre el Proyecto propuesto:

> Agosto 2010 – Primera presentación integral para la construcción del CDF y actividades de dragado y llenado para el propuesto Proyecto
>
> 18 de Enero de 2012 – Presentación revisada que incluye, entre otras, la célula 3 CAD y la expansión de la huella de dragado y eliminación temporal de un puente
>
> 18 de Junio de 2012 – El ámbito del propuesto Proyecto se revisa para incluir el dragado de ciertas porciones del cauce federal, la expansión potencial en el área del amarradero en la corriente profunda, el aumento en la anchura del acceso del cauce, requerido para la explosión subterránea, y que el cambio a las propiedades secundarias se incluyan en el Proyecto. Los planes de recursos de impacto y mitigación fueron revisados.
>
> 26 de Junio de 2012 – Se provee actualización de planes e información adicional sobre la revisión del alcance del Proyecto propuesto descrito en la presentación del el 18 de junio de 2012

16 de Julio de 2012: La EPA emite esta Determinación Preliminar a sabiendas de que el propuesto Proyecto de South Terminal está protegido, que cumple con los requisitos aplicables y relevantes que aplicarían a cualquier Proyecto que estuviese sujeto a procedimientos regulatorios y admisibles, y que se incluirán en el Remedio de Mejora del Estado para el Sitio del Superfondo del Puerto de New Bedford.

[11]Esta cronología tiene que ver solamente con el trabajo del *State Enhanced Remedy* (Remedio de Mejora del Estado), y no con el trabajo que la EPA lleva a cabo para tratar la contaminación que excede los niveles de limpieza en el ROD de 1998. Para más información sobre el trabajo que la EPA está llevando a cabo, véase el Registro Administrativo del Sitio de Superfondo del Puerto de New Bedford, el cual puede ser visto en la Biblioteca Pública de New Bedford, en el Centro de Registro en la EPA o en www.epa.gov/nbh.

Sitios alternativos evaluados

En la Determinación Preliminar de la EPA se incluye un hallazgo en el que el Proyecto de South Terminal representa al menos alternativas factibles dañinas para el medio ambiente ("LEDPA") en otros lugares presentados por el Estado y evaluados por la EPA. Los lugares alternativos evaluados consisten en las siguientes áreas: Varios lugares en el Puerto de Davisville, Quonset Point, Rhode Island; Dry Dock #4 en Boston, Massachusetts; Fall River State Pier, Fall River Massachusetts; Union Wharf y Fairhaven Shipyard, Fairhaven Massachusetts; North Terminal y Pope's Island, New Bedford, Massachusetts; y State Pier, New Bedford, Massachusetts.

Más información en cuanto a estas alternativas y las bases para las conclusiones de la EPA de que el lugar de South Terminal es LEDPA, se encuentra en el Apéndice E de esta Determinación Preliminar.

Autoridad Reglamentaria y Origen

¿Qué es el Remedio de Mejora del Estado (State Enhanced Remedy)?

Conforme la EPA desarrolla y analiza remedios alternativos para tratar una limpieza específica del Superfondo, o incluso después de que la EPA haya emitido su documento decisivo, el estado puede sugerir o desarrollar cualquier cambio al remedio seleccionado o la expansión del ámbito de la limpieza. Por estas situaciones, el NCP ha provisto que: "si la EPA halla que el cambio propuesto o expansión no es necesario para la acción remedial seleccionada, pero no representa un conflicto o es inconsistente con el remedio seleccionado por la EPA, la EPA puede estar de acuerdo en integrar el cambio propuesto o la expansión dentro del trabajo remedial planeado por la CERCLA si: (A) El Estado está de acuerdo en financiar el costo entero adicional asociado con el cambio o expansión; y (B) El Estado está de acuerdo en tomar la iniciativa para supervisar el componente del remedio financiado por el estado…".[12] [13]

En 1996, antes de la expedición del Plan Propuesto de 1996, el Estado solicitó que la EPA integrara el dragado de navegación en el mismo lugar de vertido en el remedio de la EPA para el Puerto de New Bedford. Esta mejora, reafirma el estado, "resultará en la limpieza de cantidades adicionales de sedimentos contaminados antes de lo que de otro modo sería posible." En su petición, el Estado señala su habilidad de proveer fondos para el mejoramiento, el cual depende en su habilidad de recibir fondos de bonos estatales.

Mientras el dragado de navegación y vertido no es "ni necesario ni apropiado" para el remedio (véase la nota al pie de la pagina 13), la EPA incluye el mejoramiento del Estado para el dragado de navegación y vertido en el mismo sitio, en el Plan Propuesto de 1996 porque éste provee un número de potenciales y significativos beneficios para los planes de limpieza de la EPA en el Puerto y no crea un conflicto con el remedio y no es inconsistente con el remedio. El Plan señala que los beneficios de tal vínculo podrían primordialmente provenir un proceso permisible racionalizado por el centro de vertidos de sedimentos de navegación[14], como también la posibilidad de usar sedimentos como material de sellado preliminar. Además, el propuesto SER fue beneficial porque el dragado de navegación eliminaría el sedimento que contiene PCB hasta 50 ppm y los metales pesados que la EPA prefiere alternativamente que no se lleve a discusión. Finalmente, el Plan señala que el dragado de navegación funciona en coordinación con los planes de la Ciudad para desarrollar los usos públicos y económicos del Puerto.

---

[12]NCP §515(f)(1)(ii), 40 C.F.R. §300.515(f)(1)(ii).

[13]Section 515(f)(1)(i) provee otra vía para que un estado le pida a la EPA hacer cambios en de medidas correctivas o expansiones de las mismas: "(i) si la EPA halla que el cambio propuesto o expansión es necesario a la acción remedial seleccionada, el remedio puede ser modificado (en consistencia con §300.435(c)(2)) y cualquier costos pagados como parte de la acción remedial." Debido a que la petición del Estado no es "ni necesaria ni apropiada" para remediar la acción, esta subsección no aplica.

[14]En conformidad a CERCLA §121(e)(1), no se requieren permisos para acciones remediables si se cumplen ciertos criterios: CERCLA §121(e)(1) declara: Ningún permiso federal, estatal o local debe ser requerido para la porción de cualquier extracción o medida correctiva conducida totalmente en el mismo sitio, donde tal medida correctiva es seleccionada y llevada acabo en conformidad con esta sección. Véase también 40 C.F.R. §300.4000€ y 53 Fed. Reg. 51394, 51406-7 (21 de diciembre de 1988).

Una vez el púbico revisó y comentó sobre el Plan Propuesto de 1996, la EPA integró la petición de mejora en su remedio por medio de una emisión del ROD de 1998. La integración del SER en el ROD permitió que beneficiara la exención del CERCLA, para que el SER mantuviera consistencia con 40 CFR 300.515(f)(I)(ii) y cumplió con la CERCLA y otros reglamentos sobre el dragado.[15] Desde entonces, dos etapas del trabajo de SER se han completado, la Fase II y la Fase III.16 Hasta la fecha, la integración de la mejora de trabajo con el trabajo de remedio del Superfondo ha resultado en ahorro de costo y tiempo, durante el mejoramiento de beneficios ambientales. Por ejemplo, la EPA usa arena limpia generada por una de las células CAD de SER mejoradas, para proveer el material de sellado para la cobertura "tapa piloto" en un punto caliente de sedimentos contaminados en el sur de la barrera contra huracán, permitiendo que la EPA afronte la porción contaminada del Sitio que de otro modo no se pudiera afrontar por algún tiempo.

Por medio de una carta con fecha del 25 de enero de 2010, el Estado solicitó que la EPA tomara medidas correctivas de mejora en el Puerto al proponer la construcción de CDF en tres lugares, incluyendo la porción del Sitio de South Terminal. Luego, el Estado redujo la propuesta para incluir solo un CDF localizado en el South Terminal. En este momento el Estado propone construir un CDF localizado en el South Terminal usando sedimentos generados por actividades asociadas con el dragado de navegación

con la célula CAD (célula CAD 3) para el vertido de sedimentos contaminados (por lo general, concentraciones de PCB bajo 50 ppm) generados por el Proyecto propuesto. En conformidad con los requisitos de NCP, el Estado financiará completamente el trabajo propuesto y el Estado proveerá información para permitir que la EPA tome una determinación acerca de la conformidad sobre el Proyecto propuesto con la CERCLA, incluyendo conformidad con todos los requisitos substantivos y evaluaciones que por lo general se llevan a cabo a través de esta propuesta como parte de la revisión regulatoria y proceso de permisibilidad. Aunque el propuesto CDF en el South Terminal ya fue incluido en el SER, la EPA ha revisado cuidadosamente la propuesta detallada del Estado para determinar si el Proyecto propuesto cumple con los requisitos substantivos o no, de las leyes estatales y federales aplicables, pertinentes y apropiadas que por lo general, aplican a la parte de un proceso de admisión. [17]

---

[15] Véase la página 33 del ROD de 1998. Las páginas 33 y 34 del 1998 ROD prosigue diciendo: "La EPA cree que los beneficios primordiales que enlaza los dos programas de dragado, mientras no sacrifiquen el proceso normal de revisión regulatoria de Proyectos federales de navegación, será racionalizado permitiendo el proceso de vertido en el lugar de navegación (si alguno), coordinados en vez de programas de monitoreo ambiental separados, cuando sea posible, y sobre todo un aumento en coordinación entre los dos Proyectos de dragado. De hecho, el beneficio ambiental en general remediado de CDF, aumenta usando una porción contenida del CDF de los sedimentos de navegación (como parte de los sellos interinos) como también la alta contaminación de sedimentos remediales. Tal panorama debe también reducir los costos de limpieza ya que por lo menos algunos de los costos del relleno limpio que de otro modo se requiere para los sellos preliminares, ya no serán necesarios. Al incorporar el remedio mejorado, no pondrá en juego ni atrasará la implementación de fondos del remedio seleccionado. Más bien, la implementación del Proyecto de dragado de navegación, incluyendo la solicitación del comentario público, será la responsabilidad de los partidos envueltos normalmente en tales Proyectos, a saber, la Oficina de Gestión de Zonas Costeras de MA, Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos de América, el Servicio Nacional de Pesca y otros programas regulatorios estatales y federales. Consistiendo con 40 CFR 300.515(f)(l)(ii)(A), el Superfondo del programa de la EPA, no será responsable de financiar cualquier parte del remedio de mejoramiento."

[16]Véase la Fase II y Fase III del Plan de Trabajo en el Archivo Administrativo para una descripción de ese trabajo.
[17]Como se muestra en la parte superior, esta Determinación Preliminar de la EPA no evalúa el lugar de la célula 3 CAD, porque el lugar de las células CAD fue considerado y aprobado por el Estado como parte de la evaluación de la Oficina de Gestión de Zonas Costeras de Massachusetts. Véase la nota al pie de la página 4. Sin embargo, al analizar el propuesto Proyecto entero, incluyendo la propuesta célula 3 CAD, la EPA considera que se realice el dragado y llenado adicional, para poder construir la propuesta CAD.

EPA ha recopilado todos los documentos en los que se basó para llegar hasta esta Determinación Premilinar en el Registro Administrativo para este Proyecto, disponible el 23 de Julio de 2012, en la Biblioteca Pública de New Bedford, en el Centro de Registro de EPA New England y en Internet, en www.epa.gov/nbh.

Determinación Preliminar de la EPA

Sujeto a las condiciones y entendimientos que se exponen en este documento, después de revisar y considerar toda la información sometida por MassDEP, de parte del Estado de Massachusetts, la EPA ha determinado tentativamente que el Proyecto propuesto por el Estado, el cual consiste en la construcción

de una terminal marítimo de 28.25 acres (consistiendo de 6.85 acres llenos de agua (el CDF) y aproximadamente 21.4 acres de área de tierra alta, (incluyendo las propiedades secundarias) en el lugar del South Terminal del Puerto de New Bedford, al igual que el dragado y llenado asociado con esa construcción, incluyendo la limpieza y llenado de las células 2 y 3 CAD y el sellado de la célula 1 CAD y del acopio temporal (colectivamente el "Proyecto propuesto", el "Proyecto", o el "Proyecto del South Terminal"), ambos están protegidos y cumplen los requisitos substantivos de la ley federal ambiental que son aplicables, pertinentes y apropiados, y por lo general se aplican como parte del proceso de permisos; y la EPA acepta la determinación del Estado que el Proyecto cumple que son aplicables, pertinentes y apropiadas con los estándares ambientales del Estado. El Proyecto propuesto no representa un conflicto y no es inconsistente con el remedio. La EPA reafirma que el ROD de 1998, incluyendo el Remedio de Mejora del Estado, sigue protegiendo a la salud humana y al medio ambiente.

Como resultado, la EPA está tentativamente aprobando inclusiones del Proyecto propuesto en el Remedio de Mejora del Estado por el Sitio del Superfondo del Puerto de New Bedford, el cual disfruta de beneficios de la exclusión de permiso hallado en la Sección 121(e) de CERCLA siempre y cuando, antes de la emisión de la Determinación Final de la EPA, el Estado cumpla con las siguientes condiciones:

1. Una evaluación del área de la tierra alta del Proyecto propuesto que cumple con los requisitos de la Ley de Preservación Histórica Nacional será aportada a la EPA y a los partidos consultantes, y la consulta adecuada se lleva a cabo teniendo en cuenta los efectos potenciales a las propiedades históricas.
2. Una consulta final en ESA, en FWCA, y en coordinación con EFH.
3. Un plan de mitigación suficientemente detallado que satisface los requisitos de 40 C.F.R. 230.94(c) y afronta los impactos causados por el Proyecto propuesto que se identifica de acuerdo con los requisitos de la Sección 404 de la Ley de Agua Limpia y que satisface cualquier condición adicional como resultado de las consultas con EPA, ESA, EFH y FWCA.
5. Un mapa que muestre la configuración final del terminal marítimo de Comercio de New Bedford incluyendo todas las propiedades secundarias.
6. Estudios acústicos de explosión y transporte de pilotes relacionados con el efecto del esturión Atlántico.
7. El cumplimiento del Cuerpo de Ingenieros del Ejercito de los Estados Unidos de América, en acuerdo con 33 U.S.C. §408, de que el canal diseñado propuesto en la mitigación de la marisma de sucesión no presenta ningún efecto adverso en la operación de la barrera de huracanes.
8. Todas las condiciones se encuentran en el Apéndice E de esta Determinación Preliminar.

Si después de revisar y comentar no hay comentarios significantes que cause que la EPA revalúe su Determinación Preliminar, y el Proyecto cumple con todos los requisitos aplicables, pertinentes y apropiados, la implementación del Proyecto se basará en ciertas condiciones. Estas condiciones se presentan a continuación en base al conocimiento actual. Más condiciones adicionales se pueden identificar en la Determinación Final de la EPA.

1. Se mantiene el cumplimiento de todos los requisitos aplicables, relevantes y apropiados, entre ellos

    a. Condiciones adicionales impuestas por el Estado y los Oficiales de Preservación Histórica Tribal para evitar efectos adversos a propiedades y artefactos históricos; y
    b. Finalización de la mitigación del Proyecto de Marsh Island para compensar la pérdida de almacenamiento de inundación.
2. La autorización de la EPA de la descarga de aguas de lluvia asociada con la construcción está condicionada por la actualización y finalización del Plan de Prevención de Contaminación de la Precipitación Pluvial (*Storm Water Pollution Prevention Plan, SWPPP*, por sus siglas en inglés) del Estado, para afrontar todos los elementos del CGP hasta catorce (14) días antes del inicio de las obras, y por la implementación del Estado del SWPPP en consistencia con los términos y condiciones del CGP.
3. Aportar los siguientes planes de trabajo a la EPA para que sean aprobados y revisados, al menos treinta (30) días antes del comienzo de las obras:
    a. Un plan de trabajo de la fase IV para dragar y verter los sedimentos;
    b. Un plan de administración de construcción que incluye planes para minimizar impactos durante la construcción del Proyecto en la comunidad cercana, como polvo, ruido y el tráfico de camiones;
    c. Un plan de trabajo para explosión en el que se incluyen medidas de salud y seguridad para la vida humana y acuática;
    d. Un plan de monitoreo de aire que cumple los requisitos del Apéndice A;
    e. Un plan de trabajo contratista para la remediación de PCB en la tierra alta dentro de la frontera del sitio mostrado en el Anexo 8 del Apéndice J (1). Cualquier área adicional más allá de lo que muestra el Anexo 8, requiere ser revisado por la EPA y puede que sea necesario obtener una nueva emisión de revisión nueva o revisada de la determinación TSCA.
    f. Si esto ocurre, un plan de trabajo para el dragado; y
    g. Si esto ocurre, un plan de trabajo para la expansión del área del amarradero en la zona de corriente profunda hacia el norte o hacia el sur del actual mamparo CDF.
4. No se producirán explosiones desde el mes de noviembre hasta el mes de febrero de cualquier año.
5. Todas las condiciones se encuentran expuestas en el Apéndice E de esta Determinación Preliminar.

Esta Determinación Preliminar también está condicionada en la información provista por la EPA en las presentaciones del Estado; cualquier cambio subsecuente en esta información puede causar que la EPA, a su entera discreción, eliminar o modificar su determinación y volver a emitir para comentario público.

Descripción del lugar propuesto

A continuación se presenta una descripción del Proyecto propuesto; sin embargo, la EPA remite a los lectores al Registro Administrativo para una descripción completa del trabajo.

Lugar del Proyecto – Ambiente General del Puerto de New Bedford

El Estado propone localizar el Proyecto en el Puerto de New Bedford, New Bedford, Massachusetts. El Puerto de New Bedford está localizado en la costa norteña de Buzzards Bay, bordeando la Ciudad de New Bedford al oeste; al este, las comunidades de Acushnet y Fairhaven. Se extiende desde la llanura norteña del estuario del Rio Achusnet, al sur del puerto comercial de la Ciudad de New Bedford y entre 17,000 acres adyacentes de Buzzards Bay.

New Bedford es el puerto de origen para una flota pesquera grande y es un centro densamente poblado de manufacturación y comercio. Por comparar, la costa al este del Puerto de New Bedford en las comunidades de Acushnet y Fairhaven, es predominantemente residencial o no desarrollada. Existen numerosos desagües combinados con desbordes de alcantarilla (CSOs) y descargas industriales que desembocan directamente al Puerto y a los pequeños arroyos y riachuelos del Puerto.

Hay un cauce federal navegable que comienza en la parte de afuera del puerto y que se dirige al interior del Puerto por medio de portones en la barrera de huracán. El cauce principal se divide en dos cauces una vez que está adentro de la barrera, aportando de esta manera acceso a la parte inferior del puerto, a los muelles comerciales de New Bedford en el lado oeste y a los muelles de Fairhaven en el lado este. Una dársena de maniobras se encuentra al final del cauce de New Bedford.

Lugar del Proyecto – Aguas del Puerto

La clasificación de calidad del agua en el interior del puerto es clase SB, con un "CSO" calificador, lo que indica que el cuerpo del agua ha sido impactado por la descarga de la combinación de desbordes de alcantarillados (CSO). El Puerto Interior de New Bedford (MA 95-42) está catalogado en la actualidad como un cuerpo de agua afectado en la lista de la Ley de Aguas Limpias de Massachusetts 2010 §303 (d). Los contaminantes asociados con las insuficiencias son primordialmente orgánicos, metales, nutrientes, enriquecimiento por materias orgánicas, bajo nivel de oxígeno disuelto, patógenos, aceite y grasa, sabor, olor, color y depósitos desagradables.

Lugar del Proyecto – Contaminación del Puerto de New Bedford[18]

Desde 1940 hasta 1970, dos instalaciones industriales eléctricas de capacitores en New Bedford, una localizada justo al sur de la barrera de huracán del Puerto de New Bedford (la instalación Cornell-Dubilier), echaban los residuos de PCB directamente al interior del puerto, o indirectamente vía descargas al sistema de alcantarillado de la ciudad. Designado por el Estado, en conformidad con 40 C.C.R. §300.425(c)(2), en su más alta prioridad, el Sitio de New Bedford fue propuesto para ser integrado en la Lista de Prioridades Nacionales del Superfondo en 1982. Según la Sección 105 de CERCLA, 42 U.S.C. §9605, la EPA colocó el Sitio de New Bedford en la Lista de Prioridades Nacionales, establecida en 40 C.F.R. Parte 300, Apéndice B, al publicarlo en el Registro Federal el 8 de septiembre de 1983, 48 Fed. Reg. 40658-40673. El puerto está contaminado con altas concentraciones de muchas substancias peligrosas, notablemente bifenilos policlorados (*polychlorinated biphenyls, PCB*, por sus siglas en inglés), y metales pesados, con contaminantes gradientes disminuyendo desde el norte al sur. Además, en el 2008 los exámenes analíticos de la EPA mostraron que el sedimento excavado PCB de una zona a lo largo de la costa, cerca de la antigua instalación Aerovox, tenía altos niveles de tricloroetileno (TCE), un compuesto orgánico volátil, el cual hizo tal sedimento residuo RCRA peligroso. El mayor riesgo para la salud humana es la ingestión de

mariscos locales contaminados con riesgos no aceptables, también por contacto directo con la contaminación de la costa e ingestión accidental de sedimentos de la costa (en niños menores (edad 1-5)). Los medios contaminados (sedimento, sedimento poroso de agua (el agua en los espacios pequeños entre partículas de sedimento y la columna de agua), ponen en riesgo a los receptores ecológicos del Sitio. Las directrices de consumo de pescado de la EPA se encuentra en www.epa.gov/nbh; una copia también está adjunta al Apéndice B en esta Determinación Preliminar como referencia.

El Sitio de Superfondo se ha dividido en tres partes: la superior, inferior y puertos externos; y es consistente con las características geográficas del área y contaminación gradiente (Figura 2). El puerto superior se compone aproximadamente de 187 acres, con sedimento actual de niveles de PCB de un rango de baja detección hasta aproximadamente 750 acres, con sedimento de niveles de PCB de un rango desde baja detección hasta 190 ppm. El limite entre el puerto inferior y superior está en la apertura ancha de la barrera de huracán en New Bedford. (La barrera de huracán fue construida a mediados de 1960). En base a los datos actuales disponibles, se han encontrado que los niveles de sedimento de PCB en el puerto externo son generalmente bajos, con solo áreas localizadas de PCB en el rango de 50-100 ppm, incluyendo las zonas cerca de la planta de tratamiento de alcantarillado, en las tuberías de desagüe de la ciudad. Estas áreas se incluyeron en el ROD de 1998 como un remedio interno al extremo que contienen sedimentos contaminados PCB superiores a 50 ppm para nivel de limpieza en el puerto inferior. (Como parte de un Proyecto piloto de sellado de la EPA, los sedimentos que exceden los 50 ppm en el área justo al sur de la barrera de huracán se han sellado con sedimentos de navegación dragados y limpios). Las investigaciones más adelante del puerto externo se llevarán a cabo como parte de la unidad operativa tres para determinar si una remediación adicional es apropiada para esta área.

---

[18] Para más información sobre el nivel de contaminación del sitio y del Sitio del Superfondo del Puerto de New Bedford, véase www.epa.gov/nbh. Véase también los registros administrativos del Sitio del Superfondo del Puerto de New Bedford, todos los cuales están incorporados por referencia en el Registro Administrativo de esta Determinación Preliminar.

El remedio seleccionado por la EPA incluye el dragado y una combinación de confinación en CDF, un CAD y la eliminación del sedimento contaminado fuera de la zona. El sedimento en el puerto superior con concentraciones de PCB de 10 ppm o superiores a ésta, y el puerto inferior con concentraciones de PCB de 50 ppm o superiores, será afrontado como parte del remedio ROD de 1998. La limpieza de PCB en la zona de paseo por la playa (25 ppm o mayor), área residencial (1 ppm) y área de marisma salina (50 ppm), también están incluidas en el remedio ROD de 1998. El dragado a gran escala comenzó en 2004; hasta la fecha, aproximadamente 225,00 yardas cúbicas de sedimento contaminado han sido arrastradas.

Lugar del Proyecto – Área del South Terminal

Descripción General del Área: El Proyecto propuesto estará localizado dentro del Área del Puerto Designado (*Desígnate Port Area, DPA*, por sus siglas en inglés), en el puerto inferior, una zona

específicamente reservada para usos industriales del Estado dependientes de agua. Véase la Figure 3. El sitio de 28.25 acres, que incluye el CDF, tierra alta adyacente y propiedades secundarias, será localizadas al este de la Ruta 18, justo al norte de la Barrera de Huracán y está en el interfaz de Waterfront Industrial y los distritos de zonificación "Industrial B". La porción principal de la instalación estaría compuesta de aproximadamente 11 acres contiguos de tierras altas existentes y de 6.85 acres de tierra adicional creada por la construcción de un CDF en las aguas adyacentes. Tierras altas auxiliares de 8 acres al sur de la porción principal se usarán para hacer descargas por medio de aerogeneradores. Además, dos configuraciones diferentes de 2.4 acres están siendo consideradas por el Estado. La configuración A puede añadir 1.1 acres contiguos a la porción principal de la instalación, y el resto será contiguo a los 8 acres de parcelas secundarias del sur. La Configuración B puede añadir otro .75 acres contiguos en la porción principal, y 1.65 acres al oeste de los 8 acres de parcelas secundarias.[19] Las parcelas de las tierras altas que estarían comprometidas por su proximidad a el terminal son propiedad de New Bedford Redevelopment Authority, del Estado y varios dueños privados, con los cuales el Estado está negociando para obtener los derechos necesarios de propiedad. El Estado anticipa completar todas esas negociaciones en un futuro cercano y cree que no es necesario trasladar a ningún usuario dependiente de agua. Con la excepción de dos propiedades occidentales mayores, las parcelas de tierra alta están subdesarrolladas. Varios negocios que ofrecen sus servicios al puerto industrial, ocupan las cuatro cuadras entre la Ruta 18 y el propuesto lugar del CDF. Un "Distrito de Negocio de Uso Mixto" se halla al cruzar de la Ruta 19. Hay una zona residencial que está en el "Distrito de Negocio de Uso Mixto", en el lado opuesto de la Ruta 18 del propuesto CDF. Otra zona residencial se encuentra al sur de Cove Street, cerca de las propiedades secundarias del sur.

Porción principal de tierra alta en la propuesta instalación para el terminal marítimo: La porción principal de tierra alta en la propuesta para el terminal consta de aproximadamente 13.4 acres, con aproximadamente siete acres de área de tierra alta contigua a las aguas del Puerto con la tierra inclinada, del oeste al este hacia el agua. Históricamente, una gran porción de la tierra existente que será incorporada en el sitio, es propiedad de la anterior industria pesada, localización previa de un complejo extenso de fábrica. El Potomska Mills, el cual una vez se estrechó desde el área intermareal de la actualidad hasta más allá del límite del oeste del terminal propuesto, estuvo presente en esta localización desde finales del 1800 hasta alrededor de 1936 (cuando fue demolido), y abarcó un área de aproximadamente 19 acres, más de la mitad del cual está dentro de la huella de la propuesta terminal marítimo. Véase Figula 6 en la presentación del Estado del 18 de enero de 2012.

---

[19] Las figuras de estas dos configuraciones se encuentran en El Anexo D de la presentación del Estado del 18 de junio de 2012 y están incluidas como Figuras 4(a) y 4 (b) en esta Determinación Preliminar.

Una investigación sobre el humedal de la localización propuesta se llevó a cabo y se confirmó la presencia histórica de humedales rellenos entre la antigua y la actual red de distribución de agua. La mayoría de la zona se compone de un relleno urbano que incluye piedra angular, suelo, ladrillo, grava, asfalto, brea, concreto, acero, partes de automóviles y camiones, llantas y tubos interiores, plástico y vidrio. Los ladrillos, el asfalto y la basura se identificaron entre las primeras 15 pulgadas de la superficie, hasta llegar

a la zona de de suelo hídricos, especies indicativas de humedales (primariamente especies invasivas). El relleno urbano también subyace la zona del humedal y parece haber un pequeño humedal adyacente (cercano), el cual parece estar degradado sin la influencia de las mareas. No hay pozos locales de suplemento de agua o reservas localizadas dentro del área propuesta del Proyecto.

Se llevaron a cabo muestras del suelo y de las aguas subterráneas como parte del asesoramiento 21E de la tierra alta de la zona. [20] La muestra del suelo reveló la presencia de varios contaminantes con PCB, hidrocarburos totales de petróleo, que excedían el nivel estándar MCP basado en riesgos para S-3/GW-3, el cual identifica el proponente, al igual que los estándares, que es aplicable para el terminal marítimo después de su desarrollo. Los PCB y EPH, también exceden los límites elevados de concentración (*Upper Concentration Limits, UCL,* por sus siglas en ingles) de MCP. Se encontró plomo en niveles que exceden el limite, lo que indica el potencial de filtración en el agua subterránea; sin embargo, ninguno de los contaminantes detectados en el agua subterránea excede los estándares basados en riesgos MCP por la categoría GW-3, o de los limites elevados de concentración de MCP. Véase página 96 de la presentación del estado del 18 de enero de 2012 y las Tablas 3 al 7 para un resumen de los resultados de muestras del suelo; y la página 101, Tablas 8 al 12 para un resumen de los resultados de muestras de las aguas subterráneas.

Además, dentro de la porción de esta área de tierra alta hay una capa de asfalto, un remedio establecido en conformidad con la ley de limpieza de residuos peligrosos del estado, para afrontar la liberación de plomo y de PAH en esta área. Véase Figura 1. Se han registrado una Actividad y Limitación de Uso para proteger la capa y prevenir el uso de la tierra sin autorización.

<u>Áreas de Recursos:</u> Se identificaron cuatro áreas primordiales de recursos: (1) áreas intermareales (2) llanuras, áreas submareales cerca de la costa (entre -1 y -6 MLLW); (3) áreas submareales profundas (entre -20 y -25 MLLW) y (4) una zona de marisma salina. 21 Ninguna zona de recurso federal o estatal para la protección de humedales están presentes en el interior dentro de las propiedades secundarias. Existe una zona de recurso en el mapa y aparece como Figura 5 en la presentación del 1/18/2012. [22]

El Proyecto está localizado dentro de una planicie aluvial de 100 años y un área incumplida por el nivel del suelo de ozono. Además, el Proyecto propuesto del área provee peces y hábitat de mariscos y está dentro del área designada como hábitat esencial para 20 especies de peces. Aproximadamente 25 especies de aves primordiales tendrán que ser observadas dentro o cerca del área propuesta del Proyecto. Véase la sección 3.0 del Apéndice E para una descripción más detallada de las funciones y valores de los recursos acuáticos.

No hay santuarios marinos designados en el interior o directamente adyacentes al área del Proyecto propuesto ni en las Áreas de Importante Preocupación Medioambiental de Massachusetts (*Massachusetts Areas of Critical Enviromental Concern*) (301 CMR 12.00).

---

[20]En el momento de proponer esta Determinación Preliminar aún no se había terminado la investigación 21E en el extremo vertical y/o horizontal de contaminantes potenciales.

[21]Además, existen unas bolsas en el humedal de 0.1 acre en la porción de la zona que será rellena.

[22]Notar que la Figura 5 fue revisada en el Anexo N durante la presentación del 18 de junio de 2012 de la versión original en la presentación del 18 de enero de 2012

Aunque no está identificado como hábitat crítico, la golondrina rosada y el esturión Atlántico, ambas especies en peligro de extinción, pueden estar presentes en el área del Proyecto propuesto. Véase Apéndice 1 para más información sobre los impactos del Proyecto en estas especies.

Una investigación arqueológica identifica una área intermareal y otra submareal que contienen paleosuelo y un área que contiene una nave de naufragio. El paleosuelo está localizado entre la rampa para barcos existente en Gifford Street y el borde al sur del propuesto CDF. La nave de naufragio está localizada en el extremo sur del mamparo que se encuentra en extremo norte del área de la playa. Ninguna zona con elementos históricos significantes se llegó a identificar en la porción de la tierra alta del CDF. Véase Apéndice 42 de 1/18/2012 de la presentación de investigación arqueológica y el mapa en Apéndice 43.

Descripción del Trabajo Propuesto

Construcción *de la célula 3 CAD*

Una célula CAD (máximo de 8.76 acres) será creada en el área aprobada por el Estado (véase 2003 DMMP) entre los puentes de la Ruta 195 y de la Ruta 6 para verter del sedimento contaminado generado por la actividad del dragado ("CAD cell 3").[23] Ésta es la tercera célula CAD que se construye al extraer primero algunos pies de contaminantes de limo orgánico de la cima, ya que este material no es adecuado para verterlo al agua libre. Este material inadecuado se ha vertido dentro de las células navegables CAD. (El sedimento contaminado inadecuado de la cima de la célula 1 CAD navegable se vertió en el acopio temporal célula CAD. La parte superior de la célula 2 CAD se vertió en la célula 1 CAD).[24] Una vez el material inadecuado es extraído, el material arenoso glacial subyacente entonces se excava y se vierte en las zonas de vertido en aguas libres o se encaminan para reúso benéfico.

La célula 3 CAD se construirá de forma similar y proveerá el vertido de material inadecuado dragado del cauce navegable (cauce de Gifford Street, cauce de acceso y remolque y porciones de cauces federales y cuenca de retorno si el dragar estas dos áreas fuese necesario), la huella de CDF y el cauce de bote de Gifford Street y las áreas de atracaderos. El material inadecuado dragado en el interior de la célula 3 CAD y el sedimento excavado del "canal de dragado"; canal de dragado de agua pluvial; o "mareas tributarias", serán desechas en la célula 2 CAD. La arena limpia glacial será mecánicamente dragada hasta 45 pies por debajo del piso existente del puerto y colocada en gabarras para verter fuera de la costa o para transportar hasta una zona de almacenamiento en la porción de tierra alta principal del terminal propuesta y así utilizarse como relleno detrás del mamparo, como material de sellamiento para la célula 1 CAD, o para medidas de mitigación.

[23] Véase Apéndices D a K de 2003 DMMP para conocer los estudios llevados a cabo por el Estado acerca de la re-suspensión potencial y la posible consecuencia con impactos ambientales asociados con la construcción de CAD.
[24]Construccion de células CAD 1 y 2 asociadas con el dragado se completaron como parte del Remedio de mejora del Estado, Fases II y III. Véase SER Fase II y SER Fase III, para una descripción de este trabajo. Un acopio temporal conteniendo sedimento dragado cerca del State Pier fue creado fuera del proceso del SER por la Ciudad de New Bedford como parte del proceso para el Municipal Harbor Plan.

Para dejar suficiente consolidación y desarrollo con suficiente capacidad de la eliminación de sedimento en la célula, la cobertura de la célula CAD 3 no ocurrirá como parte de la construcción de este Proyecto. Sin embargo, la Determinación Preliminar TSCA del EPA, anexo como Apéndice J(1), incluye los requisitos de la cubertura al igual que el mantenimiento y los requisitos de monitoreo de esta célula CAD 3 el cual será desempeñado a largo plazo.

La eliminación de sedimentos dragados en las células CAD 2 y 3 (una vez creada) incluye el depósito del material mecánicamente dragado en las células CAD vía gravedad, por vía del buque de barcaza casco-dividido. El sedimento dragado no será mecánicamente desaguado antes de vaciarse, aunque algún pasivo de agua ocurrirá durante el manejo y transporte de material. Las barcazas se ubicarán correctamente sobre la célula CAD y los operadores abrirán el fondo de la barcaza para descargar los sedimentos. Se ha anticipado que tome parte de menor re-suspensión del sedimento durante estas actividades. Se monitoreará el trabajo para asegurar las normas de rendimiento para la turbidez y otros parámetros de la calidad del agua. La excavación de la célula CAD se realizará usando las mejores prácticas de administración, las cuales minimizará los impactos ambientales, incluyendo el mantenimiento de normas de rendimiento con la calidad del agua. Véase las Normas de Rendimiento y Significantes Requisitos Substanciales. Las normas del rendimiento de la calidad del agua se encuentran en el Apéndice C de la Determinación Preliminar.

En el Anexo A de la presentación del Estado, el 29 de junio del 2012, se incluyen los planes de ingeniería para la célula CAD de los 8.76 acres (incluido en caso de que todo trabajo adicional sea terminado). Nota: Los planes de ingeniería en el Anexo A de la presentación del 18 de junio del 2012 refleja la propuesta de una célula CAD 3 más pequeña (6.3 acres).

Las tres células actuales de eliminación (Células CAD 1, 2 y la zona de la cantera) están funcionando efectivamente para contener aproximadamente 200.000 yardas cúbicas de sedimento dragado de navegación. La descripción del seguimiento de la columna, pruebas de toxicidad y monitoreo de la calidad de agua realizada en el 2009 durante la ubicación de operaciones en la navegación de la célula CAD 2 se puede encontrar al principio de la página 8 del Final- Cuarta Explicación de Diferencias Significativas para el Sitio de Superfondo del Puerto de New Bedford, OU1.

Dragado de la cantera y la célula CAD 1

El propósito de cobertura de las células CAD es aislar adecuadamente del medio ambiente el dragado material contaminado en la célula CAD. Los requisitos de cobertura para la célula CAD 1 y la cantera se pueden encontrar en la Determinación TSCA del 12 de enero del 2005 (Véase Anexo 2 del Apéndice J(1) de esta Determinación Preliminar. Las células CAD se cubrirán de la misma manera que se explicó anteriormente usando material limpio y apropiado de suficiente espesor para aislar los sedimentos contaminados de BPC físicos, químicos y biológicos alrededor los ambientes marinos bentónicos. La conformidad con la calidad del agua y el funcionamiento estándar de turbidez deben estar bajo mantenimiento. Se debe realizar una encuesta batimétrica al completar la ubicación de la colocación de la cobertura. Las coberturas de célula CAP serán monitoreadas para demostrar sus calidades físicas, químicas y biológicas. Este monitoreo incluirá encuestas batimétricas, muestras químicas y trabajo camarógrafo del sedimento (como alternativa a la enumeración de fauna béntica). La frecuencia mínima de monitoreo de la tapa puede ser anual los primeros tres años una vez colocada la cubertura, al menos que se indique lo contrario por el EPA New England. Después de tres años, el Estado puede proponer un calendario revisado para ir monitoreándolo. Será necesario aportar un informe anual. La ubicación de todas las células CAD se incluirán en las futuras cartas de navegación del Puerto New Bedford y las restricciones de anclaje se implementarán en caso de que sea necesario.

Dragado de Navegación Asociado con la Construcción del Terminal Marítimo CDF

Dragado de navegación, el cual generará ambos sedimentos contaminados (menos de 50ppm de BPC) y arena limpia, es necesario para ambos ampliar y profundizar la aproximación al terminal propuesto del existente canal federal y la cuenca, y para ampliar y profundizar la zona a lo largo del mamparo propuesto por el CDF para permitir buques de aguas profundas, aproximadamente hasta 90 pies de ancho con acceso y amarradero al terminal. Además de los 175 pies de ancho de aproximación al canal de acceso, un canal de 100 pies de ancho del remolcador marchará paralelo al canal de acceso. Los remolcadores son necesarios para guiar las barcazas más largas y los buques internacionales que se esperan usar el terminal marítimo, el mamparo y los buques de amarra, incluyendo aquellos buques de transportación de equipos y material que apoyan la industria eólica.

La piedra poco profunda está ubicada debajo del fondo del puerto dentro de la huella del dragado propuesto, primordialmente a lo largo de la parte norte del este frontal del propuesto CDF de la pared de mamparo. Estas piedras poco profundas se deben quitar. El Estado anticipa remover convencionalmente esta piedra con el equipo estándar de excavación; sin embargo es posible tener que hacer trabajos de demolición. Como resultado, los impactos asociados con la demolición están incluidos en la evaluación EPA para este Proyecto. Donde ocurra la demolición, El Estado anticipa que la ubicación de la explosión será como máximo a 25 pies bajo la columna de agua y el radio máximo del impacto será de aproximadamente 50 pies. El acceso en las inmediaciones del área de explosión debe ser limitado de acuerdo con el plan de salud y seguridad, y la explosión debe ser controlada con cuidado para evitar impactar las adyacentes estructuras los buques. Cortinas limosas serán usadas alrededor de cada área de explosión, al igual que el uso de las técnicas de ruido no-explosivas para trasladar los peces de la zona inmediata de la explosión. Dada la ubicación de posibilidad de explosiones y la ubicación más cercana a la zona de paleosuelo en el sur frontal del mamparo propuesto, el Estado cree que la explosión no afectará adversamente las zonas de paleosuelo submareal o intermareal. (El diseño de demolición y parámetros

biológicos se pueden encontrar en las páginas 6-7 con fecha de presentación al Estado 18/06/2012. Las condiciones de demolición adicionales pueden ser encontradas en el Apéndice E y en la página 12 de la carta ARAR del Estado con fecha 18 de junio del 2012 la cual está anexa al Apéndice D de la Determinación Preliminar. Las especificaciones de construcción para la propuesta determinación y los requisitos de diseño para la demolición se pueden encontrar en la presentación bajo el Anexo B del 18/6/12.)
El dragado limitado, llamado flotador dragado, ocurrirá primero en la zona de playa para crear una zona laboral y para permitir acceso al equipo por el agua y así instalar el muro de tablestacas y el montón para el terminal. Una vez que el muro de tablestacas y el montón hayan sido instalados para crear el sector lleno del CDF, el dragado de navegación hacia el mar de la pared se llevará a cabo en varias profundidades, basado en las profundidades de los anticipados buques que usarán el terminal marítimo. Parecido a la creación de la célula CAD 3, la capa superior de los sedimentos contaminados se retirarán y se eliminarán en la célula CAD 2. La arena profunda y limpia se retirará por etapas para reusar o se eliminará al mar abierto.

A continuación está el resumen de las varias profundidades dragadas; los detalles específicos y los mapas adicionales se pueden encontrar en el expediente administrativo.

El área de tablestacas hacia el borde del mar de CDF: Esta zona será dragada en la pendiente con profundidades de -5 MLLW a -14 MLLW en el lado sur de la huella dragada y -25 MLLW a - 32 MLLW al lado norte de la huella dragada. Una manta de hormigón cubrirá la superficie de la zona del montón con un material tipo enrocados para proteger la zona amontonada de un chorro de la hélice.

Profundidad preliminar a lo largo del lado hacia el mar del CDF: Aproximadamente 600 pies de longitud será dragado a -32 MLLW de la profundidad de -30 a -32 pies MLLW en la zona norte del muro de tablestacas.[25]

Canal de Acceso: Empezando al norte en la cuenca del canal federal, marchando al sur, un canal de 175pies de ancho será dragado a varias profundidades extendiéndose de -32 MLLW en la zona norte a -14 pies MLLW en la zona sur del canal.[26]

Canal para un Remolcador: Paralela al canal de acceso, un canal para un remolcador de 100 pies de ancho será dragado a -14 MLLW.

Calle Gifford Rampa para los Botes: Debido a que la huella del CDF llenará un sector del existente canal de navegación de la calle Gifford ubicada adyacente a la rampa de botes de ésta, un canal nuevo de navegación será dragado. El propuesto dragado del canal de acceso con acceso al terminal marítimo también desplazará algunos amarraderos para los botes de navegación. Como mitigación, se crearán dos áreas nuevas de amarraderos. La zona norte ya está a su profundidad; la zona sur requerirá algún dragado para alcanzar la profundidad deseada.

Aunque es incierto en el momento de esta Determinación Preliminar, ciertas zonas del canal federal y la cuenca pueden que necesiten ser dragado para eliminar el fondo del puerto que en el momento está encima de la profundidad deseada de -32 MLLW (hasta 13.26 acres). Acerca del hecho de esta

incertidumbre, el impacto del medio submareal del potencial dragado ha sido evaluado en la Determinación Preliminar. El Anexo R de la presentación del Estado el 18 de junio, 2012 representa la zona del canal federal para dragar y está anexo como Figura 6 en este documento.

Véase Apéndice 37 de la presentación del 18/1/2012 para ver las muestras de los resultados en las zonas del canal federal que puedan ser incluidas en este Proyecto.

[25] La ciudad de New Bedford ha solicitado dragado profundo al preliminar adicional a lo largo de cualquiera de la zona norte o sur en el lado norte del muro de tablestacas; sin embardo, fondos para este trabajo de la ciudad no están disponibles este momento. Teniendo en cuenta esta solicitud, EPA ha incluido en sus evaluaciones de impacto 1.28 acres adicionales (de -20 MLLW a -32 MLLW) para expansión potencial del norte y 0.62 acres (de -14 MLLW a 32 MLLW) para expansión al sur.

[26] El Estado nota que es posible que el ancho del canal pueda necesitar una expansión adicional de 50 pies de ancho en caso que un buque sea bastante más ancho de los anticipados 90 pies de ancho y use el terminal. El propuesto de la expansión se llevaría a cabo en ambos canales federal y de acceso, empezando en la cuenca federal. Dada esta posibilidad, asociados impactos con la expansión pueden ser evaluados en la Determinación Preliminar.

El sedimento contaminado generado para el dragado de navegación asociado con la huella CDF y la profundidad de los canales se eliminará en las células CAD 2 y 3. La arena limpia del dragado de navegación se usará para llenar el interior de la propuesta CDF, para cubrir CAD, mitigar o verter al mar abierto consistente con el permiso hecho el vertido al mar abierto.

El dragado se llevará acabo usando las mejores prácticas de administración que minimizarán los impactos ambientales, incluyendo el mantenimiento de las normas de calidad y rendimiento del agua. Véase Rendimiento Estándar y Significativos Requisitos Substantivos en la siguiente discusión. El Rendimiento Estándar se encuentra en el Apéndice C de la Determinación Preliminar.

Propuesta del Terminal Sur CDF

Para apoyar el desarrollo de energía renovable eólica marina, particularmente la industria eólica marina, el Estado identificó ciertos criterios que definen el terminal, incluyendo los siguientes:

- Medida nominal mínimo 130 pies para acomodar a los posibles anchos buques internacionales;
- Acceso auto elevables para barcazas (las cuales requieren el Puerto con un fondo estable);
- Espacio de sobrecarga de al menos 250 pies para acomodar la altura de grúas y perforadoras de los buques de instalación;
- Zona elevada total del muelle y astillero con un mínimo de 28 acres;
- Espacio de amarre mínimo de 1.200 pies lineares para acomodar un buque internacional y dos barcazas auto elevables en cualquier momento;
- Control del sitio y disponibilidad; y
- Proximidad a instalaciones mar adentro.[27]

El sitio de 28.25 acres consiste de 6.85 acres CDF, aproximadamente 11 acres de tierras altas adyacentes, y aproximadamente 8 acres de propiedades secundarias (véase página 19 y nota de pie en la página 19 para la descripción completa de acres). El Estado anticipa que las propiedades auxiliares sean usadas primordialmente para el almacenaje de las palas eólicas cuando se use el CDF para apoyar la energía renovable.

Para crear la instalación propuesta, la pared de tablestaca existente en la zona sur del terminal (la propiedad Shuster) se expandirá al sur, marchando aproximadamente paralela con la costa, volteando suroeste y hacia la orilla. Esta pared está vinculada a los compartimentos/cajones (círculos redondos vinculados entre sí) formarán mamparos de aproximadamente 1.200 pies lineares. Los enrocados serán instalados a lo largo del lado sur de la pared para proteger las zonas de paleosuelos y para proteger el frontal sur de erosión que puede impactar las salinas existentes. Además, el frontal sur del terminal estará aislado del borde, hacia la zanja interceptora de recolección de agua, la cual está diseñada para recoger aguas pluviales que fluyen hacia el sur. Un muro de placas de hormigón apoya un pasillo utilitario que se extiende hacia el mar sobre la pared de compartimientos/cajones. Los muros serán ubicados en un cuadriculo de 16 x 16 pies y una manta de cemento será instalada (con un material tipo enrocado) para proteger la zona mural del chorro de la hélice.

[27] Véase páginas 18-19 de la presentación del Estado el 18 de junio de 2012, para ver criterios adicionales.

Véase Figura 2 en la presentación del 18/1/2012 y la presentación de los planes del diseño 100% de la construcción en el Anexo A de la presentación del Estado el 18 de junio, 2012. (Véase Carpetas S y T, con el Índice en T en el Anexo A).

Una vez que la pared esté asegurada, el dragado ocurrirá a lo largo de la pared del lado hacia el mar y la zona detrás de la pared se rellenará con material limpio dragado a nivel promedio de la marea alta. Todo material generado por dragado y usado como relleno en el terminal contará con los mismos parámetros requeridos para la eliminación en el mar. Los restantes cuatro a cinco pies del nivel promedio de la marea alta al fondo de elevación del techo (exponen a continuación) se llenarán y se cubrirán como parte de la zona orillera reparación 21E.

La construcción del CDF incluye llenar una porción del canal de navegación existente a la rampa de botes de la calle Gifford. Esta área ha sido identificada como una remesa auxiliar para usar como zona de establecimiento y así almacenar los componentes de las turbinas eólicas. La rampa de Bote de la Calle Gifford tendrá acceso límite durante este tiempo. El Estado representa que la remesa se reabrirá para el acceso total de la navegación recreacional una vez que se hayan realizado más usos convencionales propuestos en el terminal marítimo.

Reparación 21E de la zona de orilla: Tal como se mencionó anteriormente, las muestras llevadas a cabo como parte del proceso 21E en los aproximados 11 acres de la zona de orilla serán incorporados con los revelados suelos contaminados en el terminal marítimo, entre otras cosas, CPB mayor de 1ppm y plomo con concentraciones que lo cualifican como un residuo tóxico característico bajo RCRA. Como resultado, esta zona se rehabilitará independientemente por el Estado como parte del proceso 21E/MCP bajo la dirección de un Profesional Licenciado del Sitio como es requerido por la ley estatal. Las regulaciones TSCA federales también se aplicarán a la remediación; cualquier remediación hecha en la zona de orilla se debe ejercer consistente con la Determinación TSCA del EPA anexo a la Determinación Preliminar como Apéndice J(1). Esta zona no será dirigida como parte de Sitio del Superfondo del Puerto de New Bedford o bajo cualquier autoridad CERCLA[28]. El Estado anticipa escavar todos los 13.4 acres de la zona de orilla, incluyendo la zona de capa de asfalto que fue el sujeto de la reparación pasada 21E, y la acumulación de material in situ. Suelo con una concentración de BPC que exceda de 25ppm será despachado externamente por camión a un vertedero licenciado por TSCA. El suelo restante será evaluado para su estabilidad estructural y ver si puede soportar las anticipadas cargas pesadas durante el uso del terminal para apoyar la energía renovable y el transporte naviero de carga.

---

[28] En la medida que sea beneficiario para la comprensión de los planes del Estado con respecto a la limpieza de la zona de orilla, EPA incluye las siguientes evaluaciones: Si CERCLA atribuyó jurisdicción sobre la remediación, los requisitos de RCRA serán evaluados y tomarán en cuenta si el material calificado como residuo tóxico característico (plomo) puede existir. RCRA es aplicable al tratamiento, almacenaje y eliminación de residuos peligrosos generados después de 1980. Debido a que la excavación del terreno y relleno ocurrirá dentro de la Zona de Contaminación (in situ, el mismo sitio, etc.), no se generarán residuos y por lo tanto, no se aplica RCRA. Ya que existe la posibilidad de que el material se quede en el interior de este AOC los residuos podrían ser peligrosos según sus características, si fuera generado, EPA puede determinar los requisitos del Subtitulo

C RCRA, incluyendo requisitos coberturas/superiores impermeables (para prevenir lixiviación) que sean relevantes y apropiados (c 21E no incorpora el concepto pertinente y adecuado). Sin embargo, debido a que este ámbito no es una fuente de agua potable y porque no se encontró plomo en la muestra de agua subterránea, EPA determina que estos requisitos no fueron adecuados. Como resultado, los requisitos de RCRA Subtitulo C no serían requisitos identificados pertinentes y adecuados bajo CERCLA. La cubertura híbrido previene el contacto directo luego sería apropiada, junto con las restricciones del uso de la propiedad y monitoreo a largo plazo y los requisitos de mantenimiento. Véase la guía EPA "RCRA ARAR: Concentración en los Requisitos de Cierre", OSWER Dir. 9234.2-04FS (Octubre, 1989).

Si se determina que no daña el ambiente, el suelo será rellenado de áreas de excavación y se usará para rellenar la zona detrás del mamparo sobre el nivel promedio de la marea alta pero al fondo de la pendiente del techo. Debido a que este suelo rellenado contendrá una concentración de BPC hasta 25ppm al igual que características de plomo, una capa/techo protector se debe poner sobre todo el terminal, junto con la Limitación de Uso y Actividad (AUL por sus siglas en inglés) de la propiedad. La remediación, incluye la zona alterada de la limpieza previa 21E, alcanzará un estatus Sin Riesgo Significativo con resultados de medidas correctivas de conformidad con el programa del estado c. 21E. Además, un plan para monitorear el agua subterránea y su funcionamiento a largo plazo y un plan de mantenimiento requerirá consistencia con la Determinación TSCA. (Véase la respuesta del Estado a USEPA el 23 de junio de 2012, preguntas relacionadas con TSCA con detalles adicionales.)

La cubertura puesta en el CDF y la zona de orilla deben funcionar como barreras hacia el contacto directo de exposición al suelo contaminado. Dada anticipadas las cargas pesadas en el terminal, un asfalto o cubierto de hormigón no se considera posible. Cierta carga resultará con grietas superficiales. Por lo tanto, la cobertura debe consistir, como mínimo, tres pies de Densa Zahorra Artificial la cual es una mezcla de zahorra artificial y debe ser consistente con la determinación TSCA anexo (Véase Apéndice J(1) de la Determinación Preliminar). Pequeñas partes del terminal propuesto se pueden pavimentar para acceso a calzadas, equipo de cojinetes y áreas de superficie dura. El sitio será pendiente para que el flujo de la cubierta siga permanentemente hacia la cuenca de recepción.

Compactación de la zona de relleno y la zona de orilla adyacente a la parte principal del terminal será necesaria para apoyar las anticipadas cargas pesadas antes de instalar la cobertura. (El diseño apoya una uniformada carga útil de 20 toneladas (toneladas métricas) por metro cuadrado o aproximadamente 4.098 libras por pie cuadrado.) Vibración y métodos convencionales se usaran para compactación. El área será graduada y cubierta como se explicó anteriormente.

Las propiedades auxiliares indicadas en el Anexo D de la presentación del Estado el 18 de Junio del 2012 requerirán labores viables con el uso del CDF para apoyar la industria eólica. Una propiedad con restricciones de gastos generales (Mapa 31, Parcela 234- propio por N.B. Radio, Inc.) solo será usado como área de rendimiento para el equipo de la industria eólica y no se usará para premontaje de las turbinas eólicas o para cargar el equipo a los buques. Además, una de las propiedades en la configuración A (Ver Anexo D de la presentación del Estado el 18 de junio del 2012) actualmente tiene humedales; si esta configuración se incorpora al sitio del terminal, será necesario evaluar más el impacto al humedal y mitigación.

Estándares de Desempeño

El Estado ha recogido muestras de la columna de agua para proporcionar condiciones pre- dragado en la ubicación propuesta del Proyecto y evaluar la capacidad de contaminación en la columna de agua que pueda afectar las actividades del Proyecto. (Véase Anexo 36 de la presentación del Estado del 18 de enero 2012). El monitoreo de Turbidez se hará alrededor de las ubicaciones laborales de construcción del dragado, la cubertura y los mamparos. Se requerirán cortinas de limo alrededor de cada cubertura, dragado u otro trabajo en agua entre el 15 de enero y el 15 de junio para proteger las ventanillas de las peceras. También se requerirán cortinas de limo en todo momento alrededor de cualquier zona de relleno que no esté completamente cerrada (como detrás los propuestos mamparos.) Los estándares de desempeño de la calidad de agua, los cuales representan las acciones mínimas que se deben tomar, están anexos a la Determinación Preliminar como Apéndice C. En caso que estándares de desempeño sobresalgan, controles de ingeniería, mínimo, será implementado la inclusión del uso de las cortinas de limo y barreras absorbentes. Si los estándares de desempeño todavía siguen excediendo, el trabajo parará hasta que el problema sea resuelto para prevenir más excedencias. Véase también los estándares adicionales relacionados con el dragado y eliminación en el Apéndice E.

Un programa de calidad del aire se llevará a cabo a través del proceso de construcción de la obra terrestre y un plan de calidad de aire, consecuente con el Apéndice A (Requisitos del Plan de Calidad de Aire Mínima) y las Determinaciones TSCA propuestas al Proyecto, deben ser presentadas a la EPA. Al menos, cuatro estaciones de calidad de aire se establecerán alrededor de la zona laboral de construcción del terreno con medidas diarias de las partículas. Los resultados de calidad del aire estarán disponibles para las comunidades circundantes. Prácticas de la mejor administración como mantener expuesto la superficie del suelo tratado o mojado, cubriendo los montones de suelo y materiales no consolidados cuando no están en uso, también proporcionar áreas cerradas para materiales finos se incluirá para la supresión de polvo. Motores de emergencia estacionarios o de reserva instalados en la zona de construcción al igual que el equipo de construcción deben cumplir con los estándares de emisión estatal y federal incluyendo el uso del combustible diesel sin azufre. Los niveles de ruido se controlarán a través del uso de silenciadores y restricciones de operación durante la hora del día. En lo posible, se colectarán medidas dirías para el ruido alrededor del límite de la zona de terreno de construcción y serán reportadas a las comunidades circundantes. Véase más información en cuento estas medidas en la presentación del Estado del 16 de Junio del 2012, en las páginas 45-49.

Antes de empezar la construcción, las zonas de paleosuelo serán marcadas y no se permitirán equipos dentro o flotando en la parte superior de esta zona. Es más, no dragado u otras actividades laborales se llevarán a cabo dentro de los 100 pies de la zona sin un apoyo de excavación temporánea (la anticipación puede ser en la forma de muro de tablestacas para apoyar el paleosuelo.)

Las mejores prácticas de administración se usarán durante la construcción del propuesto terminal marítimo. Los residuos sólidos se verterán en un contenedor de basura portátil y serán trasportados afuera, a instalaciones licenciadas municipales de eliminación. Las zonas de surtido y almacenaje se mantendrán cubiertas si no se están usando. Entre los materiales almacenados en el terminal propuesto se incluye madera, material de construcción, tablestacas, productos de lubricación, aceite y grasa, gas, pintura, material de recubrimiento y equipo de construcción. Una zona de descontaminación con un recubrimiento temporal de polietileno se ubicará cerca de la entrada de construcción con pacas de heno y una cerca de limo en lugar del estanque de la zona de descontaminación. Esta zona se inspeccionará diariamente y cuando sea necesario.

El material de acumulación dragado limpio que se usará para rellenar el CDF o la zona de orilla que se ha dejado durante más de 15 días, debe ser tratado con virutas de mantilla de madera seca o semilla de pasto de festuca perenne.[29] Para el trabajo de las tierras altas, la cerca de limo aislará la reserva de suelo. Los montones de suelo con una pendiente de más de 10% estarán rodeados por un sistema de alcantarillado y berma.

---

[29] En la presentación del 29 de junio del 2012, se anuló el uso de taquificantes y emulsiones poliméricas como medidas estabilizadas para acumulación del suelo presente en la presentación del 18 de enero del 2012.

El material de acumulación asociado con las excavaciones de las tierras altas y el relleno dejado durante más de 7 días debe ser tratado con virutas de mantilla de madera seca o semilla de pasto de festuca perenne.

Las aguas pluviales se manejarán de acuerdo al Plan de Prevención de Contaminación de Aguas Pluviales (SWPPP, por sus siglas en inglés) que se finalizaran en el documento diseñado. El sistema de aguas pluviales se diseñará y se operará para asegurar descargas del propuesto CDF que no causen o contribuyen a una violación de las normas de calidad del agua. El enfoque del programa será controlar la erosión y sedimentos como resultado del movimiento de las grandes cantidades de material terreno y controlar el desborde del material dragado limpio usado en el relleno.

En general, las aguas pluviales se desviarán alrededor de la zona de construcción usando alcantarillados, desviación, enrocado y cuencas con sedimento temporal. Controles de sedimentos y erosión previenen el desborde de sedimentos a las aguas sin tratamiento del Puerto para suspender los sólidos y otros limites TMDL. La desembocadura en la parte norte del propuesto CDF se expandirá con un nuevo muro de tablestacas para asegurar que las aguas pluviales no se desemboquen a la zona de mamparos. La tubería existente se modificará y se fortalecerá o se remplazará si fuese necesario para acomodar las cargas del relleno, almacenaje, tráfico de camiones y de equipos pesados, incluyendo una grúa de 600 toneladas necesaria para trasladar la entrada y salida del equipo de turbina eólica del presupuesto CDF y la ida y vuelta de los buques que esperan en el mamparo.

La Limitación de Uso y Actividad conforme a M.G.L c. 21E será grabada para la zona entera de relleno y tierras altas del terminal. Cualquier desarrollo o actividad del propuesto CDF se debe diseñar, implementar y mantener de una manera para prevenir cualquier liberación o revelación de cualquier material contaminado con una concentración de BPC superior a 1ppm. Los controles institucionales se implementarán para prohibir el uso y contacto con las aguas subterráneas. Esto prohíbe actividades que adversamente afectan la cobertura y que prohíbe cualquier actividad para uso del terreno que no hayan sido consideradas como parte de la determinación TSCA. Al finalizar, el Estado asegurará la licencia M.G.L. c.91 al igual que otros permisos regulatorios del uso de CDF.

Medidas de Mitigación

La comprensión de impactos causados en las áreas de recursos requiere al Estado implementar las siguientes medidas de mitigación:

1. Crear/realzar los 4.47 acres de hábitat submareal al sur de la barrera de huracán en la zona de la cubertura piloto del Superfondo;
2. Crear/realzar los 1.9 acres con una combinación de la sucesión humedal en la marea afluente a lo largo del extremo occidental de la barrera huracán;
3. Crear 22.73 acres de hábitat invernal de lenguado en el exterior del Puerto;
4. EPA recomienda el cultivo de 24.542.803 mariscos durante más de 10 años dada la expectativa de 40% del índice de supervivencia; y
5. Finalización del Programa de Monitoreo a Largo Plazo

<u>Además de la arena limpia a la existente cobertura piloto del Superfondo ubicada al sur de la barrera huracán para crear o aumentar 19.38 acres de hábitat acuático:</u> Esta mitigación consiste en formar y mejorar los 4.47 acres del hábitat intermareal y 14.91 acres del hábitat submareal a través de la ubicación del adecuado material dragado fuera del Puerto, adyacente a la barrera huracán entre la barrera y la cubertura existente piloto del Superfondo.[30] Esta mitigación crea zonas intermareales y submareales con arena limpia generada por las actividades de dragado mientras cubre simultáneamente los sedimentos aislados con menos de 10ppm BPC de contaminación. Esto aumenta las zonas de semillas y forraje para el lenguado invernal, scup, róbalo y el rodaballo americano, hábitat de mariscos, y el hábitat de cangrejo bayoneta. Véase el Anexo A de la presentación del Estado del 29 de Junio del 2012 sobre los planes de ingeniería de dicha zona.

<u>Rehabilitación y restauración del alcantarillado de la barrera huracán vegetada:</u> Dependiendo del Cuerpo de Ingenieros del Ejercito de los Estados Unidos de América concurrentes con 33 U.S.C. § 408 que el diseño del canal no tendrá ningún efecto adverso en la operación de la barrera huracán, esta mitigación consiste en la creación/enlace de 1.9 acres de una combinación de zona pantanosa (marisma, bajos pantanos, altos pantanos y el área transicional) dentro de la zona de la marea afluente detrás de la barrera huracán entre las calles Cove y Gifford. Esto involucra la eliminación de algunos sedimentos contaminados de BPC que han llenado el afluente, la eliminación del material en la célula CAD 3 y la zona de cobertura con material limpio y clasificación para prevenir el contacto directo con los residuos restantes del impactado sedimento. Repoblar con las plantas nativas del

humedal y la instalación de acceso al público de los caminos/ciclistas adyacentes a la zona creada nueva de humedal también será parte de las medidas de mitigación. Un programa de monitoreo se implementará para proteger contra la especies invasivas. Estas medidas de mitigación mejorará la capacidad hidráulica del afluente de la marea para transportar aguas pluviales del posterior de la barrera y mejorará las zonas de desove y forraje para el lenguado invernal, scup, róbalo y el rodaballo americano, y mejorar la zona de forraje para la vida silvestre identificada como el recurso de delineación. Véase el Anexo A de la presentación del Estado del 18 de junio del 2012 para los planes y la sección transversal de estas actividades mitigatorias.

Creación de 22,73 acres de hábitat de lenguado invernal en la parte exterior del Puerto:[31] Estas medidas consisten en rellenar una depresión relativa al occidente del Canal Federa, inmediatamente al norte del faro en Butler Flats. El borde occidental de la zona a rellenar (el borde más cercano al canal) es de 90 pies del límite occidental del Canal Federal. El dragado relleno de navegación limpio se ubicará en la zona para levantar la elevación de -20 MLLW a una profundidad de aproximadamente -16.4 MLWW.

Cultivo de Mariscos: Para compensar los aproximados 9,817,121 mariscos perdidos durante el relleno y/o operaciones de dragado, el cultivo propuesto está diseñado para proporcionar entre 1,000,000 a 2,000,000 semillas al año durante los próximos cinco a diez años y así aportar aproximadamente 9,817,121 de semillas para este Proyecto. Véase el Anexo E de la presentación del Estado el 18 de junio del 2012 y el Anexo A del 29 de junio del 2012 de la presentación para los planes ingenieros de esta zona. Dado que el esperado índice de supervivencia ese de 40%, EPA recomienda resembrar 24,542,803 de mariscos en un plazo superior a los 10 años para remplazar los 9,817,121 mariscos afectados.

La Finalización del Programa de Monitorización de Charrán: El Estado está proponiendo una encuesta para confirmar la presencia de hábitat de alimentación al igual que el uso de la zona por el Charrán. Como los Charranes son pájaros migratorios, la mejor temporada para realizar la encuesta sería en mayo o a mediados de junio del marco temporal con los transectos de bote finalizados cada 2 semanas para contar el tipo y el número de los Charranes que vuelan sobre el transecto. Si este Proyecto propuesto es aprobado, el Estado anticipa realizar una encuesta durante la primavera o el verano del 2013.

---

[30] Página 6 del ROD de 1998 identifica dos zonas ubicadas al sur de la barrera del huracán al exterior del Puerto que contienen sedimentos con concentración de CPB superiores al nivel de 50ppm en el Puerto inferior y hay que determinar que estas zonas se traten de manera provisional como parte del remedio. Una cobertura piloto submarina fue llevada a cabo en el 2005 sobre una de las zonas con sedimentos contaminados para evaluar el funcionamiento de la cobertura submarina en el exterior del Puerto. Véase Figura 7 para conocer ubicación de la cubertura. Más información sobre la cobertura submarina piloto se puede encontrar en la página web www.epa.gov/nbh.

[31] La cantidad de acres propuestos para el hábitat de lenguado Invernal pasó de los originales 17.73 acres presentados por el Estado en la presentación el 18 de enero, 2012 a la presente cantidad de 22.73 acres en la presentación del 18 de junio del

2012. La mitigación adicional fue añadida para compensar por el potencial dragado del canal federal y potencial de ampliación y profundidad al canal preliminar profundo; sin embargo, debido a que este trabajo adicional no es cierto en el momento, no hay compromiso por el Estado para realizar este trabajo de aumento de mitigación.

Requisitos CERCLA

El Proyecto propuesto conforme con CERCLA § 121:

El Proyecto Propuesto es la Protección de Salud Humana y del Medio Ambiente

Relatado completamente en la Sección V y VI del ROD de 1998, EPA halló que la contaminación del resultado BCP es un riesgo inaceptable para la salud humana y el medio ambiente. El riesgo más grande que se ha hallado para la salud humana es la ingestión frecuente de los mariscos locales (ej., semanales), aunque riesgos inaceptables también fueron hallados en el frecuente contacto humano con la contaminación BPC de los sedimentos costales o del suelo. Ecológicamente, las investigaciones EPA concluyeron que el ecosistema marítimo del puerto está severamente perjudicado debido a la amplia contaminación de sedimentos CBP. El dragado e insolación de las células CAD, con eventual cubertura, absorberá mucho más rápido aproximadamente 240.000 yardas cúbicas del sedimento de contaminación BPC el cual probablemente no será dirigido por el Dragado Superfondo, dependiendo en la concentración (los niveles de limpieza son 50 ppm BCP de la parte baja del puerto y la marisma salobre; 25 ppm en las zonas de playa; y 1 ppm en las residencias[32]). La mayoría de concentración BPC en los sedimentos de la zona del Proyecto propuesto está por debajo de 50 ppm. El dragado también eliminará metales pesados en sedimentos vinculados con los BPC. Estas acciones aumentan el ROD de 1998 reduciendo mucho más la probabilidad de contacto directo e ingestión accidental de sedimentos contaminados a lo largo de la zona de playa. Además, el aislamiento y dragado del sedimento contaminado en las zonas intermareal y submareal elimina la disponibilidad de contaminación BPC a la vida acuática, particularmente aquella que bioacumula BPC que ha llevado al riesgo del consumo de pescado en dicho sitio. Véase la Sección VI del ROD de 1998 para más información sobre los riesgos en el sitio Superfondo.

Además, aunque el Estado lo llevará a cabo independientemente a través del programa de limpieza estatal, el trabajo de reparación de tierras altas se dirigirá sobre el suelo contaminado con BPC y otros contaminantes que de otra manera se dirigirán en un futuro previsible si este Proyecto propuesto no se llevara a cabo. Los BPC de más de 25 ppm en el suelo serán excavados y eliminados ex situ; restantes contaminantes serán cubiertos por el estado con una barrera ingeniera para prevenir el contacto directo con la contaminación.

---

[32] El ROD 1998 también incluye la limpieza de un nivel de 10 ppm para el Puerto superior submareal y sedimento en la marisma.

Ambos CAD y las cuberturas de tierras altas mantendrán la protección a través de los planes para monitorear y la operación de largo plazo, a través del uso del terreno y restricciones de navegación como fuese necesario.

El Proyecto Propuesto Utiliza Soluciones Permanentes y Tratamiento Alternativo o Recursos Tecnológicos de Recuperación en Toda la Máxima Medida Posible.

El Proyecto propuesto proporcionará una solución permanente a la amplia y persistente contaminación BPC en el sedimento posterior del puerto. El CAD (y el CDF en la medida de cualquier sedimento restante después que la dragada huella CDF esté contaminada) permanentemente aísla a la humanidad y a receptores ambientales de estos sedimentos conteniéndolos en perpetuidad usando una tecnología segura y protectora.33

El Proyecto Propuesto no satisface las preferencias del tratamiento como elemento principal

El Proyecto propuesto no usa tratamiento del sedimento contaminado BPC como elemento principal. La protección contra el supuesto riesgo contra estos sedimentos (en particular exposición acuática y consumición de mariscos resultando en la bioacumulación en el tejido de la pesca) se proporciona al eliminar y aislar permanente los CAD (y en la medida que haya restos de sedimentos contaminados en la huella después del dragado) en el CDF. El tratamiento del sedimento dragado no es necesario ya que los CAD están protegidos si los sedimentos contenidos dentro de ellos son tratados o no. El tratamiento añadirá riesgos a corto plazo debido a la manipulación de materiales y emisión que puede resultar, sin embargo no se calcula para este Proyecto propuesto. El tratamiento probablemente añadirá gastos significativos a este Proyecto sin perspectivas de desarrollo.[34]

El Proyecto Propuesto es Rentable

El Estado no ha proporcionado información de gastos que permita a EPA analizar el valor rentable en este particular Proyecto propuesto; sin embargo, el dinero del Superfondo no se usará para financiar el Proyecto propuesto.

El Proyecto Propuesto Obtiene ARARS

A continuación, más información detallada sobre cómo el Proyecto propuesto cumple con los ARAR.

---

[33]EPA recientemente emitió una Explicación de las Diferencias Significativas al ROD de 1998 según el uso elegido de CAD para cierto sedimento dragado en el Puerto inferior y la parte sur del Puerto superior. En ese documento EPA presentó en sus conclusiones que los CAD son seguros y protectores. Véase el informe de marzo 2011, Final- Cuarta Explicación de las Diferencias Significativas para el Uso del Puerto Inferior célula CAD (LHCC), Sitio del Superfondo del Puerto de New Bedford, Operable Unidad #1, New Bedford, Massachusetts. Todos los registros administrativos para el Sitio del Superfondo del Puerto de New Bedford están incorporados por referencia en este registro administrativo y también están disponibles en la Biblioteca Publica New Bedford, El Centro de Registro del Superfondo EPA y www.epa.gov/nbh.

[34]EPA investigó varias tecnologías de tratamiento para el sedimento dragado de contaminación más significativo del puerto superior en la zona del punto de conflicto. Basado en las preocupaciones de la comunidad sobre la contaminación del aire, la tecnología de varios tratamientos y gastos, la Enmienda del Registro de la Decisión de EPA en 1999 seleccionó un ex situ apropiadamente a una instalación licenciada. Véase Enmienda del Registro de la Decisión para la Zona del punto de conflicto en New Bedford, Unidad 2 Operable, emitida el 27 de abril del 1999. Todos los Registros administrativos para el Sitio del Superfondo del Puerto de New Bedford se incorporaron por referencias en los registros administrativos y también están disponibles en la Biblioteca Pública de New Bedford, el Centro del Superfondo EPA y www.epa.gov/nbh.

Importantes Requisitos Fundamentales

Debido a que EPA se ha integrado a la Solución para un mejor estado en el ROD de 1998, el Proyecto propuesto debe cumplir con §121(d) de CERCLA35 y §300.450 del NCP, el cual requiere la labor para cumplir con los requisitos sustantivos de todas las regulaciones aplicables o relevantes y apropiadas (ARARs).36 Simplemente explica, un requisito pertinente a la norma de limpieza, norma de control y otros requisitos sustanciales de protección ambiental, criterios o limitaciones promulgadas bajo la ley Federal o Estatal que especificadamente aborda las sustancias peligrosas, contaminantes, medidas correctoras, ubicación u otra circunstancia en el sitio CERCLA. Los requisitos apropiados y relevantes son las normas de limpieza, normas de control y otros requisitos sustanciales de protección ambiental , criterios o limitaciones promulgadas bajo la ley Federal o Estatal que, aunque no se "aplica" a las sustancias peligrosas, contaminantes, medidas correctoras, ubicación y otra circunstancian en el sitio CERCLA, dirigir los problemas o situaciones suficientemente similar encontradas en el sitio CERCLA que su uso sea apropiado a un sitio particular.37 Además, hay avisos no promulgados o guías emitidas por el gobierno Estatal o Federal que no son jurídicamente vinculables y no tienen el estatus potencial ARAR. Sin embargo, en muchas circunstancias este material, referido como no-promulgado pero "se considera" ("TBC" por sus siglas en ingles) será considerado con ARAR como parte de la evaluación de riesgo del sitio y se puede usar para determinar el nivel necesario de limpieza para la protección ambiental y de salud.[38]

Las tablas que reflejan los requisitos fundamentales federales para este Proyecto propuesto son presentadas en la Tabla 2 de la Determinación Preliminar. A continuación, está el resumen de los requisitos federales más significativos. Anexo a éste documento, indicado, hay más descripciones detalladas de los requisitos y las acciones que se deben tomar para cumplir con los requisitos.

El ARAR Estatal fue identificado por el Estado en una presentación proporcionada por EPA el 18 de junio del 2012. La presentación complementaria y presentaciones actualizadas ante del Estado que identifican los requisitos substanciales del estado. Las copias de las presentaciones van incluidas en la Determinación Preliminar como Apéndice D.

---

[35]Bajo la Sección 121(d)(1) de CERCLA, dependiendo de las medidas de corrección que se hayan seleccionado bajo esta sección o en caso contrario requerida o concordada por el Presidente... se alcanzará un nivel de limpieza para las sustancias peligrosas, los contaminantes liberados al ambiente y el control de futuras liberaciones a un mínimo, el cual asegura protección de la salud humana y ambiental.

[36]La Sección 300.430 (e)(9)(iii)(B) proporciona medidas correctoras: "se evaluará para determinar si obtienen aplicables o requisitos relevantes y apropiados bajo la ley ambiental federal." Además, la Sección 300.430 (f) (1) (ii))(B) del NCP proporciona "medidas correctoras en situ seleccionadas en ROD deben alcanzar aquellas ARAR que son identificadas en el momento con la firma ROD o proporciona motivos para suponer una exención bajo la sección 300.430(f)(1)(ii)(C)". Mientras el mejoramiento laboral ARAR no fue identificado en el Plan Propuesto o ROD, se hizo muy claro en los documentos y en la respuesta de EPA a los comentarios que aunque no será necesario obtener un permiso, el mejoramiento laboral debe seguir los requisitos sustanciales que una instalación permitida debe cubrir.

[37]Conformidad CERCLA con Otro Manual de Leyes: Provisionales Definitivos, OSWER/EPA/540/G-89/006 (agosto 1988), p. 1-10.

[38]Id. at p. xiv.

Sección 404 de la Ley Federal De Agua Limpia (33 U.S.C. § 1344)
Sección 10 del Acta de los Ríos y Puertos de 1899 (33 U.S.C. § 403)

Decreto No. 11990 de Humedal

Sección 404 del Acta de Aguas Limpias prohíbe el desempeño de dragado o material de relleno a las aguas de U.S.A con excepción y bajo cumplimiento a los requisitos de pautas § 404(b)(1) (40 C.F.R. Parte 230). En particular, las pautas prohíben, entre otras cosas, el desempeño al humedal y otras aguas si hay una alternativa posible para el propuesto desempeño el cual tendrá menos impactos adversos al ecosistema acuático. Ellos también prohíben que pueda causar o contribuir a la violación de las normas de calidad de aguas estatales; perjudicará la continua existencia de las especies amenazadas en peligro de extinción o resultar en la probabilidad de la destrucción o modificación adversa del hábitat crítico de dichas especies; o causar o contribuir a la degradación significativa de las aguas Estadunidenses. Finalmente, ellos requieren tomar todos los pasos posibles y apropiados para minimizar impactos potenciales de adversos desempeños en el ecosistema acuático, incluyendo mitigación compensatoria para cualquier impacto evitable. Después de una atenta evaluación de la presentaciones Estatales y basado en la información proporcionada en estas presentación EPA ha determinado tentativamente que el Proyecto cumpla con las pautas § 404(b)(1) proporcionadas que especifican minimización y medidas empleadas de mitigación. Las bases para la Determinación EAP figuran en el Apéndice E de esta Determinación Preliminar. **EPA está específicamente pidiendo comentarios públicos con la Determinación del EPA que el Proyecto representa posibles alternativas de menos daños ambientales y cumple con los otros requisitos de las pautas § 404(b)(1).**

La sección 10 del Acta de Ríos y Puertos prohíbe la obstrucción o alteración (incluyendo dragado) de cualquiera de las aguas de navegación estadounidenses al menos se determine que la actividad no es contraria al interés público y de otra manera cumpla con todas las pertinentes leyes federales. EPA ha considerado todos los intereses de factores pertinentes asociados con el propuesto Proyecto del Terminal Sur y ha determinado que los preliminares del propuesto Proyecto no son contrarios al interés total del público. EPA necesitará concluir la coordinación con las agencias Federales y Estatales de recursos en varias áreas antes de que se pueda hacer una determinación final si el Proyecto propuesto reúne los requisitos.

Para más detalles, véase Apéndice E de la Determinación Preliminar.

Sección 402 del Acta de Agua Limpia, (33 U.S.C. § 1342)

Sección 301 del CWA, 33 U.S.C. § 1311, prohíbe por lo general el desempeño de contaminantes en las aguas de los Estados Unidos con excepción al cumplimiento de varias secciones del Acta, incluyendo Secciones 402 y 404, 33 U.S.C §§ 1342 y 1344. Sección 402 autoriza los desempeños sujetos a los requisitos de permiso del Sistema Nacional de Eliminación de Descarga Contaminantes (NPDES, por sus siglas en inglés). Entre los desempeños regulados por el programa de permiso del NPDES hay ciertos desempeños de aguas pluviales, específicamente aquellos regulados por el Sistema de Alcantarillado Pluvial Apartado Municipal ("MS4"); aquellos asociados con la actividad industrial definida en 40 C.F.R. § 122.26(b)(14); aquellos asociados con la actividad construccional definida como 40 C.F.R. § 122.26(b)(15); y aquellas específicamente designadas para necesitar el permiso NPDES de aguas pluviales bajo la designación autorizada de residuos. El NPDES regula desempeños en el Proyecto del Terminal Sur que están bajo construcción como parte del Remedio para el Mejoramiento

Estatal ("SER") son los desempeños de aguas pluviales asociados con las actividades de construcción. Los operadores sujetos al Proyecto EPA de aguas pluviales con regulaciones de construcción deben cumplir con los términos y condiciones incluidas bajo el Permiso General de Construcción en el EPA (CGP por sus siglas en inglés). Basado en la información adquirida de la presentación Estatal titulada *Remedio para el Mejoramiento Estatal en New Bedford, Terminal Sur (18 de Enero del 2012),* EPA ha concluido tentativamente que si las operaciones de construcción y las medidas administrativas de las aguas pluviales son asumidas como se explican, los desempeños de las aguas pluviales deben reunir las condiciones del CGP. Esta conclusión tentativa en condición del Estado para actualizar y completar el Plan de Prevención de la Contaminación de Aguas Pluviales dirigirá todos los elementos del CGP sin tardar más de catorce (14) días antes de perturbar las actividades terrenas afectadas, en la implementación del Estado con el SWPPP consistente los términos y condiciones del CGP.

Para más detalles, véase Apéndice F de la Determinación Preliminar.

Navegación y Aguas Navegables, 33 USC 408

Este estatuto establece la ilegalidad para cualquier persona que perjudique la utilidad de la pared marítima, el mamparo, el malecón, la acequia, el dique, el muelle, el embarcadero u otro trabajo construido en los Estados Unidos, a menos que el permiso sea concedido a la determinación de tal ocupación o uso, siempre y cuando no sea peligroso para el interés público.

El Estado, a través de contratistas privados, evaluó el efecto del dragado cerca de la barrera huracán. Después de haber hecho un análisis de estabilidad de la pendiente, se determinó que el dragado no tendrá un impacto adverso a la barrera huracán. Una copia del análisis está anexa a la presentación del Estado del 18 de junio del 2012, Anexo Z.

El Cuerpo de Ingenieros está revisando el diseño del canal para asegurar que no haya adversos efectos con la operación de la Barrera Huracán. EPA coordinará con el Cuerpo para hacerse cargo de cualquier inquietud antes de la decisión final del EPA para el Proyecto.

La Ley Nacional para la Conservación Histórica, 16 U.S.C. §470,36 CFR Parte 800

Sección 106 de la Ley Nacional para la Conservación Histórica requiere Agencias Federales, en colaboración con otras partes interesadas, que consideren antes de la tarea los efectos del compromiso con propiedades históricas. El punto de la emisión EPA de esta Determinación Preliminar es considerado como una tarea federal, se requiere del EPA, después de las consultas, que determine a qué efecto de anticipación tentativo puede emitir la Determinación Final de las propiedades históricas.
Dos zonas de paleosuelo fueron encontradas en el alrededor submareal del Proyecto propuesto. Ambos Oficiales de Preservación Histórica ("SHPO" por sus siglas en inglés) y la Junta de Recursos Arqueológicos Subacuático de Massachusetts ("MBUAR" por sus siglas en inglés) solicitaron que los planeadores del Proyecto consideren alternativas para evitar impactos adversos a la zona de paleosuelo. Además, EPA y el Estado se han comprometido conferenciar sobre estos suelos con las tribus de Wampanoag Tribu de Gay Head (Aquinnah), y la Tribu Mashpee Wampanoag. De conformidad con los comentarios de las partes consultoras, la huella del propuesto CDF se ha alterado para evitar los impactos al paleosuelo. Ni el SHPO o MBUAR se han opuesto o suscitado a alguna preocupación relacionada con el rediseño de esta propuesta CD y las tribus han indicado que están satisfechas con el

rediseño propuesto. Además, el Estado y las tribus han acordado que a las Tribus se les brindará la oportunidad de monitorear las actividades de construcción.

Un naufragio se identificó en la porción submareal del Proyecto, y SHPO y MBUAR se han puesto de acuerdo para que el naufragio no forme parte del Criterio de Elegibilidad para ser listado en el Registro Nacional de los Lugares de Preservación Histórica y no se justifique más investigación.

Además de brindarles a las tribus la oportunidad de monitorear las actividades de construcción, el Estado tomará otros pasos para limitar y evitar efectos adversos, entre ellos tener a bordo del buque arqueólogos entrenados adecuadamente para monitorear actividades del dragado, disturbios del suelo y seguir sus políticas y procedimientos sin recursos arqueológicos imprevistos o sin que restos humanos sean descubiertos.

Como evaluación de los 12 acres originales de tierras altas realizadas en el 2010 se llegó a la conclusión no estudiar los recursos adicionales de origen cultural o investigación de superficie arqueológica, ya que ésta no es necesaria en la zona de tierras altas. Desde la finalización de ésta evaluación, sin embargo, el tamaño de la zona de tierras altas ha aumentado significativamente de 12 acres hasta aproximadamente 21.4 acres para permitir colocar espacio adicional. El Estado se ha comprometido fomentar las evaluaciones adicionales, incluyendo evaluaciones arqueológicas, una vez finalizado el delineado completo del sitio.

EPA ha revisado todas la investigaciones arqueológicas con respecto a las zonas proyectadas que serán impactadas por el Proyecto propuesto y considerando la aportación de dichas parte comprometidas incluyendo SHPO, MBUAR, La Tribu Wampanoag de Gay Head (Aquinnah), y la Tribu Mashpee Wampanoag. En cuanto a las investigaciones, la modificación del diseño del Proyecto, determinaciones y condiciones dichas anteriormente, EPA intenta proponer un encuentro sin efectos adversos para las zonas submareales e intermareales siempre y cuando el Estado esté de acuerdo en cumplir con las condiciones impuestas por las Tribus. Conforme a las regulaciones aplicadas, EPA notificará las partes asesoras de estos encuentros. Si el SHPO y las Tribus están conformes con lo encontrado y no proporcionan una respuesta en 30 días de confirmación, EPA podrá proceder con la aprobación del Proyecto propuesto. Sin embargo, EPA no puede concluir a la sección 106 del proceso de compromiso en conexión con la zona de tierras altas hasta que se complete una evaluación final de la zona entera y las partes de consejería sean comprometidas adecuadamente.

Para más detalles, véase Apéndice G de la Determinación Preliminar.

Evaluación Esencial del Hábitat de Peces bajo la Ley de Magnuson-Stevens, 16 U.S.C. § § 1851 et seq.

Esta Ley establece los procedimientos diseñados para identificar, conservar y mejorar el esencial Hábitat de Peces (EFH, por sus siglas en inglés) aquellas especies reguladas bajo el plan de gestión de las pesquerías. Antes que una acción federal sea tomada, se debe llevar a cabo la consejería con la Administración Nacional Oceánica y el Servicio Nacional de Pesquerías Marinas (NMFS, por sus siglas en inglés).

La mayoría del impacto del hábitat EFH asociado con este Proyecto será temporal y reversible. Se requerirá una evaluación ambiental para asegurar que se lleven a cabo las normas de comportamiento. Superaciones de estas normas de comportamiento pueden provocar disminución de las tasas de dragado para asegurar la protección de la calidad del agua. Para el impacto permanente, el Estado ha

desarrollado un paquete de mitigación que pueda compensar la proyectada pérdida del hábitat desove del lenguado invernal, la marisma salobre, y el hábitat intermareal. Un esfuerzo del cultivo de expansión de mariscos consistirá con lo dicho anteriormente de la compensación necesaria de pérdidas asociadas con estos recursos. EPA ha determinado tentativamente que los impactos de las especies EFH serán mínimos y mitigados en gran medida de lo posible, siempre y cuando el Estado implemente por completo todas las propuestas mínimas y medidas de mitigación indicadas anteriormente.

Esta Evaluación es el primer paso requerido en el proceso de consejería entre la agencia de acción federal (en este caso EPA) y NMFS. NMFS revisará este documento y puede emitir la conversación de recomendaciones. EPA puede o no adoptar aquellas recomendaciones, pero si el EPA decide no adoptar cualquier recomendación, EPA debe proporcionar una explicación por escrito defendiendo esa opción al NMFS. EPA completará el proceso de consejería antes de tomar una decisión final con el Proyecto.

Para más detalles, véase Apéndice H de esta Determinación Preliminar.

La Ley a la Coordinación en Materia de Pesca y de Fauna, ("FWCA") 16 U.S.C. §661-677e

La Ley requiere una consulta con la Coordinación de Materia de Pesca y de Fauna de U.S.A. (FWS, por sus siglas en inglés) y las agencias estatales de pesca y de fauna se deben comprometer con el propósito de "prevenir pérdida y daños a los recursos de fauna". Este proceso incluye a la consejería llevando a cabo una participación formal e informal en todas las fases de planeación del Proyecto, construcción, operación, y mantenimiento; un informe de los encuentros y recomendaciones, la cual es la culminación formal de las encuestas exigidas e investigaciones; el considerar e implementar, técnicamente, son actividades de agencias de acción pero esto puede ser significativamente influenciado por las acciones del FWS y participación continúa en la planeación y el proceso de tomar decisiones.

EPA coordina atentamente con FWS con respeto a ambos FWCA y la Ley de Especies en peligro de Extinción durante la evaluación de Proyecto propuesto. Las conclusiones tentativas del EPA con respecto a los impactos potenciales de pesca y fauna del Proyecto y de las medidas de mitigación potencial se discuten en las secciones 5, 6 y 7 del Apéndice E. EPA tendrá en cuenta cualquier comentario proporcionado por el FWS durante el periodo de comentarios públicos sobre el Proyecto y la Determinación Preliminar EPA cuando se formule su decisión final, consistente con FWCA.
Para más detalles, véase Apéndice O de la Determinación Preliminar.

Ley de Especies en Peligro de Extinción, 16 U.S.C. §1531 et seq.

La Sección 7 de la Ley de Especies del Peligro de Extinción requiere que EPA se asegure aconsejar con los servicios de Pesca y Fauna ("FWS") o el Servicio Nacional de Pesquerías Marinas ("NMFS") que cualquier acción autorizada por el EPA no perjudica la existencia continua de cualquier especie en peligro o amenazadas, o su hábitat critico adversamente afectado.

Después de identificar las 3 especies bajo jurisdicción del FWS que puede ocurrir en la zona del Proyecto propuesto, EPA inició consejerías informales con FWS y se aportó a EPA la Evaluación Biológica Preliminar. Las tres especies son el charrán rosado (en peligro), el Chorlo Silbador (Charadrius medolus) y el escarabajo tigre de playa noreste (ambos especies en peligro). EPA determinó subsecuentemente, y FWS ha confirmado informalmente que el Chorlo Silbador y el

escarabajo tigre de playa noreste no están en la zona de Proyecto. EPA está esperando confirmación por escrito del FWS. EPA completó una evaluación de los efectos de la construcción y la operación a largo plazo del Proyecto propuesto con el charrán rosado y por las razones discutidas durante la Evaluación Biológica final, EPA concluye que mientras el Proyecto propuesto puede afectar al charrán rosado, es poco probable que el Proyecto afecte a la especie.

EPA también identificó el esturión Atlántico como especie en peligro bajo la jurisdicción de NMFS, la cual tiene la capacidad de ocurrir en la zona del Proyecto y pueda ser afectada adversamente debido a las acciones propuestas. En la actualidad EPA está buscando asistencia técnica adicional del NMF y está bajo análisis de pre-consejería con estos. En tal proceso, EPA y NMFS están analizando las restricciones durante la época del año, opción de secuenciación del Proyecto, técnicas de dragado mitigativo el cual puede disminuir o eliminar considerablemente cualquier efecto adverso a la especie. En un futuro cercano, EPA formará con NMFS una consejería informal la cual incluirá la preparación de la Evaluación Biológica.
Para más detalles, véase Apéndice I de esta Determinación Preliminar.

La Ley de Control de Sustancias Tóxicas (TSCA, por sus siglas en inglés), 15 U.S.C §2601 et seq.

40 CFR §761.61 Residuos Recuperados BPC

TSCA y sus reglas implementadas en el 40 C.F.R. Parte 761, regulan la fabricación, el proceso, la distribución comercial, uso, limpieza, almacenaje y eliminación de BPC. En particular, § 761.61(c) proporcionan la limpieza y opciones de eliminación para reparar los desechos BPC, como se definió en §761.3, bajo el procedimiento de auto implementación, a través de la eliminación de base de desempeño, o con la aprobación basada en el riesgo emitido por EPA. La aprobación basada en el riesgo requiere una determinación por EPA que el método propuesto no presentará un riesgo irrazonable de agravio a la salud o al medio ambiente. El Estado ha establecido que el suelo contaminado de BPC y los sedimentos que se excavarán, dragarán y se eliminarán cubren la definición de la solución para los desechos de BPC como se definen en §761.3 del TSCA. Del tal modo, este suelo y sedimentos están regulados al cumplimiento de limpieza § 761.61(c).

Basada en la información proporcionada por el Estado, EPA tomó la determinación preliminar que el método propuesto de excavación y eliminación de los suelos de las tierras altas y la eliminación de ciertos sedimentos contaminados con BPC, incluyendo dragado, actividades de eliminación relacionadas con la célula CAD 3, todos los cuales van incluidos en propuesto Proyecto del Terminal Sur, no poseen riesgo irrazonable para la salud humana o el medio ambiente mientras se cumplan las condiciones presentadas en la Determinación TSCA anexa como Apéndice J(1) de esta Determinación Preliminar. Las actividades cubiertas y condiciones contenidas dentro de la Determinación TSCA se detallan por completo bajo Apéndice J(1).

Además, EPA propone modificar la existente Determinación TSCA emitida el 12 de noviembre del 2008, modificada el 18 de junio del 2010, para incluir el dragado y eliminación de los sedimentos de contaminación BPC dragados dentro de la huella de la célula CAD 3 y de la turbidez marítima adyacente a la barrera huracán en la existente célula CAD 2. Basado en la información proporcionada por el Estado, siempre y cuando las condiciones cumplan en esta Segunda Modificación del 12 de noviembre del 2008 TSCA §761.61(c), EPA está determinando si la eliminación de los sedimentos de la célula CAD 3 y de la turbidez marítima a la célula CAD 2 no poseen un riesgo irrazonable a la salud

humana y al medio ambiente. Estas actividades y condiciones se hallan en el interior de la Determinación TSCA modificada y se explican con más detalle en el Apéndice J(2).

EPA está pidiendo comentarios específicos al público sobre estas dos propuestas de determinación TSCA §761.61(c).

***La Ley del Aire Puro, 42 U.S.C. §7506(c),* 40 CFR Parte 93, Subparte B (Regla General de Conformidad)**

42 U.S.C. § 7412, 40 CFR Partes 61 y 63 (NESHAP)

La Regla General de Conformidad del EPA, 40 CFR Parte 93, Subparte B, implementa la sección 176(c) de la Ley del Aire Puro por las zonas de incumplimiento y mantenimiento. Se requiere una acción federal, al menos exenta, conforme a los planes de implantación con aprobación federal. EPA ha analizado el impacto de la calidad del aire asociada con la construcción del Proyecto del Terminal Sur para la conformidad de aplicabilidad en el cumplimiento de la Regla General de Conformidad. EPA ha determinado que aquellos impactos no excederán los niveles mínimos de emisiones directas e indirectas del criterio contaminado o sus precursores y están exentos por 40 CFR 93.153.[39] Cualquier emisión posterior indirecta no está por lo general bajo las responsabilidades del programa continuo del EPA y generalmente no pueden ser posiblemente controladas por el EPA. Por estas razones EPA no requiere una determinación conformada para la autorización de este Proyecto.

---

[39]EPA ha determinado que la potencia de NOx y VOC producidos durante la construcción del CDF están a niveles mínimos basados en el tipo de equipo usado, durante el plazo de 9 meses de construcción y la cantidad de horas que cada porción funcionará por día. La potencia calculada de NOx es aproximadamente 27.70 toneladas (según el calendario anual) y aproximadamente 1.3 toneladas según los años del calendario VOC.

Si el Proyecto involucra cualquier actividad bajo 40 CFR Partes 61 ó 63 (NESHAP), entonces es necesario cumplir con el NESHAP a la medida de lo posible.

Para los requisitos mínimos del monitores de aire véase Apéndice A de la Determinación Preliminar.

Políticas y Decretos

Según la guía del EPA, "Además, las leyes de jurisdicciones vinculantes y regulaciones, muchas agencias federales y estatales de salud pública y ambiental... desarrollan criterios, avisos, guías y normas propuestas que no son jurisdicciones vinculadas, pero que pueden proporcionar información útil o procedimientos recomendados.[40] Estos materiales "a ser considerados" (TBC) son creados para complementar el uso de los ARAR, y no para competir con estos o remplazarlos. TBC no es jurídicamente vinculante y por eso no son ARAR. Su identificación y uso no son mandatorios.[41] TBC pueden incluir Decretos. Sin embargo, los Decretos varían de otros TBC en que éstos son órdenes del Presidente o toda la Rama Ejecutiva de empleados, y aunque no sean ARAR bajo CERCLA estos deben de cumplir.[42]

A continuación, se encuentra la lista de los Decretos Federales significativos que han sido identificados como TBC para el Proyecto propuesto.

Decreto de Administración del Planicie Aluvial, Decreto 11988

EPA está pidiendo comentarios específicos al público sobre la siguiente determinación propuesta.

El Decreto 11988 determina los requisitos para las agencias federales en la administración de asuntos del planicie aluvial emitido el 24 de mayo de 1977 con avance de la Ley de la Política Ambiental Nacional de 1969, entre otros estatus federales, "para evitar en la medida de lo posible el impacto adverso a largo y corto plazo asociado con la ocupación y modificación del planicie aluvial y para evitar el apoyo directo e indirecto del desarrollo del planicie aluvial cuando haya una alternativa posible." Cada agencia tiene la responsabilidad de evaluar los efectos potenciales de cualquier acción que se tome en la planicie aluvial; considerar los riesgos de inundación y administración de planicie aluvial; y establecer procedimientos para implementar las políticas y requisitos del Decreto. Emisión del EPA de esta Determinación Preliminar se puede considerar como acción federal. Antes de tomar acción, cada agencia debe determinar (1) si la acción propuesta ocurrirá en el planicie aluvial; (2) en caso afirmativo, considerar las posible alternativas para evitar efectos adversos y desarrollo contradictorio en el planicie aluvial; (3) antes de tomar acción, diseñe o modifique la acción para disminuir el daño potencial al o en el planicie aluvial y actuar para restaurar y preservar los valores naturales y beneficiales del planicie aluvial; y (4) proporcionar la oportunidad de comentarios públicos.

---

[40]Véase "Cumplimiento CERCLA con Otros Manuales de Leyes: Provisorio Final", EPA/540/G-89/006 (agosto 1988), p. 1-76.
[41]Véase "Considerando el Humedal en los Sitios CERCLA", EPA A540/R-94/019 (mayo 1994), p. 11.
[42]*Id. at p. 12.*

El Proyecto del Terminal Sur incluye actividades que afectan o resultan en la ocupación y modificación de la planicie aluvial. El Estado calcula que la construcción del Proyecto del Terminal Sur resultará en la pérdida de 27.33 acre-pies de inundaciones debido al relleno dentro de la huella del CDF. Éstos representan el crecimiento de aproximadamente 0.156 pulgadas en los niveles de agua en caso de inundación. Como resultado, el Decreto 11988 (Gestión de Planicies Aluviales) requiere que el EPA tome la determinación de que no haya una alternativa práctica para ubicar el CDF en la planicie aluvial. **Después de repasar otras ubicaciones alternas, EPA ha determinado, dado el uso del CDF como terminal marítimo, apoyar la industria eólica de alta mar y el criterio requerido para apoyar tal uso, ya que no existe otra alternativa para ocupar y modificar la planicie aluvial dentro de la barrera huracán en la zona del terminal sur.** Mientras el Estado no crea que el impacto sea significativo43, se ha identificado el Proyecto de restauración planeado Isla Humedal proporcionando mitigación por la pérdida de la capacidad de inundacion.44 El trabajo planeado en la Isla Humedal resultará en el aumento de inundación de 39.67 acre-pies, que es más que suficiente para compensar con la pérdida anticipada de 27.33 acre-pies de la construcción para el Proyecto del Terminal Sur. Los valores beneficiales de la planicie aluvial identificados con la zona afectada por este Proyecto son la prevención de inundación. Como resultado, el Proyecto promete la mitigación del Estado para la restauración del valor primordial benéfico.

Para más detalles, véase Apéndice L de la Determinación Preliminar.

Decreto 12898 - Acción Federal para Abordar La Justicia Ambiental en Poblaciones de Minorías y Poblaciones de Bajos Ingresos, *59* ***Fed. Reg. 7,629 (Feb. 16,1994)***

Este Decreto federal requiere, en la mayor medida posible, que cada agencia Federal identifique y dirija, de la manera más apropiada, los efectos adversos y altas desproporciones de la salud humana y ambiental de este programa, políticas y actividades en las poblaciones de minorías y de bajos ingresos en los Estados Unidos.

El Estado ha identificado ciertas zonas ubicadas dentro y a lo largo de la ruta de acceso a camiones (Ruta 18) como áreas de justicia ambiental. EPA está de acuerdo con esta evaluación. El Departamento de Protección del Medio Ambiente de Massachusetts (MassDEP, por sus siglas en inglés) tiene en cuenta el trafico existente y potencial, el ruido e impactos del aire en estas zonas y determinará que el trafico adicional, ruido, impacto de aire del Proyecto propuesto, los cuales se esperan ser mínimos, no tengan efectos altos y adversos desproporcionados para la salud humana y ambiental en las poblaciones de minoría y de bajos ingresos. EPA piensa que MassDEP evalúa apropiadamente los impactos a las poblaciones de justicia ambiental. Un Plan Administrativo de Construcción (CMP, por sus siglas en inglés), incluirá un monitoreo de aire y sonido para disminuir los impactos relacionados con la construcción.

---

[43]A través de su propia discreción, EPA consultó con FEMA sobre los impactos de las pérdidas de inundación en el Puerto de New Bedford. FEMA no cree que la pérdida sea significante.

[44]El Proyecto de restauración de la Isla Humedal está fuera del ámbito del propuesto Proyecto del Terminal Sur. EPA no ha recibido ninguna información del Estado que indique que las inundaciones causadas por el Proyecto de restauración de la Isla Humedal hayan sido identificadas como mitigación de la planicie aluvial medido para cualquier otra actividad en el Puerto de New Bedford. La presentación del Anexo B del Estado el 26 de junio del 2012 contiene los planes del Proyecto de restauración para la Isla Humedal.

Para más detalles, véase Los Impactos Potenciales a la Comunidad en la página 8 y Apéndice M de esta Determinación Preliminar.

Decreto 13112 Especies Invasivas

Este Decreto ordena a las agencias federales que revisen sus acciones para mejorar el control, la administración y prevenir la extensión de especies invasivas. Hasta el momento que esta Determinación Preliminar sea considerada como compromiso federal, EPA ha efectuado la revisión del Proyecto propuesto para determinar el impacto de controlar y prevenir la expansión de las especies invasivas. EPA recomienda un plan de monitoreo del mamparo posterior a la construcción para detectar la presencia de nuevas especies invasivas que se puedan colonizar en las aguas del Puerto. El plan de administración de especies invasivas es para proteger contra las especies invasivas en las medidas mitigadas de las zanjas desarrolladas por el Estado y se incluye en el Anexo P de la presentación del 18 de junio del 2012. EPA ha recomendado cambios en ese plan.

Véase Anexo N y Sección 7.3 del Apéndice E para más información.