RETURN TO SER AR INDEX

EPA U.S. SITIOS CONTAMINADOS "SUPERFUND" DEL PUERTO DE NEW BEDFORD
REMEDIO PARA MEJORAR EL ESTADO
PARA MÁS INFORMACIÓN VISITE: www.epa.gov/hbh

*Right Margin stamp:*
Centro de Archivos del "Superfund"
Sitio: New Bedford
Descifra: 5.4
Otro: 525556

# La Determinación Final del Proyecto del Terminal Sur

## Por petición del Estado de Massachusetts se incluye la construcción del Centro de Confinamiento de Residuos Contaminados como parte del Remedio para Mejorar el Estado.

**Resumen de la Determinación Final:**

Después de haber finalizado las consultas con otras agencias federales y estatales, requerido por la Ley Federal y Estatal, analizando las presentaciones adicionales del Estado, y después de considerar detenidamente los comentarios recibidos del público durante el periodo de comentarios públicos, la EPA ha determinado la construcción de los 28.45 acres del terminal marítimo propuestos por el Estado, compuesto por el Centro de Confinamiento de Residuos Contaminados (CDF por sus siglas en inglés) y la zona de tierras altas en el Terminal Sur ubicado en el Puerto de New Bedford, al igual que el dragado y relleno asociado con la construcción, incluyendo dragado y relleno de las celdas acuáticas para confinamiento de residuos ("celdas CAD")( colectivamente, referidas de aquí en adelante como el "Proyecto del Terminal Sur" o el "Proyecto"), ambos protegen la salud humana y el medio ambiente y cumplen con los requisitos ambientales sustanciales pertinentes o relevantes y con apropiados estándares ambientales federales y, por determinación del Estado, cumple con estos mismos, siempre y cuando todas las condiciones indicadas en ésta Determinación Final se cumplan. Como resultado, por esta Determinación Final, la EPA está modificando el Remedio para Mejorar el Estado ("Remedio para Mejorar el Estado" "SER" por sus siglas en



SDMS Doc ID 529044

inglés), que está incorporado en el Archivo 1998 de la Decisión del Puerto Superior e Inferior del sitio contaminado “Superfund” del Puerto de New Bedford ("Archivo 1998 de la Decisión" o "ROD 1998 ") de modo que incluya el Proyecto del Terminal Sur.

El Estado de Massachusetts, a través del Departamento de Protección Ambiental ("MassDEP" por sus siglas en inglés) continuará siendo la agencia principal para dirigir el trabajo de Remedio para Mejorar el Estado, modificado y es responsable de asegurar todos los fondos laborales del Remedio para Mejorar el Estado, modificados. La EPA y otras entidades federales, estatales y locales continuarán actuando como agencias reguladoras de apoyo para el trabajo de Remedio para Mejorar el Estado, modificados.

Las traducciones de este documento en español y portugués están disponibles en la Biblioteca Pública de New Bedford, en el Centro de Registros de New England y en línea al www.epa.gov/nbh o http://www.mass.gov/ocean-coastal-management/serth/

Para obtener una versao traduzida deste documento, por favor entrar em contato com Kelsey O'Neil, EPA • (617) 918-1003 Oneil.kelsey@epa.gov

Para obtener una versión traducida de este documento, favor de comunicarse con Kelsey O’Neil, EPA (617) 918-1003 Oneil.kelsey@epa.gov

*Right Margin Contact Information*

CONTACTOS DEL EPA
KELSEY O'NEIL
EPA U.S.A. Coordinador de Participación Comunitaria
(617) 918-1799 oneil.kelsey@epa.gov

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

NÚMERO TELEFÓNICO GRATUITO PARA EL SERVICIO AL CLIENTE
1-888-EPA-7341

CONTACTO ESTATAL:
G A R Y D A V I S
Consejero General del MassDEP

(617) 626-4983
gary.davis@state.ma.us

A continuación

*Logo:* EPA Estados Unidos Agencia de Protección del Medio Ambiente

*Bar code:*

SDMS DocID 525556

2012 de Noviembre

***Comentarios Públicos y la Respuesta de la EPA a los Comentarios Públicos***

La EPA emitió la Determinación Preliminar y el archivo administrativo para el Proyecto del Terminal Sur el 16 de julio del 2012 y se realizó un periodo de comentarios formales de 30 días desde el 16 de julio 2012 hasta el 21 de agosto del 2012. Durante este tiempo la EPA aceptó comentarios por escrito por correo postal y e-mail. Además, comentarios verbales fueron grabados en la Audiencia Pública oficial tras una reunión informativa, ambas se llevaron a cabo el 24 de julio 2012. Una transcripción de la Audiencia Pública está incluida en el Archivo Administrativo con todos los comentarios escritos recibidos por la EPA durante el periodo de comentarios públicos. La EPA específicamente buscó comentarios públicos en las decisiones de la EPA bajo la  Ley Federal de Aguas Limpias ("CWA" por sus siglas en inglés) que el Proyecto del Terminal Sur es la alternativa efectiva menos perjudicial al medio ambiente; con las acciones relacionadas a las llanuras aluviales; y con dos Leyes de Control de Substancias Tóxicas (TSCA) basadas en el riesgo con respecto a la eliminación del bifenilos policlorados (BPC) en las celdas CAD. Para la presentación detallada de estos resultados y las condiciones en que las decisiones están basadas, ver Apéndice E (Ley de Aguas Limpias); Apéndice L (llanuras aluviales) y Apéndice J (1) y J (2) de las Determinaciones TSCA.

***Registro Público***

La EPA consideró y respondió a todos los comentarios formales recibidos durante el periodo de comentarios antes de emitir esta Determinación Final. Aquellas respuestas a los comentarios incluidos en el Resumen de Capacidad de Respuesta, está adjunto como Apéndice Q. Los comentarios públicos y el Resumen de Capacidad de Respuesta han sido añadidos al archivo administrativo público para el Proyecto del Terminal Sur.

Desde la emisión de la Determinación Preliminar, el Estado ha proporcionado más detalles sobre este Proyecto consistente con los requisitos de la Determinación Preliminar. Además se han hecho algunos cambios al Proyecto como resultado de la revisión de la información más reciente del Estado de la EPA. Documentos significativos han sido sometidos por el Estado desde el 16 de julio 16 del 2012, están listados en la Tabla 3.

Estos documentos ofrecen detalles adicionales sobre algunos cambios del Proyecto que no se incluyeron en la Determinación Preliminar. También se sometió información para satisfacer las condiciones presentadas en la Determinación Preliminar incluyendo, entre otras cosas la configuración del sitio final, información sobre contaminación y recursos históricos de propiedades adicionales añadidas a la configuración del sitio final, medidas de mitigación para proteger el Esturión Atlántico y otros peces, cambios a las áreas de mitigación del humedal, y técnicas alternativas para remover las rocas submareales. La EPA compartió nueva información pertinente con otras agencias federales y estatales mientras completaba los requisitos de consulta. La EPA luego revisó estos documentos y consideró si los cambios son suficientemente significativos para requerir comentarios públicos adicionales. Como resultado de esta revisión la EPA cree que (1) los comentarios públicos que se recibieron, fuera de los de las agencias consejeras, no plantearon cuestiones que causarían a la EPA reconsiderar sus decisiones en la Determinación Preliminar; (2) la EPA incorporó nueva información pertinente durante las discusiones con las agencias federales y estatales al completar los requisitos de consulta; y (3) la Determinación Preliminar contiene información adecuada sobre los componentes fundamentales de estas tareas y esta información no cambia significativamente al Proyecto. Por tanto, la EPA ha determinado que no son necesarios comentarios públicos adicionales. Para más detalles ver la página 6 de la Determinación Preliminar.

La EPA también ha recibido del Estado los siguientes planes los cuales no se revisarán como parte de Determinación Final: Plan de Control de Aire, Plan de Respuesta de Emergencia y Solución de Derrame, Plan de Prevención de Contaminación de las Aguas, Plan de Manejo de Construcción, Plan Laboral Fase IV, Plan Modelo Acústico Subacuático Final, y Plan de Seguimiento a Largo Plazo. La EPA analizará estos planes laborales después de la emisión de la Determinación Final para asegurar que los planes estén consistentes con el Proyecto como se describen en esta Determinación Final. Estos planes también serán revisados por las Agencias Reguladoras (ver nota a pie de página 7) consistente con sus funciones como agencias de apoyo para el trabajo de Remedio para Mejorar el Estado.

La EPA ha añadido al archivo administrativo la nueva información proporcionada por el Estado.

*El Archivo Administrativo en apoyo a esta Determinación Final para el Proyecto del Terminal Sur estará disponible en la Biblioteca Pública de New Bedford, 613 Pleasant Street, 2nd piso Departamento de Referencias, New Bedford, MA (508) 961-3067 y el en el Centro de Registros de New England, 5 Post Office Square, 1st floor, Boston, MA (617) 918-1440 y en línea a www.epa.gov/nbh. Los Registros Administrativos para el Sitio "Superfund" del Puerto de New Bedford están incorporados por referencia al Archivo Administrativo y se puede ver en las mismas ubicaciones.*

***La Determinación Final A Primera Vista...***

Esta Determinación Final incluye el Proyecto del Terminal Sur como parte del Remedio para Mejorar el Estado que fue aprobado e integrado en el Registro de Decisión 1998 para el Puerto de New Bedford. Este documento y sus Apéndices de apoyo y el Archivo Administrativo, proporcionan los fundamentos para la determinación de la EPA, aunque el Proyecto del Terminal Sur aumentan el alcance y detalle del SER expuestas en el ROD1998, no cambia fundamentalmente el SER aprobado y es consistente con las regulaciones en 40 C.F.R. 300.515(f)(l(ii) (Solución para Mejorar el Estado) y de la Ley Integral de Respuesta Ambiental, Compensación y Responsabilidad Civil 1980 (CERLCA), 42 U.S.C. §§9601 et. seq.[1]

Con este documento, la EPA determina que el Proyecto del Terminal Sur, el cual consiste en construir un terminal marítimo de 28,45 acres (consistiendo de 6,91 acres de aguas infestadas (referida como "Centro de Confinamiento de Residuos Contaminados" o "CDF") y aproximadamente 21,54 acres de tierras altas, (incluyendo un relleno de 0,11 acres de humedales de aguas dulces y tierras auxiliares) (referidas como "área de tierras altas"))

[1] Mientras la EPA no cree que una Explicación de las Diferencias Significativas (ESD por sus siglas en inglés) bajo CERLCLA se requiere aquí, esta Determinación cumple con los requisitos para un ESD como la EPA ha compilado con CERLCLA §117(c) y NCP §§300,435(c) (2) (i) y 300.825(a) (2). Además, con un ESD, esta Determinación le describe al público la naturaleza de los cambios significativos, resume la información que dirigió hacer los cambios y afirma que las acciones revisadas compilan con el NCP y los requisitos estatutarios de CERCLA.

en la ubicación del Terminal Sur del Puerto de New Bedford, al igual que el dragado y relleno asociado con la construcción, incluyendo dragado y relleno de las celdas acuáticas para confinamiento de residuos 2 y 3 y sellado de la celda CAD 1 y zona de acopio temporal, ambos protegen la salud humana y el medio ambiente y cumplen con los requisitos fundamentales pertinentes o relevantes y apropiados estándares federales del medio ambiente.[2] La EPA también acepta la determinación del Estado que el Proyecto cumple con los pertinentes o relevantes y apropiados estándares estatales del medio ambiente. El Proyecto no se opone y no es contradictorio con la remediación de los sitios contaminados "Superfund" para el Puerto de New Bedford, la EPA reafirma que el ROD 1998 incluye el Remedio para Mejorar el Estado, sigue protegiendo la salud humana y el medio ambiente. La EPA hace esta determinación después de repasar cuidadosamente las alegaciones extensivas proporcionadas por el Departamento de Protección Ambiental de Massachusetts, los comentarios recibidos durante el periodo de comentarios públicos, y después de finalizar los requisitos de consulta con otras agencias federales y estatales. Esta Determinación Final se somete a las condiciones fijadas a continuación empezando en la página 20 de este documento. En consecuencia, el Proyecto del Terminal Sur se beneficiará de la sección 121(e) exclusión del permiso.

***¿Por qué EPA está Emitiendo esta Determinación Final?***

Autorizada por la CERCLA y el Plan Nacional de Contingencia, 40 C.F.R. Parte 300 ('NCP"), la limpieza de sitios contaminados "Superfund" del Puerto de New Bedford de la EPA ("el Sitio") incluye el Remedio para Mejorar el Estado. Un SER es un realce para la limpieza que está completamente financiada por el estado. El SER para este Sitio, como se propuso en el Plan propuesto de 1996 [3], incluye, entre otras cosas, dragado de navegación y el concepto de un gran centro de confinamiento de residuos contaminados de navegación ("CDF") para material de dragado de navegación a construirse en el puerto inferior, ubicado al norte de la barrera de huracán en la playa de New Bedford.[4] Como se contempla en el Plan Propuesto 1996 y el Registro de Decisión 1998 (" ROD1998") se le dejo al Estado que formulara los detalles específicos del proyecto de dragado y las opciones de eliminación. Con respecto al Proyecto del Terminal Sur, el Estado proporcionó detalles específicos relacionados con el

Proyecto a través de las propuestas estatales las cuales han sido incorporadas en el Registro Administrativo. Estas propuestas proporcionan detalles, incluyendo las alternativas y los impactos del Proyecto.

Bajo CERCLA y el NCP, no se requieren permisos locales, estatales y federales con respecto a las acciones de limpieza en el sitio. El propósito de la exclusión del permiso es asegurar que los requisitos de procedimiento sean racionalizados y no aplacen o impidan el desempeño para las acciones correctivas bajo CERCLA. Se deben cumplir con Requisitos ambientales fundamentales, los mismos a los que se aplicarían para un proyecto permitido. Bajo CERCLA, mientras no se requieren permisos, las acciones en el sitio deben cumplir con los requisitos sustantivos de las leyes ambientales apropiadas, pertinentes o relevantes..

Debido a que el SER seleccionado para el Sitio del Puerto de New Bedford es parte de la acción correctiva de la EPA, se aplica la exclusión del permiso CERCLA al SER. Sin embargo, consistente con el ROD1998, una vez que se sepan los detalles de los proyectos de navegación propuestos, la EPA realiza un análisis para asegurar que la propuesta del proyecto de navegación cumple con los requisitos de CERCLA para que el Proyecto propuesto se beneficie del permiso de exclusión de CERCLA.

Después de haber repasado las sumisiones y los comentarios públicos recibidos y después de completar los requisitos de consulta, la EPA determinó que el Proyecto está protegido y que cumple con todas las leyes ambientales pertinentes y apropiadas para este Proyecto. El Proyecto satisface los mismos requisitos sustantivos que se aplicarían si el Proyecto fuera sometido a los procedimientos de los permisos. El Proyecto permanece consistente y no se opone al remedio.

---

[2] Estas figuras se han corregido un poco de las presentadas en la Determinación Preliminar como resultado de la visita al sitio llevado a cabo por la EPA y el Estado el 13 de Septiembre del 2012 y la configuración del sitio revisado como se exponen en la Figura 4 de esta Determinación.

[3] El Plan de Limpieza Propuesto, Puerto de New Bedford Superior e Inferior, New Bedford, MA Noviembre 1996

[4] El Remedio para Mejorar el Estado fue después incorporado en el Registro de Decisión e integrado en el remedio para la unidad del Puerto Superior e Inferior que se emitió en Septiembre, 1998 ("ROD 1998").

El alcance y el resumen del Proyecto se presentan a continuación.

***Alcance y Resumen del Proyecto del Terminal Sur***

La Determinación Final incorpora en el Remedio para Mejorar el Estado la ubicación y construcción de las costas del terminal marítimo, incluyendo 6,91 acres del CDF, en el área del Terminal Sur del Puerto de New Bedford, draga de los canales y cuenca de retorno necesarios para el acceso al CDF, medidas de mitigación dentro y afuera de la barrera de huracán, y el dragado, relleno y la actividades de tapado asociadas con las celdas CAD. El propósito básico del Proyecto es desarrollar un terminal marítimo que proporcionará infraestructura capacitada para apoyar el desarrollo de instalaciones de energía renovable a mar abierto al igual que otros usos futuros (como el transporte de contenedores, transporte de carga suelta, transporte marítimo de corta distancia). Un propósito secundario es proporcionar un sitio para la eliminación y preparación para la reutilización beneficiosa del material dragado de la draga de navegación asociada con Remedio para Mejorar el Estado.

La ubicación preferida para las celdas de navegación CAD en New Bedford (entre la Ruta 195 y los puentes de la Ruta 6) se determinó en el Informe Final de Impacto Ambiental (EIR, por sus siglas en inglés) en Octubre del 2003 para el Plan Gestión de Materiales Dragados del Puerto de New Bedford/Fairhaven ("2003 DMMP") preparado por la oficina de Gestión Integrada de La Zona Costera [5] y no estaba dentro del alcance de este Proyecto. La celda CAD 3 del Proyecto será ubicada dentro del área aprobada por el estado DMMP 2003. La Determinación Final incluye las actividades para cubrir el acopio temporal existente y la celda existente CAD 1, la eliminación de los sedimentos de dragado de navegación (menos de 50 ppm BCP) en la existente celda CAD 2, y dragado y relleno parcial de la celda CAD 3.[6]

Saneamiento de las porciones de las tierras altas del terminal principal junto con el Proyecto CDF se llevará acabo independientemente por el Estado a través de la limpieza del Estado de residuos peligrosos M.G.L. c. 21E ("21E), y sus normas de aplicación en el Plan de Contingencias de Massachusetts ("MCP"), 310 CMR 40,0000. Sin embargo, la mayoría del terminal marítimo principal, incluyendo las porciones remediadas, serán sujetas a las condiciones propuestas en la Determinación TSCA basadas en riesgo la cual esta adjunta a esta Determinación Final Apéndice J (1). Propiedades auxiliares y el parque River's End también serán sujetos a los requisitos, si es necesario, remediados de acuerdo con 21E y TSCA; además las Determinaciones TSCA también pueden ser necesarias. Corredores de Servidumbre/transportación serán pavimentados, mantenimientos y monitoreo siempre y cuando estas parcelas se estén usando como parte de terminal marítimo. Además, las parcelas pavimentadas en este momento también se mantendrán y se monitorearan siempre y cuando las parcelas se estén usando como parte de terminal marítimo.

[5] El DMMP 2003, se prepara para cumplir con la Ley de Protección del Medio Ambiente y está implementando sus regulaciones (M.G.L. c. 30 ss.61-62H, 301 CMR 11.00) concluida es esta área, referida como "Popes Island North" fue la ubicación preferida para celdas CAD debido a, entre otros factores, su gran profundidad al lecho de roca y así una capacidad alta para la eliminación, su ubicación fuera de los canales de navegación principales, su baja capacidad para una ruptura de la tapa, y su alta capacidad para recolonización bentónicas (DMMP 2003, pp. 4-15 - 4-17). Subsecuentemente, el área de la frontera exacta de la celda CAD del DMMP 2003, se ha modificado dos veces, en Enero del 2005 y en Abril 2008, pero mantiene fronteras con el puente de la Ruta 195 hacia el norte y los puentes de la Ruta 6 hacia el Sur. www.mass.sov/czm/dredgereports/2003/feirnb-f.htm

[6] La Eliminación al Mar abierto del material dragado es un tema de dos permisos emitidos por los Estados Unidos. El Cuerpo de Ingenieros de la Armada en el 2011 y no está incluida dentro del alcance de esta Determinación Final.

***Agencia Principal***

El costo completo de este Proyecto se financiará por varios mecanismos de financiación disponibles al Estado; el "Superfund" federal no financiará cualquier porción de este Proyecto.

La construcción del Proyecto estará supervisada por el Estado, a través del Departamento de Protección Ambiental de Massachusetts, como agencia principal para el Remedio para Mejorar el Estado con consulta permanente de las Agencias Regulatorias [7] (incluyendo El Cuerpo de Ingenieros de la Armada Estadounidense, La Agencia de Protección Ambiental de Estados Unidos, el Servicio Nacional de Pesca, La Gestión Integrada de Zonas Costeras de Massachusetts, La División de Pesquerías Marinas de Massachusetts, y otros programas regulatorios relevantes federales y estatales) de acuerdo con el Remedio para Mejorar el Estado. La EPA también se mantendrá involucrada con la supervisión del Proyecto para asegurar que esté consistentemente implementado con esta Determinación Final. Se espera que tome aproximadamente 2 años para la construcción del Proyecto. La presentación del Estado indica que el uso del centro se empezará tan pronto la construcción esté finalizada, aproximadamente enero 2014.[8]

***Cambios al Proyecto entre La Determinación Preliminar y la Final***

*1. Sito de Configuración Final*

La configuración final para el centro del terminal principal, CDF y las propiedades auxiliares se exhiben en la Figura 4, junto con la cantidad de acres impactados.[9] La EPA requiere que la configuración final del Terminal de Comercio Marítimo de New Bedford, incluyendo todas las propiedades auxiliares, se finalice como una condición de la Determinación Preliminar antes que la EPA emitiera esta Determinación Final.

A partir de la fecha de ésta Determinación Final, el Estado posee algunas pero no todas las parcelas incluidas en esta configuración final; Sin embargo, el Estado está comprometido en las negociaciones para obtener los derechos de propiedad necesarios para finalizar la

configuración del terminal en la Figura 4. (Ver MassDEP 2012a en 8-9.) Aunque el Estado todavía no tiene el control completado del sitio, EPA cree que es razonable emitir esta Determinación Final basada en la garantía del Estado que esta comprometido con el desarrollo de la instalación de terminales en estas parcelas y tiene la autoridad necesaria para obtener el control del sitio.[10] Sin embargo, para asegurar que no ocurra ningún daño al medio ambiente acuático siempre que el sitio de control es incierto, la EPA está formando su aprobación final, requiriendo que el Estado demuestre control completo del sitio antes de comenzar cualquier trabajo en las aguas de los Estados Unidos. (Ver también sección 4.4.7 Apéndice E.)

*a. Cambios a la Comunidad e Impactos de los Recursos*

Mientras la ubicación del CDF sigue igual en la configuración final, los cambios hechos por el Estado con respecto a las parcelas incluidas dentro del Proyecto modifican poco los impactos a la comunidad. Excluyendo la parcela de la rampa de la Calle Gifford que alivia los problemas de acceso a la rampa; sin embargo, el canal de la Calle Gifford estará realineado y se crearán dos zonas de amarre. Reduciendo el tamaño de la parcela Shuster (Mapa 31, Parcela 263) alivia los impactos en los negocios existentes en la parcela. La inclusión de la parcela de la Torre de Radio (Mapa 31, Parcela 234) requerirá reubicación de la Torre de Radio y sus anexos.

Ver la sección sobre Medidas de Mitigación en la página 8 para información sobre los cambios de los impactos de los recursos.

---

[7] Las agencias compuestas por las “Agencias Regulatorias" y las funciones y responsabilidades del Estado y estas Agencias Regulatorias para el mejoramiento laboral están propuestos en un Memorándum de acuerdo entre la EPA U.S.A. y el Estado de Massachusetts, con fecha 10 de Enero del 2005. Ver Registro Administrativo #509397.

[8] La presentación del Estado del 18 de junio del 2012, en las páginas 11 y 12, indican que el calendario presentado en las presentaciones anteriores para el uso del terminal se revisaron; Ver también el Anexo F del 18 de junio del 2012 presentación para el calendario analizado. A la emisión de esta Determinación Final, el Estado no ha proporcionado más análisis del calendario.

[9] Esta configuración varia un poco a la configuración A (Apéndice 4a) de la Determinación Preliminar.

*b. Trabajo Adicional en las Tierras Altas*

El sitio de configuración final incluye varias propiedades que requieren trabajo adicional para prepararlos para su uso. En ausencia de la evaluación 21E con consulta del programa de la EPA, TSCA, porciones de las parcelas sin pavimentar identificadas como corredores de servidumbre/transportación serán pavimentados, mantenidos y monitoreados hasta que estas parcelas no sean utilizadas como parte del terminal marítimo. Todas las otras parcelas ya pavimentadas se mantendrán y monitorearan similarmente hasta que estas parcelas ya no sean utilizadas como parte del Proyecto.[11]

Basado en la evaluación Fase 1, 21E proporcionada por la EPA el 1 de octubre del 2012, hay indicaciones de contaminación presente en algunas parcelas, incluyendo la parcela de la Torre de Radio y los residuos de la parcela Hathaway (Mapa 21, Parcela 30) y el sitio anterior de Pesca Darthmouth (Mapa 21, Parcela 45). Aunque estas parcelas no están sujetas a la remediación del "Superfund", debido a que el Proyecto está autorizado como parte del Remedio para Mejorar el Estado, la EPA está condicionando su aprobación final a la búsqueda de la debida diligencia del Estado mediante la realización de más investigaciones en cualquier parcela donde se haya indicado la contaminación como se indicó en la evaluación 21E, y está remediación, si se encuentra contaminación, se realiza de acuerdo con las disposiciones tratadas de conformidad con 21E y con el programa de la EPA, TSCA si se encuentran BCP.

La remediación de las parcelas del terminal principal como se indiciaron en la Determinación Preliminar continúa sin ningún cambio.

---

[10] Ver MassDEP2012i email de Gary Davis, Consejero General, Oficina Ejecutiva del Medio Ambiente y Rendimiento Energético de Massachusetts, a Carl Dierker, Consejero Regional, EPA.

[11] En la presentación del MassDEP2012h, el Estado indicó "monitorear y mantener, conforme al calendario en el acuerdo, todo asfalto en estas áreas siempre y cuando el Estado tenga control de estas áreas." Ver también MassDEP2012l presentación de las otras áreas pavimentadas. Como condición de su aprobación final, la EPA está requiriendo que estas áreas permanezcan pavimentadas, mantenidas y monitoreadas siempre y cuando se estén usando como parte del terminal marítimo.

Como condición de la aprobación final, para alcanzar los requisitos del TSCA la EPA está requiriendo algunas muestras y actividades de eliminación para que el trabajo se lleve a cabo en las porciones excluidas del Mapa 31 Parcela 288 (la parcela desocupada Shuster). Aunque la porción excluida de esta parcela no está incluida en el Proyecto, el trabajo llevado a cabo en esta área es necesario para apoyar la integridad estructural de las tierras circunstantes por las anticipadas cargas pesadas. Similar al trabajo que se lleva a cabo en el resto del Mapa 31, Parcela 288, la tierra en la zona excluida se escavará hasta la marca de aguas altas, compactadas como sea necesario para propósitos de fines geotécnicos y el relleno con materiales de excavación y/o tierra limpia importada para la calidad final. Cualquier tierra considerada "geotécnicamente inadecuado" se puede remover y eliminar en un lugar externo. Para más información ver página 33 y Anexo 5 al Apéndice J (l) para el mapa del área excluida de la Parcela 288.

*2. Medidas de Mitigación*

*a. Mitigación de la Marisma Salina y el Humedal*

La Determinación Preliminar de la EPA incluyó una propuesta para la restauración y el realce de 1,9 acres de la sucesión marisma (también se refiere como alcantarillado de poca profundidad) a lo largo de la parte oeste de la barrera de huracán de New Bedford/Fairhaven, formado en USA. El Cuerpo de Ingenieros de la Armada está de acuerdo de que el diseño del canal en la medida de mitigación propuesta no tendrá un efecto adverso con la operación de la barrera de huracán en acuerdo con § 408 de la Ley de Agua Limpia.[12] Sin embargo, subsecuente a la emisión de la Determinación Preliminar, el Estado abandonó ese plan y propuso una plan de mitigación alternativo compensatorio que incluye la creación de aproximadamente 1,02 acres de la marisma salina junto al parque de River End en New Bedford para compensar por la pérdida de 0,11 acres de la marisma salina y 0,106 acres de humedal de Agua fresca. Debido a que las zonas del parque de River End han sido sujetas a la remediación del BCP como parte del Sitio “Superfund” del Puerto de New Bedford, como parte de aprobación final, la EPA está requiriendo una descripción de la tierra y sedimentos,

extracción, y el plan laboral de eliminación que será emitida a la EPA para análisis y aprobación por lo menos 30 días antes de comenzar las activadas de mitigación del parque de River End. Ver la sección 7 del Apéndice E de esta Determinación Final para una discusión completa de este Plan Final de Mitigación.

*b. Protección del Esturión Atlántico, la platija de invierno y otros peces*

Como parte de la consulta informal con el Servicio de Pesca Marítima (NMFS por sus siglas en inglés) bajo la Ley de Especies en Riesgo de extinción, la EPA transmitió su Evaluación Biológica y conclusiones al NMFS que el Proyecto Propuesto del Terminal Sur puede afectar al Esturión Atlántico, y sus especies bajo riesgo de extinción pero con medidas de mitigación específicas, es poco probable que afecte adversamente las especies con riesgo de extinción. NMFS estuvo de acuerdo con las conclusiones de la EPA .[13] La EPA también consultó con el NMFS bajo la Ley de Magnuson-Steven sobre los impactos potenciales del Proyecto para designar el Hábitat esencial de pesca ("EFH") para las especies comerciales. La EPA determinó que los impactos de las especies EFH se minimizarán y mitigarán en la mayor medida posible a condición de que el Estado implemente completamente una variedad de minimizaciones y medidas de mitigación. Como parte de las medidas de mitigación para proteger la platija de invierno, el Esturión invernal y otros Peces, se ha añadido al Proyecto un Programa disuasorio de Pesca. Este programa incluye levantar cortinas de limo/burbujas y presas de peces alrededor de las zonas laborales especificadas desde el 15 de Enero hasta el 15 junio para prevenir que los peces entren a la zona de construcción. Sistemas de alarma para los Peces se desplegarán antes de empezar la construcción para mover los peces fuera de peligro. Desde el 15 de Enero hasta el 15 de junio, se realizara un monitoreo semanal para asegurar que las barreras mantengan su integridad física y que ningún pez haya pasado a la zona del Proyecto. La EPA también ha revisado la calidad del agua y los estándares del desempeño de turbidez para clarificar el uso y coordinación de las cortinas de limo y otras medidas de mitigación. Ver Apéndice C para los estándares de desempeño analizados y el Programa disuasorio de Pesca.

[12] El Cuerpo de Ingenieros de la Armada de Estados Unidos continúa analizando los impactos potenciales de la barrera de huracán contra la demolición en caso que el Estado busque modificar esta Determinación Final en el futuro si se necesita la demolición para remover la roca.

Ver Apéndice E para discusiones más detalladas sobre las medidas de mitigación.

.

*c. Impactos de la Demolición*

Aunque la Determinación Preliminar identificó la demolición como método potencial para remover piedras poco profundas ubicado justo bajo la profundidad del puerto dentro de la huella del dragado propuesta, primordialmente a lo largo de la porción norte de la fase este de las mamparas propuestas del CDF, la EPA no está aprobando el uso de demolición para remover la piedra en esta Determinación Final del Proyecto. En este momento la EPA no tiene suficiente información para juzgar con conocimiento sobre los impactos potenciales del medio ambiente asociado con la demolición, particularmente con respecto a los impactos del Esturión Atlántico y otras especies acuáticas, y en la barrera de huracán. Si la demolición es considerada al fin y al cabo necesaria, el Estado necesitará buscar una modificación de la Determinación Final y necesitará proporcionar información adicional sobre los impactos potenciales de la demolición y mitigación para tomar los pasos necesarios y minimizar o eliminar estos impactos.

Mientras la demolición no está dentro del alcance de la Determinación Final, las actividades de transporte de pilas y extracción de rocas, usando maquinaria de construcción estándar ocurrirá durante la construcción del terminal marítimo. Para minimizar el impacto del ruido y de la presión de ondas de estas actividades en el Esturión Atlántico y otros peces, se instalarán tablestacas a través del uso de martillos vibratorios y el equipo de perforación y medidas de revestimiento, los cuales no causan impactos acústicos, se usarán para las instalaciones de las pilas fuera de las paredes de retención. Las pilas construidas dentro de la pared de retención son considerados una actividad de tierras altas que no impactará los recursos de pesca y serán vibrados o manejados dentro del lugar. (Para más descripciones detalladas de estas actividades, ver la carta del Estado con fecha del 4 de Octubre del 2012, MassDEP2012j, Apéndice 1).

---

[13] Ver Apéndice K (2) para la Evaluación Biológica de la EPA con relación al Esturión Atlántico. También ver la carta de NMFS a EPA con fecha 14 de Noviembre del 2012.

La extracción de la piedra se cumplirá a través de las técnicas de explosión no convencionales, las cuales tienen cuatro metodologías primarias. Se refieren comúnmente como Maquina de Azadón, Removimiento de Cubeta, Taladro y Fractura y Draga Cortadora. Los detalles de cada metodología, sus beneficios y las desventajas se presentan en Apéndice H. En el punto de vista de la EPA, cualquiera de las cuatro técnicas proporciona un nivel de impacto reducido comparado con la demolición.

La extracción de piedra, independiente a la técnica usada debe cumplir con los Estándares para la Calidad de Agua como se describe en Apéndice C.

Ver también Apéndice E y I de esta Determinación Final para las presentaciones adicionales sobre las medidas de mitigación para los impactos asociados con las actividades de trasportación de pilas y la extracción de rocas.

*3. Trabajos Adicionales dentro de las Aguas*

El Estado requirió que un potencial trabajo adicional sea evaluado como parte de la Determinación Preliminar de la EPA, aunque la financiación para el trabajo propuesto no se ha asegurado. El trabajo adicional propuesto consiste en (1) la expansión de hasta un incremento de 300 pies de largo en profundidad de gran calado en la zona de atraque; (2) un incremento de ancho de 50 pies en el canal de acceso; y (3) la expansión de la celda CAD 3 para acomodar el volumen adicional de los sedimentos contaminados del dragado (bajo50 ppm BCP). La EPA incluye los impactos adicionales de este trabajo como parte de su evaluación. Durante el periodo de los comentarios públicos, El Servicio Nacional de Pesquerías comentó que el registro no apoyaba la necesidad de este trabajo para cumplir con el propósito y necesidad del Proyecto propuesto y los impactos del proyecto no se han minimizado al máximo posible.

La EPA revisó el registro y no encontró justificación adecuada para el trabajo adicional y por lo tanto, no aprueba esta como parte de esta Determinación Final. Si en el futuro, los hechos

cambian y pueden justificar la draga adicional, El Estado, hasta la fecha que finalice el trabajo de Remedio para Mejorar el Estado,[14] puede buscar una modificación para esta Determinación Final si la información adicional justificara la necesidad para el dragado o el gran calado en la zona de atraque o justificara el dragado adicional para ampliar el canal de navegación más allá de 175 pies. Para prevenir preocupaciones de segmentación, la EPA evaluó los impactos del Proyecto con dragado o sin dragado adicional. Los impactos adicionales asociados con la expansión no alterarían la determinación de la EPA, si se mitiga correctamente, los impactos de todo el Proyecto no causarán o contribuirán a la degradación significante de aguas en los Estados Unidos.

Con respecto a las medidas de mitigación asociadas con este trabajo adicional, implicando la creación de un hábitat adicional de desove para la platija de invierno y un hábitat submareal, aunque la EPA no está aprobando actualmente este trabajo adicional, es importante para todo el trabajo de mitigación que se conduzca al mismo tiempo para evitar impactos adversos que puedan resultar debido a la creación inicial de un hábitat y después haciendo el trabajo adicional a las mismas áreas en una futura fecha. Si antes de la finalización de mitigación para este Proyecto como se aprobó, El Estado decide no buscar una modificación a la Determinación Final para permitir el dragado adicional y por esto notifica por escrito a la EPA, entonces no necesitará proporcionar la mitigación adicional para los impactos al platija de invierno y el hábitat submareal asociado con la expansión del dragado.

Similarmente, con respecto a la mitigación de los mariscos, el Estado acepta reducir la cantidad de las semillas gérmenes de mariscos por la cantidad proporcional a la zona del dragado ampliada que no se está aprobando en este momento. Por supuesto, si se aprueba el dragado adicional en el futuro, las semillas gérmenes de mariscos se aumentarán en proporción a tal incremento.

[14]Conforme al Acuerdo del Memorándum sometido en el 2005 entre la EPA y el Estado de Massachusetts, el trabajo del Remedio para Mejorar el Estado termina antes o en la fecha que la EPA complete todos los dragados de Medidas Correctivas en el Sitio de “Superfund” del Puerto de New Bedford. Ver Registro Administrativo AR #509397.

Finalmente, dado que la EPA no está aprobando el dragado adicional, tan poco está aprobando la excavación adicional de la celda CAD. Sin embargo, el tamaño autorizado de la celda CAD bajo la Determinación Final del EPA es de 8,54 acres. Como se mencionó anteriormente, el Estado puede buscar una modificación a esta Determinación Final si se dispone información adicional que justificaría la necesidad de un canal adicional y el dragado del muelle, y puede también buscar un acuerdo para la disposición de estos. Hemos evaluado los impactos del Proyecto con y sin construcción de la celda grande CAD y los impactos temporales adicionales de la celda CAD grande no cambiaría la determinación de la EPA si se mitiga apropiadamente, los impactos del proyecto total no causan o contribuyen a la degradación significativa de las aguas de los Estados Unidos.

Ver la respuesta en G.1.a.1 del Resumen de Capacidad de Respuesta (Apéndice Q) de esta Determinación Final para una futura explicación de la decisión por parte de la EPA en no incluir el trabajo adicional en este momento

*4. Otros cambios*

Los estándares de desempeño de monitoreo del aire para las partículas totales, los niveles graduales de acción para las partículas totales y la ubicación de las estaciones de monitoreo del aire para el trabajo de las tierras altas se han aclarado en el Apéndice A.

Finalmente, además la consulta con las tribus indígenas llevadas a cabo conformes a la Ley de Preservación Histórica Nacional, la EPA ha identificado el Decreto Ejecutivo 13175 "Consulta y Coordinación con los Gobiernos Tribal Indios" el cual identifica los requisitos de consulta general con el Gobierno Tribal. Ver Apéndice P para la presentación detallada de estos requisitos y las consultas de la EPA con las tribus Indígenas afectadas.

***Perspectiva del Proyecto y sus Componentes Mayores***

El Proyecto consiste en la construcción de una zona de 28,25 acres, abarcando 6.91 acres de la costa del CDF adyacente a los 21,54 acres existentes de tierras altas (al igual que varias propiedades auxiliares) en la zona del Terminal Sur ubicada en la porción inferior del Puerto

de New Bedford, la creación de celda CAD (célula CAD 3), llenado y sellamiento de la existente celda CAD, dragado del cauce de navegación, la cuenca de bote, la zona de amarradera y medidas de mitigación. El CDF propuesto y la tierra alta, una vez terminados, funcionarán como un terminal industrial marítimo con capacidad para brindar el desarrollo de energía renovable de alta mar[15] y con alguna modificación, contenedor, cargamentos de mercancías a granel y mercancías diversas al igual que transporte marítimo de corta distancia en caso de que ocurra en el Puerto. El terminal también provee un sitio de eliminación para el material de draga limpia asociada con el SER durante la construcción del Proyecto y puede proveer una zona de montaje para más material de draga limpia y así volverla a usar en el futuro de ese modo evitar la eliminación de residuos al mar de este material limpio.

***Los componentes mayores del Proyecto están establecidos a continuación:***

- La construcción de 8,54 acres de la celda CAD entre Ruta 195 y los puentes de la Ruta 6 para retener el sedimento contaminado del dragado de navegación;

- El Dragado de navegación de aproximadamente 801.400 yardas cubicas* del material en las aguas de New Bedford incluyendo:[16]
    - Hasta aproximadamente 225.600 yardas cúbicas del sedimento contaminado con un promedio de concentraciones de BCP menos de 50 partes por millón (ppm) y eliminación de estos sedimentos existentes en la celda CAD 2 y la nueva celda construida CAD 3; y
    - Aproximadamente 575.800 yardas cubicas del material glacial limpio bajo el sedimento contaminado extraído y el uso de este material como relleno limpio para el CDF y las propiedades auxiliares de las tierras altas, sellado del existente acopio temporal y la celda CAD 1, para el uso en proyectos asociados de mitigación y la eliminación a alta mar;

[15] Ver las páginas 29-33 de la emisión del Estado del 18 de junio del 2012 para más descripción detallada de

como el CDF del terminal marítimo será usado para apoyar el desarrollo de las energías renovables.

- Construcción de 28,45 acres del terminal marítimo multiuso (incluyendo las propiedades auxiliares) incluye:
    - La Construcción del CDF de 6,91 acres con la mampara de ataguía de 1200 pie y una plataforma apoyada por el muelle;
    - Colocación de aproximadamente 134.000 yardas cubicas de material limpio dragado detrás de la mampara;
    - Remediación de la zona de las tierras altas para tratar las concentraciones mayores de 25 ppm de BCP y niveles elevados de HAP (Hidrocarburo aromático policíclico) y plomo en la tierra, e investigación y remediación si es necesario de todas las propiedades auxiliares;
    - Excavación, relleno y reclasificación de las porciones del suelo de tierras altas adyacentes a la zona rellenada incluyendo la excavación y modificación de remedios existentes de limpieza autorizados por el Estado;
    - Realineamiento del canal de la Rampa para Botes de la Calle Gifford y la creación de dos zonas de amarradero;

- Sellado del CDF y la zona adyacente de tierras altas (junto al terminal marítimo) con 3 pies de agregado de piedra densa;
- Monitoreo de Aguas Altas Subterráneas a Largo Plazo;
- Mitigación, incluyendo:
    - Creación de 22,73 acres de hábitat para el platija de invierno;
    - Creación de 1,02 acres de marismas salinas en el Parque River End de New Bedford;
    - Creación/Realce de 4,47 acres del hábitat intermareas;
    - Creación/Realce de 14,91 acres de hábitat submareal poco profundo; y
    - La resiembra de gérmenes de 24.542.803 mariscos durante 10 a 15 años.

- Implementación de la Actividad y el Uso Limitado en el CDF y ciertas zonas de tierras altas para proteger las áreas remediadas y limitar el uso de agua subterráneas; e
- Integración de lugares de celdas CAD en las cartas de navegación y la implementación de cualquier restricción de anclajes requeridos.

Un mapa de los componentes propuestos del trabajo se encuentra en la Figura 2 del Plan de Mitigación Final del Estado con fecha del 14 de Noviembre del 2012 y está adjunto a la Figura 1 de esta Determinación Final.

*Las yardas cúbicas totales incluyen las estimaciones actuales del volumen total del material que se espera drenar en conjunto con este Proyecto (incluyendo el volumen máximo anticipado si se requiere que todas las 59.000 yardas cúbicas de mantenimiento federal del canal dragado que se requiera para acomodar los buques y apoyar la industria de la energía eólica marina). Para el análisis de estos volúmenes, ver Anexo S del Estado con fecha de emisión del 18 de junio del 2012, revisado el 30 de Octubre del 2012 (MassDEP2012m), una copia la cual esta anexa a este documento como Tabla 1.

[16]Las 934.600 yardas cubicas presentadas en la Determinación Preliminar incluye el trabajo potencial adicional de dragado hasta 300 pies para extender el amarre del gran calado a lo largo de la pared de la mampara, la ampliación de 50 pies del canal, y las ampliaciones asociadas con el tamaño de CAD 3 para acomodar el material dragado adiciona impactado por la eliminación. Sin embargo, como se explica en la página 10, la EPA no está aprobando el trabajo adicional como parte de Determinación Final.

***IMPACTOS POTENCIALES A LA COMUNIDAD***

Aunque el Proyecto propuesto está ubicado en el Área Portuaria Designada al Puerto, el trabajo puede impactar temporalmente a las comunidades que lo rodean. Los efectos potenciales pueden incluir el incremento de construcción, ruido, tráfico y polvo. Se tomarán varias medidas para reducir estos posibles impactos. Por ejemplo, el tráfico de los camiones entrarán y saldrán del área de trabajo directamente desde la calle Potomska hacia la calzada del sitio y acceso a la Ruta 18. El equipo de construcción utilizará combustible diésel ultra bajo en azufre en todos los equipos de motores que funcionen con diésel. Las maquinas serán equipadas con silenciadores y cercamientos para minimizar el sonido y se pueden imponer restricciones durante el día a las maquinas que no puedan ser amortiguados. Las áreas de construcción estarán cercadas para impedir traspaso al público durante la construcción. Los camiones se cubrirán y se lavarán antes de salir de la zona de construcción para asegurar que la contaminación no se esparza y reducir el polvo. Como medidas de supresión del polvo se cubrirán los montones de tierra y mantendrán mojadas las superficies de tierra. El monitoreo del Aire se llevará a cabo en el área de construcción. Si el monitoreo muestra algún problema, se tomaran diferentes medidas como irrigar con agua para reducir el polvo, en última instancia se para el trabajo si se encuentran niveles peligroso. Los impactos temporales también resultarán del realineamiento del canal existente de la Rampa para Botes de la Calle Gifford y la creación/realce de las dos zonas adyacentes recreacionales de amarradero. El impacto potencial del uso del Puerto por el dragado a los buques de pesca, buques de tipo cargamento, barcazas y naves recreacionales pequeñas, naves de comercio y las zonas de estación de muelle se coordinarán a través de los oficiales locales del Puerto y con los Guardacostas. El Estado anticipa un programa de fuerte divulgación pública incluyendo reuniones informativas con regularidad para el público, correspondencia para anunciar eventos próximos y disponibilidad de los documentos y establecimiento de un lugar local para estos documentos.

Para más información sobre los beneficios y los impactos públicos perjudícales, ver la sección 9 de Apéndice E y Apéndice M de esta Determinación Final.

***IMPACTO A LOS RECURSOS***

El Proyecto propuesto impactará los humedales y otros cuerpos de agua de los Estados

Unidos; las llanuras fluviales y la vida acuática (incluyendo impactos significantes en los mariscos y la platija de invierno). Se han identificado dos áreas de paleosuelo[17] y una nave de naufragio, pero no se anticipa ningún impacto en estas áreas. El charrán rosado, una especie en peligro de extinción ha sido identificada presente en la zona pero es poco probable que el Proyecto afecte adversamente la especie. El Esturión Atlántico, también una especie en peligro de extinción, ha sido identificado presente en la zona; Sin embargo, con las medidas de mitigación apropiadas, es poco probable que el Proyecto cause efectos adversos al Esturión Atlántico. La extracción de roca, si es necesario, se puede alcanzar a través de una variedad de técnicas sin demolición las cuales generarán poca cantidad de ruido que impactaría a los peces.

***Impactos de Humedales y Otras Aguas:*** El Proyecto propuesto incluye actividades que pueden impactar los humedales y otras aguas de los Estados Unidos; específicamente, el relleno de los 7,02 acres de hábitat de intermareas, hábitat poco profundo y hábitat submareal cerca a la costa, la marisma salina, el humedal de agua fresca y la draga hasta 47,16 acres cerca a la costa submareal y zonas submareal. [18] En la Determinación Preliminar, la EPA requirió específicamente comentarios sobre estos impactos. Siguiendo el análisis de los comentarios públicos, la EPA hace la siguiente Determinación Final con respecto a los humedales y otras aguas.

Los reglamentos de la Sección 404 de la Ley de Aguas Limpia ("CWA por sus siglas en inglés") (las directrices 404(b)(1)), y el Decreto Ejecutivo 11990 (Protección de los Humedales), prohíben desembarcar en los humedales y otros cuerpos de aguas de los Estados Unidos si existe una alternativa factible al desembargo propuesto el cual tendría menos impacto adverso en el ecosistema acuático (siempre y cuando la alternativa no tenga otras consecuencias de adversidad significante al medio ambiente). La EPA ha determinado que dado el propósito propuesto de la construcción de un terminal marítimo capaz de brindar energía renovable marina, particularmente la industria de energía eólica marítima y los criterios requeridos para su uso, no hay una alternativa que en práctica ocasione menos daños al ecosistema acuatico.[19] Ver el Apéndice E del análisis completo sobre los impactos de los humedales y otros cuerpos de aguas.

Por lo tanto, la EPA también ha determinado que el Proyecto del Terminal Sur propuesto es la alternativa que en práctica ocasiona menos daño al medio ambiente ("LEDPA").

Las directrices de la sección 404(b) (1) también prohíben la autorización de un Proyecto que pueda poner el material dragado o relleno en los humedales y otros cuerpos de aguas de los Estados Unidos, si causan o contribuyen significativamente al dragado de los cuerpos de aguas de éste país y causan o contribuyen con las violaciones de los estándares estatales de la calidad de agua; o poner en peligro la pervivencia de las especies amenazadas o en riesgo de extinción. La EPA 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, su vida acuática y hábitat y ejecute la mitigación compensatoria requerida. Para más información ver el Apéndice E de esta Determinación Final. La EPA ha determinado que el Proyecto no perjudicará la continua existencia de las especies amenazadas o las especies en peligro de extinción. (Ver la presentación en el Apéndice I de la Determinación Preliminar).

Además, las regulaciones §404(b) (1) requieren que todas las mitigaciones apropiadas y posibles sean empleadas para abordar los impactos inevitables a los cuerpos de agua de los Estados Unidos. La EPA ha determinado que el plan de mitigación del Estado satisfará los requisitos federales. Para más información ver el Apéndice E de esta Determinación Final.

***Impactos a la Llanura Aluvial:*** El Proyecto consiste en rellenar la llanura aluvial sujeta al Decreto Ejecutivo 11988; para asegurar así que la Orden Ejecutiva se lleve a cabo, la EPA ha obtenido un análisis del Remedio para Mejorar el Estado bajo el Decreto Ejecutivo. El análisis también es pertinente a evaluar la magnitud de alcance de la solución para proteger la salud humana y el medio ambiente. En esta Determinación Preliminar, la EPA requiere específicamente los comentarios sobre los impactos del Proyecto en la llanura aluvial. Siguiendo el análisis de los comentarios públicos, EPA toma la siguiente determinación con respecto a la llanura aluvial.

El Decreto Ejecutivo 11988 (Gestión de la Llanura Aluvial) requiere que cuando sea pertinente la EPA evalúe cuatro requisitos básicos. Estos incluyen: determinar si alguna acción debe ocurrir en la llanura aluvial; determinar si existen alternativas factibles; donde éstas no existan para el desarrollo en una llanura aluvial, minimizar el daño potencial a la llanura aluvial o dentro de esta; y proporcionarle al público la oportunidad de comentar de antemano sobre los planes y propuestas pertinentes.

[17] Tipicamente el suelo viejo o "fosilizado" preservado en secuencia de depósitos geológicos que son indicativos de las condiciones pasadas.
[18] La cantidad ha cambiado un poco desde la emisión de la Determinación Final.
[19] La información de los análisis de la EPA sobre los impactos bajo la Sección 10 de la Ley de Ríos y Puertos, 33 U.S.C. §403 se puede encontrar en el Apéndice E.

.

La propuesta del Terminal Sur incluye actividades que afectan o resultan en la ocupación o modificación de la llanura aluvial. La construcción del CDF consiste del dragado y rellenado de la marisma salina, de las zonas intermareas y submareales y la instalación de una mampara, los cuales ocuparán y modificarán las llanuras aluviales de la zona. Como resultado, el Decreto Ejecutivo 11988 (Gestión de la llanura aluvial), requiere que la EPA tome una determinación de que no hay una alternativa factible para ubicar el CDF en la llanura aluvial. La EPA ha determinado, dadas otras localidades alternativas y el uso del CDF como terminal marítimo para apoyar la industria de la energía eólica marítima y el criterio requerido para apoyar tal uso, que no hay una alternativa factible sobre la ocupación y modificación de la llanura aluvial. Como resultado, se deben tomar acciones para minimizar la capacidad del daño a la llanura aluvial o dentro de ésta. Uno de los beneficios primordiales identificados del valor de la llanura aluvial para la zona afectada por este proyecto es la prevención de inundación. El análisis por el Cuerpo de Ingenieros de la Armada de Estados Unidos y el Estado sugieren que el Remedio para Mejorar el Estado resulte en la pérdida de 27,33 acres-pies de la capacidad de inundaciones detrás de la barrera de huracán en el Puerto de New Bedford, la cual representa una elevación aproximadamente de 0,156 pulgadas de los niveles de agua durante una inundación. Las acciones de restauración en la zona de la Isla Marisma, sobre compensan la pérdida de la capacidad de inundaciones causadas por el Proyecto del Terminal Sur y como condición para la Determinación Final, debe finalizarse en el plazo de un año de la finalización del CDF. Como resultado, los requisitos sustantivos del Decreto Ejecutivo se satisfacen dado que la protección de las inundaciones es el valor principal servido por la llanura aluvial del Proyecto. Más detalles sobre las medidas de mitigación están incluidos en el Apéndice L.

***La Determinación de la TSCA Basada en los Riesgos:*** En la Determinación Preliminar, la EPA pidió específicamente comentarios en su Determinación TSCA propuesta. Después de considerar todos los comentarios del público, la EPA toma la siguiente Determinación Final con respecto a los requisitos de la TSCA:

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 determinado que el método propuesto de excavación y eliminación de los suelos de las tierras altas; el dragado y eliminación de ciertos sedimentos contaminados con BCP, incluyendo el dragado y las actividades de eliminación relacionadas con la celda CAD 3, los cuales están incluidos en el Proyecto propuesto del Terminal Sur, no presentan ningún riesgo irrazonable para la salud humana o el medio ambiente mientras las condiciones planteadas en la Determinación TSCA adjuntas como Apéndice J(1) en esta Determinación Final sean cumplidas. Las actividades cubiertas y las condiciones contenidas dentro de la Determinación TSCA, se describen con más detalles en el Apéndice J (1).

Además, con esta Determinación Final, la EPA está emitiendo una segunda modificación a la existente Determinación TSCA que fue emitida anteriormente el 12 de Noviembre del 2008, y modificada el 18 de junio del 2012, para incluir el dragando y eliminación de los sedimentos

contaminados con BCP dragados dentro de la huella de la celda CAD 3 a la existente celda CAD 2. Basado en la información proporcionada por el Estado, siempre y cuando las condiciones se cumplan en esta Segunda Modificación del 12 de noviembre del 2008 Determinación TSCA §761.61(c), la EPA está determinando si la eliminación de los sedimentos de la celda CAD 3 a la celda CAD 2 no poseen un riesgo irrazonable a la salud humana y al medio ambiente. Las actividades cubiertas y las condiciones contenidas dentro de esta Segunda Modificación de la Determinación TSCA del 12 de Noviembre del 2008 se describen con más detalle en el Apéndice J (2).

***Cronología del Remedio para Mejorar el Estado***[20]

1996: El Estado de Massachusetts solicita que se incluya los dragados y eliminaciones 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 eliminación de navegación y la 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 incluyendo SER

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

25 de Septiembre de 2002: Plan original emitido del puerto de New Bedford/Fairhaven; incluyendo los Proyectos propuestos de dragado de navegación, dragado del Muelle Estatal, dragado del acopio temporal y el llenado implementado subsecuentemente.

15 de Octubre del 2003: El Estado de Massachusetts emite el Informe Final del Impacto Ambiental para la Administración del Material Dragado en la zona de los CAD en el Puerto de New Bedford

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

[20]Esta cronología tiene que ver solamente con el trabajo del Remedio para Mejorar el Estado, y no con el trabajo que la EPA lleva a cabo para tratar la contaminación de BCP 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 contaminado "Superfund" 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

Periodo entre 2004 – 2006: Los planes de trabajo de La Fase II revisados y el trabajo de la Fase II finalizados, incluyendo la construcción de la CAD 1

Periodo entre 2006 – 2007: Los planes de trabajo de La Fase III revisados y el trabajo de la Fase III finalizados, incluyendo la construcción de la CAD 2

2010: Aprobación de renovación para El Plan del Puerto de New Bedford/Fairhaven; incluyendo los Proyectos propuestos de dragado de navegación

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

Agosto 2010 - Junio 2012: La EPA recibió significantes presentaciones del Estado con información sobre el Proyecto propuesto

16 de Julio de 2012: La EPA emitió una Determinación Preliminar para el Proyecto Propuesto del Terminal Sur

16 de Julio a 21 de agosto: Se llevó acabo el periodo de comentarios públicos y la audiencia pública

Agosto 2012 - Noviembre 2012: La EPA recibió detalles adicionales del Estado sobre el Proyecto propuesto

19 de Noviembre de 2012: La EPA emitió en esta Determinación Final que el Proyecto del Terminal Sur sea incluido en el Remedio para Mejorar el Estado para el Sitio Contaminado "Superfund" del Puerto de New Bedford

***Sitios Alternativos Evaluados***

Incluido en la Determinación final de la EPA encontramos que el Proyecto del Terminal Sur representa una técnica menos nociva para el medio ambiente ("LEDPA") a otros lugares presentados por el Estado y evaluados por la EPA. Los lugares evaluados alternativos consisten en las siguientes áreas: Varios lugares en el Puerto de Davisville, Quonset Point, Rhode Island; Dry Dock # 4 en Boston, Massachusetts; el muelle estatal de Fall River State (Pier), Fall River Massachusetts; Union Wharf y Fairhaven Shipyard, Fairhaven Massachusetts; el Terminal Norte y Pope's Island, New Bedford, Massachusetts.

Una conversación de estas alternativas y las bases para las conclusiones de la EPA de que el lugar del Terminal Sur sea LEDPA, se encuentra en el Apéndice E de esta Determinación Final.

***Autoridad Reglamentaria y Origen***

*¿Qué es el Remedio para Mejorar el Estado (State Enhanced Remedy)?*

La EPA desarrolla y analiza remedios alternativos para abordar una limpieza de un "Superfund" específico, 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 de alcance de la limpieza. Para estas situaciones, el NCP ha provisto que: "si la EPA encuentra que el cambio propuesto o la expansión no es necesaria para la acción correctiva seleccionada, pero si no entrara en conflicto o inconsistencia con el remedio seleccionado por la EPA, entonces la EPA puede estar de acuerdo de integrar el cambio propuesto o la expansión al trabajo remedial planeado por la CERCLA si: (A)El Estado está de acuerdo en financiar el costo total adicional asociado con los cambios y la expansión; (B) El Estado está de acuerdo en asumir el liderazgo de supervisión del componente de la financiación estatal del remedio...".[21] [22]

En 1996, antes de la expedición del Plan Propuesto de 1996, el Estado solicitó que la EPA integrara el dragado de navegación y eliminación en el Remedio de la EPA para el Puerto de New Bedford. Este mejora, reafirmado por el estado, "resultará en la limpieza lo antes posible de cantidades adicionales de sedimentos contaminados." En su petición, el Estado señala su capacidad de proveer los fondos para el mejoramiento dependiendo de su capacidad para recibir fondos de bonos estatales.

Mientras el dragado de navegación y la eliminación no sea "necesario ni apropiado" para el remedio (ver la nota a pie de la página 22), la EPA incluyó en el Plan Propuesto de 1996 el mejoramiento del Estado para el dragado de navegación y la eliminación en el terreno porque proporciona un número de capacidades y beneficios importantes para los planes de limpieza de la EPA en el Puerto y no se oponen y no es inconsistente con el remedio. El Plan propuesto señaló que los beneficios de tal vínculo podrían primordialmente provenir de un proceso permisible racionalizado por los centros de eliminación de sedimentos de navegación[23], así como la posibilidad de usar sedimentos de navegación para el material preliminar de la cubertura. Además, el propuesto SER fue beneficioso porque el dragado de navegación eliminaría el sedimento conteniendo PCB hasta 50 ppm y los metales pesados los cuales la EPA prefiere alternativamente no tratar en el Puerto inferior. Finalmente, el Plan señala que el

---

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

[22] La sección 515(f)(1)(i) proporciona otra vía para que un estado le pida a la EPA hacer cambios dentro de la acción de refuerzo o expansiones de refuerzo: "(i)Si la EPA encuentra que el cambio propuesto o expansión es necesario y apropiado a la acción de solución seleccionada por el EPA, la solución puede ser modificada (consecuente con §300.435(c)(2)) y cualquier costo adicional pagados como parte de la acción remedial." Debido a que la petición del estado no es "necesaria ni apropiada" para remediar la acción, no se aplica esta subdivisión.

[23] Conforme con la CERLCLA §121(e)(1), no se requieren permisos para acciones remediales si se cumplen ciertos criterios: CERLCLA §121(e)(1) declara: Ningún permiso Federal, Estatal o local debe ser requerido para la porción de cualquier extracción o medida correctiva llevada a cabo totalmente en el terreno, donde tal medida correctiva es seleccionada y cumplida conforme a esta sección. Ver también 40 C.F.R. § 300.400(e) and 53 Fed. Reg. 51394, 51406-7 (21 de diciembre de 1988).

dragado de navegación funciona en coordinación con los planes de la Ciudad para desarrollar los usos públicos y económicos del Puerto.

Después del análisis y los comentarios públicos del Plan Propuesto 1996, la EPA integró la petición de mejoramiento para el Estado en su recuperación a través de la emisión del ROD 1998. La integración del SER en el ROD permitió beneficiarse de la excepción del permiso CERCLA, siempre y cuando el SER mantuviera consistencia con 40 CFR 300.515(f)(l)(ii) y cumpla con CERCLA y otras regulaciones relacionadas al dragado.[24] Desde entonces, dos fases de trabajo del SER han sido finalizadas, Fase II y Fase III.[25] Hasta la Fecha, la integración del trabajo de mejoramiento con el trabajo de recuperación del "Superfund" ha resultado en el ahorro de costo y tiempo, durante el mejoramiento de beneficios ambientales. Por ejemplo, la EPA usó arena limpia generada por una de las celdas CAD de SER que fueron mejoradas para proporcionar el material de recubrimiento para la "tapa piloto", cubriendo un área importante de sedimentos contaminados al sur de la barrera huracán, permitiendo a la EPA mejora una porción contaminada del Terreno que no se hubiese mejorado por cierto tiempo.

Por medio de una carta con fecha del 25 de enero del 2010, el Estado solicitó que la EPA tomara más medidas correctivas de mejoramiento en el Puerto proponiendo la construcción de CDF en tres lugares, incluyendo la porción del Terreno del Terminal Sur. Subsecuentemente, el Estado redujo su propuesta para incluir únicamente un CDF ubicado en el Terminal Sur. El Estado propuso construir el CDF en la ubicación del Terminal Sur usando los sedimentos limpios generados por las actividades asociadas del dragado de navegación junto con la celda CAD (celda CAD 3) para la eliminación de sedimentos contaminados (por lo general, concentraciones bajo 50ppm) generadas por el Proyecto propuesto.

---

[24]Ver 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 enlazan los dos programas de dragado, mientras no sacrifiquen el proceso normal del análisis regulatorio de los Proyectos federales de navegación, será racionalizado permitiendo el proceso de eliminación en el Terreno de navegación (si alguno), los programas coordinados en vez de programas de monitoreo ambiental separados, cuando sea posible, y aumentar la coordinación entera entre los dos Proyectos de dragado. De hecho, el beneficio ambiental total de la remediación del CDF es aumentada usando los CDF para contener una porción de los sedimentos de navegación (como parte de las tapas intermedias) así como la corrección de sedimentos con alta contaminación. Tal escenario también debe reducir los costos de limpieza ya que por lo menos algunos de los costos del relleno limpio que de otra manera se hubiesen requerido por las tapas preliminares ya no serían necesarias. Incorporando el remedio mejorado no perjudicará ni atrasará la implementación total o los fondos del remedio seleccionado. En vez de, la implementación del Proyecto de dragado de navegación, incluyendo la solicitación de los comentarios públicos, será la responsabilidad de los partidos involucrados normalmente en tales Proyectos, concretamente la Oficina de Gestión de Zonas Costeras de MA, El Cuerpo de Ingenieros de la Armada de los Estados Unidos, el Servicio Nacional de Pesca y otros programas regulatorios estatales y federales pertinentes. Consistente con 40 CFR 300.515(f)(l)(ii)(A), el programa "Superfund" de la EPA no será responsable por financiar cualquier parte del remedio de mejoramiento."

[25]Ver la Fase II y Fase III de los Planes de Trabajo en el Registro Administrativo para a descripción de ese trabajo.

Conforme a los requisitos del NCP, el Estado financiaría completamente el trabajo propuesto, y el Estado proporcionó información para permitir que la EPA tome una determinación sobre la conformidad del Proyecto propuesto con CERCLA, incluyendo una conformidad con todos los requisitos sustantivos y evaluaciones que por lo general se llevan a cabo para esta propuesta como parte del análisis regulatorio y el proceso de permisibilidad. Aunque la ubicación del propuesto CDF en el Terminal sur ya fue incluido en el SER, la EPA ha analizado cuidadosamente la propuesta detallada del Estado para determinar si el Proyecto propuesto cumple o no con los requisitos de la CERCLA y los requisitos substantivos pertinentes o relevantes y apropiadas de las leyes ambientales que por lo general se aplican como parte de un proceso de autorización.[26]

La EPA ha compilado los documentos en los que se basan para alcanzar esta Determinación Final en el Registro Administrativo con apoyo a este Proyecto, el cual estará disponible, en la Biblioteca Pública de New Bedford, en el Centro de Registro de EPA New England y en Internet, en www.epa.gov/nbh.

***La Determinación Final de la EPA***

Sujeto a las condiciones y comprensiones previstas, después de revisar y considerar toda la información sometida por MassDEP, en nombre del Estado de Massachusetts y todos los comentarios públicos, después de haber finalizado las consultas con las agencias federales y estatales, la EPA ha determinado que el Proyecto del Estado, el cual consiste en la construcción de un terminal marítimo de 28.45 acres (consistiendo de 7.02 acres rellenos de agua (el CDF y la zona humedal de agua fresca en las tierras altas) y aproximadamente 21.54 acres de la zona de tierra alta, (incluyendo las propiedades auxiliares) en el puto del Terminal Sur del Puerto de New Bedford, al igual que el dragado y relleno asociado con dicha construcción, incluyendo el dragado y relleno de las celdas CAD 2 y 3 y el cubrimiento de la celda CAD 1 y del acopio temporal, están ambos protegidos y cumplen los requisitos substantivos de la ley federal ambiental pertinentes, relevantes y apropiados que por lo general se aplican como parte del proceso de permisos; y la EPA acepta la determinación del Estado que el Proyecto cumple con los estándares ambientales del Estado que son aplicables, pertinentes y apropiados. El Proyecto no entra en conflicto y no es inconsistente con el remedio. La EPA reafirma que el ROD de 1998, incluyendo el Remedio para Mejorar el Estado, sigue protegiendo a la salud humana y al medio ambiente.

Como resultado, la EPA está aprobando inclusiones al Proyecto propuesto del Remedio para Mejorar el Estado en el Sitio "Superfund" del Puerto de New Bedford, el cual disfruta los beneficios de la exclusión del permiso hallado en la Sección 121(e) de CERCLA siempre y cuando, el Estado cumpla con las siguientes condiciones:

1. Para asegurar que no ocurra ningún daño al medio acuático siempre y cuando el control del sitio actual sea incierto, el Estado debe demonstrar control total antes de empezar cualquier trabajo en las aguas de los Estados Unidos.

2. Aunque las parcelas de las tierras altas no están sujetas a la reparación del "Superfund", porque este Proyecto está autorizado como parte del Remedio para Mejorar el Estado, este debe seguir la debida diligencia llevando acabo más investigaciones sobre cualquier parcela donde se Encuentren y Reconocen Condiciones Ambientales (REC por sus siglas en inglés)[27] se señaló en la evaluación 21E, que la remediación, si se encuentra contaminación, ocurra en conformidad con 21E y el programa de TSCA de EPA si se encuentra BCP.

3. Las parcelas actualmente pavimentadas y todas las parcelas usadas como corredores de transportación, como se indica en la Figure 4 de ésta Determinación Final, deben mantenerse pavimentadas, mantenidas y monitoreadas siempre y cuando estas parcelas sean usadas como parte del Terminal marítimo de Comercio del Puerto de New Bedford.

4. Para el trabajo llevado a cabo en las zonas excluidas del Mapa 31, Parcela 288, la parcela vacante Shuster, como se identifica en el Anexo 5 hasta el Apéndice J(1) se aplicará lo siguiente:

    a. *Si el Estado es capaz de obtener posesión temporal de estas zonas excluidas:* El Estado mantendrá la apropiación y/o el control del terreno hasta el momento en que el Estado haya finalizado el trabajo dentro de la zona excluida. El Material excavado dentro de dicha zona excluida será trasladado a la zona de la Determinación TSCA y usado como relleno dentro de la zona de la Determinación TSCA. (Ver Anexo 5 de Apéndice J (1) para la ubicación de la zona de la Determinación TSCA.) El relleno limpio será importado fuera del terreno y se utilizará como relleno para la zona excluida. Antes de la excavación de esta zona, se llevará a cabo un muestreo para determinar la presencia de contaminación, incluyendo BCP en esta zona. La tierra contaminada con > 25ppm de BCP se retirarán y eliminarán en un lugar de eliminación aprobada por la TSCA o un vertedero de residuos peligrosos del RCRA de acuerdo con §761.61(a)(5)(i)(B)(2)(iii). Los residuos peligrosos y la contaminación de tierras con >1 ppm de BCP pero <25ppm se deben trasladar al centro principal de la parcela para ser consolidado bajo la cubierta limpia final; o

[26]Como se indicó anteriormente, esta Determinación Final no evalúa la ubicación de la celda CAD 3 porque la ubicación celda CAD ya fue considerada y aprobada por el Estado como parte de la evaluación de la oficina de Gestión de las Zonas Costeras. Ver la nota pie 5. Sin embargo, al analizar el Proyecto del Estado completo, incluyendo la celdaa 3 CAD, la EPA considera que se realice el dragado y relleno adicional, para poder construir la propuesta CAD.

b. *Si la zona excluida mantiene propiedad privada:* El Estado deberá obtener muestras de la tierra en estas zonas antes de la excavación o alternativamente, esta tierra tendrá que excavarse y eliminarse en un lugar fuera del sitio como un residuo de BCP ≥50 ppm en un centro de eliminación de residuo aprobada por la TSCA o un vertedero de residuos peligrosos del RCRA de acuerdo con § 761.61(a)(5)(i)(B)(2)(iii). Si se llevan a cabo las muestras, en caso que las concentraciones de BCP son > 1 ppm y/o se identifican residuos peligrosos, la tierra tendrá que eliminarse en un lugar apropiado fuera del terreno. La tierra con concentraciones de < 1ppm de BCP y que no contienen residuos peligrosos se podrán rellenar en la zona excluida junto con cualquier relleno limpio importado como sea necesario para reestablecer la calidad final.

5. En caso de que cualquier trabajo sea planeado en la zona de antiguas viviendas en el sector residencial del antiguo negocio Molino de Acushnet exhibida en el Anexo 1 del Apéndice G, antes de algunas alternaciones del terreno de más de 12 pulgadas, una encuesta arqueológica Fase 1B de la zona se presenta a la EPA para la evaluación y aprobación.

6. En caso que condiciones ambientales nuevas se identifiquen durante las actividades correctoras u otras actividades de excavación del terreno, el Estado deberá reportar las nuevas condiciones a la EPA e identificar cualquier modificación necesaria para el plan de control de aire y/o plan remedial. Una modificación para la nueva o para la Determinación de la TSCA puede ser necesaria.

7. Todas las condiciones incluidas en el Apéndice E de esta Determinación Final.

---

[27]En la Fase 1 de la Evaluación Ambiental del Terreno (ESA), con fecha del 3 de enero del 2012, el Estado establece, "Definido por los estándares del ASTM, los términos "REC" o "Las Condiciones Ambientales Reconocidas" indica la presencia o la posibilidad de la presencia de cualquier sustancia peligrosa o productos de petróleo en una propiedad bajo las condiciones que indican liberación existente, liberación pasada, o material de amenaza de una liberación de cualquier sustancias peligrosas o productos de petróleo incluso bajo las condiciones conformes con las leyes." También indica, "Cuestiones de preocupación se pueden también identificar en este reporte como "Descubrimientos". Los descubrimientos son cuestiones encontradas durante el desempeño de la Fase I ESA la cual puede ser un REC bajo ciertas circunstancias o que puedan requerir algún nivel de acción de seguimiento las cuales son fuera del alcance de esta Fase 1 ESA." Emisión del Estado MassDEP2012f.

8. Conformidad de todos los requisitos aplicables, relevantes y apropiados se mantiene incluyendo los siguientes:

a. Finalización de la mitigación del Proyecto de la Isla Marisma para compensar la pérdida de almacenamiento de la inundación en un año de finalización del CDF;

b. La autorización de la EPA de la descarga de aguas de lluvia asociada con las actividades de construcción está condicionada por la actualización y finalización del Plan de Prevención de Polución del Agua de Pluvial (SWPPP, por sus siglas en inglés) del Estado para afrontar todos los elementos del Permiso General de Construcción (CGP por sus siglas en inglés) a más tardar catorce (14) días antes del inicio de las actividades de perturbación y en la implementación del Estado del SWPPP consistente con los términos y condiciones del CGP.

9. Los siguientes planes de trabajo son proporcionados a la EPA para el análisis y la aprobación mínimo treinta (30) días antes que las obras de tierra y agua se lleven a cabo:[28]

a. Un Plan laboral de caracterización, extracción y eliminación (Plan Laboral de Suelo y Sedimentos) para ambos suelo y sedimento que se mantendrá en su lugar o será excavado durante las actividades de mitigación en el parque de River End. El Plan detallará los procedimientos que empleará para la caracterización del suelo y sedimento dentro de la zona de mitigación. El Plan también deberá incluir la información sobre el criterio requerido para dejar el suelo/sedimento en su lugar, y/o para extraer, almacenar, manejar y eliminar para cumplir con todos los estándares federales y estatales pertinentes, apropiados y aplicables;
b. Un plan laboral Fase IV para el dragado y la eliminación de los sedimentos;
c. El Plan Gestión de Construcción incluye los planes para minimizar los impactos durante la construcción del Proyecto en la comunidades que lo rodean incluyendo polvo, ruido y tráfico de los camiones;
d. Un Plan de Contingencia como se requiere por los Estándares de Rendimiento de la Calidad de Agua en el Apéndice C;
e. Un plan de monitoreo de aire que cumple con los requisitos mínimos en el Apéndice A;
f. Un plan Laboral de Contratistas para el trabajo de reparación en la zona de tierras altas dentro de la zona de Determinación TSCA indicado en el Anexo 5 del Apéndice J(1). Cualquier trabajo de reparación adicional de los BCP en zonas más allá de las indicadas en el Anexo 8 del Apéndice J(1) requieren ser revisados por la EPA y pueden resultar en la emisión de un nuevo o revisada Determinación TSCA; y
g. Si ocurre, un plan laboral para el dragado del canal Federal.

---

[28]La EPA reconoce que ha recibido, entre otros, los planes laborales de la Fase IV, un Plan Gestión de Construcción, y el Plan Monitoreo de Aire. Indicado en la página 3, la EPA no está revisando estos planes como parte de la Determinación Final.

Esta Determinación final 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, según su criterio exclusivo, retire o modifique su Determinación Final y potencialmente emitirla de nuevo para el comentario público.

***Descripción del lugar propuesto***

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

*Lugar del Proyecto – Medio Ambiente General del Puerto de New Bedford*

El Estado construirá el Proyecto en el Puerto de New Bedford, New Bedford, Massachusetts. El Puerto de New Bedford está ubicado en la costa norteña de Buzzards Bay, frontera al oeste de la Ciudad de New Bedford; las comunidades de Acushnet y Fairhaven. Se extiende desde la llanura norteña del tramo 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 de población densa de fabricación y comercio. Por comparar, la costa al este del Puerto de New Bedford en las comunidades de Acushnet y Fairhaven, es predominantemente residencial o sin desarrollo. Existen numerosos desagües combinados con desbordamientos de aliviaderos (CSOs por sus siglas en inglés) y descargas industriales que desembocan directamente al Puerto y a los pequeños arroyos y riachuelos del Puerto.

Hay un canal de navegación federal comenzando en el puerto exterior y que conduce al Puerto a través de las compuertas de la barrera de huracán. Una vez dentro de la barrera el canal principal se divide en dos cauces, 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 cuenca de retorno se encuentra al final del canal de New Bedford.

*Lugar del Proyecto – Aguas del Puerto*

La clasificación de la calidad del agua en el interior del puerto es la Clase SB, con un calificador "CSO", indicando que el cuerpo del agua ha sido impactado por la eliminación de desbordamientos de aliviaderos (CSO). El Puerto Interior de New Bedford (MA 95-42) está catalogado en actualidad como un cuerpo de agua deteriorado bajo la lista de la Ley 2010 de Aguas Limpias de Massachusetts §303 (d). Los contaminantes asociados a las deficiencias 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*[29]

Desde 1940 hasta 1970, dos instalaciones industriales de condensador eléctrico en New Bedford, una localizada cerca de la frontera norte del sitio (Instalación de Aerovox) y otro ubicado 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 eliminaciones al sistema de alcantarillado de la ciudad. Designado por el Estado, conforme a 40 C.F.R. §300.425(c)(2), como el sitio primordial, el terreno de New Bedford fue propuesto para ser integrado en la Lista de Prioridades Nacionales "Superfund" en 1982. Conforme con la sección 105 de CERCLA, 42 U.S.C. § 9605, la EPA colocó al Sitio de New Bedford en la Lista de Prioridades Nacionales, establecida en 40 C.R.F. Parte 300, Apéndice B, publicándolo en el Registro Federal el 8 de Septiembre de 1983, 48 Fed. Reg. 40658-40673 El puerto está contaminado con altas concentraciones de varias substancias peligrosas, notablemente bifenilos policlorados (PCB, por sus siglas en inglés), y metales pesados, con contaminantes gradientes disminuyendo desde el norte al sur. Además, en el 2008 las pruebas analíticas de la EPA mostraron que el sedimento excavado de contaminación de BCP 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 RCRA unos residuos peligrosos. 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 como referencia en el Apéndice B de la Determinación Final.

El Sitio Contaminado "Superfund" 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 abarca aproximadamente 187 acres con niveles de BCP en el sedimento presente que van desde baja detección hasta aproximadamente 4,000 ppm. El límite entre el puerto superior e inferior es el puente de la calle Coggeshall donde el ancho del puerto se angosta aproximadamente 100 pies. El puerto inferior está compuesto de aproximadamente 750 acres, con niveles de BCP del sedimento que van desde baja detección hasta 190 ppm. El límite entre el puerto inferior y superior es de una apertura de 150 pies de ancho a la barrera de huracán en New Bedford. (La barrera de huracán fue construida a mediados de 1960). Basado en los datos disponibles en la actualidad, los niveles de BCP del sedimento en el puerto externo se han encontrado generalmente bajos, con solo zonas localizadas de BCP en el rango de 50-100 ppm, incluyendo las zonas justo al sur de la barrera de huracán cerca de la planta Comell-Dubilier y una zona cerca de la tubería de la planta de tratamiento de las descargas de aguas residuales de la ciudad.

[29]Para mas información sobre la contaminación del Sitio y el Sitio "Superfund" del Puerto de New Bedford, ver www.epa.gov/nbh. Ver también los registros administrativos del Sitio "Superfund" del Puerto de New Bedford, los cuales todos están incorporados por referencia en el Registro Administrativo de esta Determinación Final.

Estas zonas se incluyeron en el ROD de 1998 como un remedio provisional en la medida que contienen sedimentos contaminados BCP sobre 50 ppm del nivel de limpieza para el puerto inferior. (Como parte de un Proyecto piloto de sellado de la EPA, los sedimentos que exceden los 50 ppm en la zona 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 tres operativa para determinar si una remediación adicional es apropiada para esta zona.

El remedio seleccionado por la EPA incluye el dragado y una combinación de confinamiento en el CDF, un CAD y la eliminación del sedimento contaminado fuera de la zona. El sedimento en el puerto superior con concentraciones de BCP de 10 ppm o superiores a éstas y el puerto inferior con concentraciones de PCB de 50 ppm o superiores, serán dirigidos como parte del Remedio ROD de 1998. La limpieza de BCP en la zona de paseo por la playa (25 ppm o superior), 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 250.000 yardas cúbicas de sedimento contaminado han sido dragadas.

*Lugar del Proyecto – Área del Terminal Sur*

*Descripción General del Área:* El Proyecto estará localizado dentro de la Zona del Puerto Designado (DPA, por sus siglas en inglés), en el puerto inferior, una zona específicamente reservada para usos industriales dependientes de agua del Estado. Ver la Figura 3. El Terreno de 28.45 acres, que incluye el CDF, tierras altas adyacentes y propiedades auxiliares, será ubicado al este de la Ruta 18, justo al norte de la Barrera de Huracán y está en el punto de contacto de la parte Industrial Costera y los distritos de zonificación “Industrial B”. La porción principal de la instalación donde ocurrirán las cargas pesadas y livianas estaría compuesta de aproximadamente 11,1 acres contiguos de tierras altas existentes y de 6,91 acres de tierra adicional creada por la construcción de un CDF en las aguas adyacentes. Tierras altas auxiliares de 10,4 acres al oeste y el sur de la porción principal se usarán para establecer las palas eólicas y la transportación de corredores. Ver la Figura 4.[30] Las parcelas de las tierras altas existentes que abarcan la instalación del terminal y propiedades auxiliares son propiedades de la Autoridad de Redesarrollo de New Bedford, la ciudad de New Bedford, el Estado y varios propietarios privados con los cuales el Estado se ha comprometido en entrar negociaciones para obtener los derechos de propiedad necesarios. El Estado anticipa finalizar las negociaciones en un futuro cercano.[31] La torre de TV/radio en una de las propiedades auxiliares al oeste de la propiedad de instalación del terminal principal se reubicará; no hay necesidad de reubicar cualquier usuario dependiente de agua. Varias propiedades servirán como corredor de transportación para proporcionar el acceso de propiedades auxiliares para almacenaje. Con la excepción a la instalación de la Torre de Radio, las parcelas de tierras altas no están desarrolladas en este momento. 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 puede encontrar al frente de la Ruta 18. 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 la calle Cove, cerca de las propiedades auxiliares del sur.

*La porción principal de tierra alta de la instalación del terminal marítimo propuesto:* La porción principal de tierra alta del terminal (identificado como "Terminal Principal" bajo Figura 4) consiste de aproximadamente 18 acres, con aproximadamente siete acres de la zona de tierra alta contiguos a las aguas del Puerto, con la tierra inclinada generalmente del oeste al este hacia el agua. Históricamente, la mayor porción de las tierras altas existentes que serán incorporadas en el terreno, es propiedad de la anterior industria pesada, la ubicación anterior de un complejo extenso de molinos. Los Molinos Potomska, los cuales una vez se extendieron desde la zona actual intermareas hasta más allá del límite del oeste del terminal propuesto, estuvieron presentes en esta ubicación desde finales del 1800 hasta cerca de 1936 (cuando fueron derribados) y abarcaron una zona de aproximadamente 19 acres, más de la mitad del cual está dentro de la huella del propuesto terminal marítimo. Las parcelas incluidas en el terminal principal de la instalación que fueron parte del complejo de los Molinos Potomska se identifican como mapa 31, parcela 263 (parcela Shuster) mapa 31, parcela 288 (parcela vacante Shuster), mapa 25A, parcela 53 (parcela DMF norte), parcela 49 (parcela DMF Sur) y la parcela 48 (parcela de la zona costera). (Ver la Figura 4 de 21E Fase 1 Evaluación Ambiental del Terreno (Fase I ESA) emitida por el Estado el 1 de Octubre de 2012). Una investigación de los recursos del humedal de la ubicación propuesta se llevó a cabo confirmando la presencia histórica de rellenos de la zona costera entre la antigua marea alta y la actual marea alta. La mayoría de la zona se compone de un relleno urbano incluyendo piedra angular, suelo, ladrillo, grava, asfalto, alquitrán, hormigón, acero, partes de automóviles y camiones, llantas y neumáticos, plástico y vidrio. Los ladrillos, el asfalto y la basura se identificaron en las primeras 15 pulgadas de la superficie, incluso en una zona con suelos hídricos y especies indicativas de humedales (primordialmente especies invasivas). El relleno urbano también recalca la zona del humedal y parece haber un pequeño humedal adyacente (cercano), (0,11 acres) el cual esta degradado. No hay pozos locales de suplemento de agua o reservas localizadas dentro del área del Proyecto.

---

[30]Cuando se emitió la Determinación Preliminar, El Estado estaba considerando dos configuraciones diferentes. La Figura 4 es un poco diferente de la configuración A en la Determinación Preliminar.
[31]Indicado anteriormente en la condición número 1 de esta Determinación Final, el Estado debe demostrar control completo del terreno antes de comenzar cualquier trabajo en las aguas de los Estados Unidos.

Se llevaron a cabo muestras del suelo y de las aguas subterráneas como parte de la ESA 21E Fase 1 para la zona de la instalación principal de tierras altas.[32] La muestra del suelo reveló la presencia de varios contaminantes con BCP, hidrocarburos totales de petróleo, excediendo el nivel de riesgo estándar del MCP para S-3/GW-3, el proponente lo identifica como los estándares considerados aplicables para el terminal marítimo después de su desarrollo. Los BCP y EHP también superan los Limites Superiores de Concentración MCP. Se encontró plomo en niveles que exceden el limite los cuales indica el potencial de lixiviación en las aguas subterráneas; sin embargo, ninguno de los contaminantes detectados en el agua subterránea excede los estándares basados en riesgos MCP para la categoría GW-3, o los limites superiores de concentración (UCL por sus siglas en inglés) de MCP. Ver página 96 de la emisión del Estado el 18 de enero del 2012 y las Tablas 3 y 7 para el resumen de los resultados de la muestra de suelo y la página 101, las Tablas 8 a 12 para el resumen de los resultados de las muestras de las aguas subterráneas.[33]

Además, dentro de la porción de esta zona de tierras altas (la parcela sur DMF) hay una capa de asfalto, una recuperación se establece conforme con la ley de limpieza de residuos peligrosos del estado, para abordar la liberación de plomo y de HAP en esta área. Ver la Figura 1. Se han documentado La Actividad y Limitación de Uso para proteger la capa y prevenir el uso de la tierra sin autorización.

*Propiedades auxiliares* Las propiedades auxiliares consisten de aproximadamente 10,4 acres ubicados al oeste y al sur de las propiedades de la instalación principal. Tres de las propiedades serán usadas para el almacenaje de máquinas y establecer la zona de palas eólicas; El resto será usado como corredores de transporte para el acceso de almacenaje más grande y la zona de establecimiento. El Estado ha indicado que adquirirá la plena apropiación o una servidumbre para estos corredores; y está actualmente comprometido con negociaciones para adquirir las propiedades necesarias de interés y las propiedades auxiliares restantes. La mayoría de las zonas que se usarán para los corredores de transporte ya están pavimentadas al igual que la parcela 7 en el Mapa 25A (zona auxiliar de las palas eólicas) y la parcela 263 en el mapa 31 (parte de centro principal pero sujeto a cargas más livianas). Actualmente, el lote 7 se está usando por el astillero de Bayline (bajo arriendo con la Ciudad de New Bedford) para el almacenaje de botes y acceso a la Rampa de botes de la Calle Gifford.

[32]Ver la emisión del Estado del 18 de enero del 2012. Una investigación completa de 21E en la dimensión vertical y/o horizontal de una capacidad de contaminantes no se ha finalizado en este momento de la emisión de esta Determinación Final.

[33]El Estado confirmó que la Fase 1 ESA con fecha del 3 de enero del 2012 (MassDEP2012f) incluye la misma información que fue proporcionada en la reemisión del Estado el 18 de enero del 2012 para la parcela Shuster, la vacante parcela Shuster, ambas norte y sur de las parcelas DMF y la parcela de la zona costera. Ver MassDEP2012l.

El Estado proporcionó a la EPA con la Fase I ESA en un subconjunto de estas propiedades auxiliares; específicamente, el mapa 25, la parcela 7 (NS de la Calle Gifford), la parcela 30 (Los Molinos Hathaway) y la parcela 45 (del terreno anterior Pesca de Dartmouth), y el Mapa 31, la parcela 234 (Torre de Radio).[34] Con excepción a la zona de parcela de los Molinos Hathaway, no se llevaron a cabo evaluaciones en la propiedad de corredores de transporte. Además, no se llevaron a cabo muestras en las parcelas identificadas a lo siguiente como parte de la Fase 1 ESA; Sin embargo, se proporcionó la siguiente información:

*Con relación a la parcela de los Molinos Hathaway: De propiedad privada*, estas parcelas contienen los edificios antiguos de los Molinos Hathaway y están ocupados por múltiples compañías pequeñas. En la parte noreste de la propiedad (norte del antiguo Sitio de Pesca de Dartmouth) contienen edificios de almacenaje conectados con el primer molino el cual se derribó entre 1995 y 2009. La zona que está ahora vacante, con un montón grande de escombros de construcción, incluyendo bloques de piedra, cemento y material parecido a ceniza. Esta parte de la parcela está dirigida para el uso del corredor de transporte para este Proyecto. Una limpieza estatal 21E se llevó a cabo en el 2001 en esta parcela para abordar los hidrocarburos de petróleo y HAP en la tierra. Aunque la limpieza se finalizó, impactos de la contaminación podrían seguir existiendo y pueden impactar la eliminación fuera del terreno cuando el trabajo se lleve a cabo en esta propiedad.

Con relación a la parcela del antiguo Molino Dartmouth: De propiedad de la Ciudad de New Bedford, la parcela está vacante, lleno de maleza, y contiene montones de escombros. Los edificios del molino anterior se derribaron entre 1995 y 2007; Sin embargo, los forjados de losa del sótano y la fundación de las paredes del cuarto de las calderas siguen en la porción oeste de la propiedad. Esta parcela también estuvo sujeta a una recuperación federal y estatal en el 2004 para vaciar y eliminar bidones y dos tanques de almacenamiento subterráneo, un tanque de almacenamiento sobre la superficie (AST por sus siglas en inglés) y cuatro tanques. Una Fase 1 ESA subsiguiente fue finalizada en el 2010 el cual identifico las condiciones que dirigieron a la Fase II de la Evaluación Completa del Sitio en junio 2011. La contaminación encontrada bajo la placa de hormigón en el suelo (petróleo, plomo y compuestos orgánicos semivolátiles (SVOC) y metales) y las aguas subterráneas (plateada) se detectó sobre los límites de informe aplicables del estado así como se encontró contaminación en la plataforma del acopio de suelo sobre la placa. El Estado describió que es consciente de que algunos contaminantes (particularmente el plomo) han sido detectados en la tierra en concentraciones que exceden la regla de RCRA 20 veces (ej. concentraciones de 100mg/kg o más, los cuales son 5 veces del límite TCLP de 5mg/L) y es desconocido de cualquier prueba de TCLP que se ha completado en el material hasta ahora y no se encontró plomo en las aguas subterraneas.[35]

[34]Esta Fase 1 ESA también incluye otras propiedades. Ver la nota pie 33.
[35]Ver MassDEP2012l.

*Con relación a la parcela de la Torre de Radio:* De propiedad privada, la parcela contiene un transmisor vertical de 580 pies radio/televisión, un almacenaje o un edificio de servicios públicos y un transformador eléctrico montado en la placa de cemento rodeado por una cerca de seguridad. La torre transmite tres estaciones de radio. El Estado ha indicado que reubicará estas estructuras para que esta zona pueda ser usada para el almacenaje de las máquinas y zona para el almacenamiento transitorio de la pala. La zona circundante fuera de la cerca de seguridad es una zona césped preservada; zonas al este están en gran medida arboladas con árboles pequeños y arbustos. La parcela parece haber sido parte del complejo de Molinos Potomska junto con la mayoría de las parcelas que abarcan el centro del terminal principal. De acuerdo a la Fase I ESA, los molinos usaron combustión de carbón para unas series de calderas de vapor en el sitio así como los motores de combustión de petróleo. El carbón parece haber estado almacenado en un recipiente grande ubicado en esta parcela. Mientras los REC no se edificaron en la parcela, hubo temas identificados como descubrimientos de resultados de las actividades de la anterior fábrica de tejidos. Estos incluyen la capacidad de contaminación de metales, compuestos orgánicos semivolátiles e hidrocarburos de petróleo y asbestos al granel en la tierra de las actividades de demolición (aunque los asbestos al granel no fueron detectados en las investigaciones de las sub superficie en la propiedad adyacente). Además, de acuerdo a la Fase 1 ESA, basada en la alta concentración detectada de BCP (más de 900 mg/kg) en el suelo de la parcela adyacente (la cual podría o no ser asociado con la actividad industrial como el complejo anterior Molinos Potomska) y la frontera de la propiedad entre dos parcelas no está marcada claramente y está relativamente sin desarrollar, BCP también puede estar presente en esta parcela.

*Zonas de Recursos:* Se identificaron cuatro zonas primordiales de recursos: (1) zonas intermareas (2) zonas poco profundas, cerca de la costa submareal (entre -1 y -6 MLLW); (3) áreas submareales más profundas entre -20 a -25 MLLW; y (4) área del pantano salino {242}3 5 {243} No están presentes recursos federales en la zona o los recursos del humedal dentro de las propiedades auxiliares. Un mapa de la ubicación de la zona del recurso final está incluido en la Figura 5 en MassDEP2012r y está incluido en este documento como Figura 5.

El Proyecto está ubicado dentro de una llanura aluvial de 100 años y una zona de incumplimiento para el ozono troposférico. Además, el área del Proyecto proporciona un hábitat de peces y mariscos dentro de la zona designada como hábitat para 20 especies de peces esenciales. Aproximadamente 25 especies de aves primordiales han sido observadas dentro o cerca de la zona del Proyecto. Ver la sección 3.0 del Apéndice E para una descripción detallada de las funciones y valores de los recursos acuáticos.

No hay santuarios marinos designados en la zona o directamente adyacentes a la zona del Proyecto ni en las Zonas de Importante Preocupación Ambiental de Massachusetts (301 CMR 12.00). Aunque no están identificados como hábitats críticos, el charrán rosado y el esturión Atlántico, ambas especies en peligro de extinción, pueden estar presentes en la zona del Proyecto. Véase Apéndice I para más información sobre los impactos del Proyecto a estas especies.

Una investigación arqueológica identificó una zona intermareas y submareal que contienen paleosuelo y una zona que contiene una nave de naufragio. Los paleosuelos está ubicados entre la existente rampa para botes de la calle Gifford y la franja sur del propuesto CDF. La nave de naufragio está ubicada en el extremo sur del existente mampara en el extremo norte del área de la playa. Ninguna zona de transcendencia histórica se identificó en la porción de tierra alta del CDF. Sin embargo, aunque el trabajo no está actualmente anticipado en la zona residencial de la compañía de Molinos Acushnet, si ocurre, antes de cualquier alteración del terreno de más de 12 pulgadas, una encuesta arqueológica Fase 1B se debe realizar para examinar si existe algún resto arqueológico y depósitos asociados con las residencias anteriores en esta zona. Ver Apéndice 42 del 18/1/2012 para el resumen de las investigaciones arqueológicas y el mapa en Apéndice 43; Ver también MassDEP20123 y el Anexo 1 del Apéndice G para la ubicación de la zona residencial de la compañía de Molinos Acushnet.

### *Descripción del Trabajo Propuesto*

#### *Construcción de la celda CAD 3*

Una celda CAD de 8.76 acres será creada en la zona aprobada por el Estado (ver 2003 DMMP) entre los puentes de la Ruta 195 y la Ruta 6 para la eliminación del sedimento contaminado generado por la actividad del dragado ("celda CAD 3").[37] Ésta es la tercera celda CAD que se construye como parte del Remedio para Mejorar el Estado. La celda CAD SER en Puerto de New Bedford se construyó quitando inicialmente los primeros pies de contaminantes de limo orgánico, ya que este material es inadecuado para la eliminación al agua abierta. Este material inadecuado se ha eliminado dentro de las celdas de navegación CAD. (El sedimento contaminado inadecuado de la superficie de la celda CAD 1 de navegación se eliminó en la celda CAD de acopio temporal. La superficie alta inadecuada de la celda 2 CAD se e eliminó en la celda 1 CAD[38]). Una vez el material inadecuado es extraído, el material arenoso glacial limpio subyacente es escavado y se elimina a las aguas abiertas en las zonas de eliminación permitidas o se envían para reutilizarse de manera saludable.

La celda 3 CAD se construirá de manera similar y proporcionará la eliminación del material inadecuado dragado del canal de navegación (el canal de la calle Gifford, el canal de acceso y remolque, (al igual que porciones del canal federal y la cuenca de retorno si el dragado es necesario en estas dos zonas), la huella del CDF y la cuenca de barcos de la calle Gifford Street y las zonas de amarraderos. El material inadecuado dragado dentro de la huella celda CAD 3 se eliminarán en la celda CAD 2.

---

[36]Además, existen 0.106 acres de humedal en la porción de tierras altas del sitio que se rellenarán.

La arena glacial limpia se dragará mecánicamente hasta 45 pies bajo el piso del puerto existente y situada en la barcaza para la eliminación a mar abierto o para transportar a una zona de plataforma en la porción del terreno principal del terminal propuesto y ser usado como relleno detrás de las mamparas del terminal, como se cubre en la Instalación Principal y en una de las propiedades auxiliares, la parcela del antiguo Molino Dartmouth, y como material de recubrimiento para la celda CAD 1, el acopio temporal, y las medidas de mitigación.

No ocurrirá el sellado de la celda 3 CAD como parte de la construcción de este Proyecto para dejar consolidación suficiente y desarrollo con suficiente capacidad de la eliminación de sedimento en la celda. Sin embargo, la Determinación 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 celda CAD 3 que se realizará a largo plazo.

La eliminación de sedimentos dragados en las celdas CAD 2 y 3 (una vez creada) incluye el depósito del material mecánicamente dragado en las celdas CAD vía gravedad, por vía del buque de barcaza casco-dividido. El sedimento dragado no será mecánicamente desaguado antes de vaciarse en las celdas CAD, aunque algún desaguado pasivo ocurrirá durante el manejo y transporte del material. Las barcazas se ubicarán correctamente sobre la celda CAD y los operadores abrirán el fondo de la barcaza para descargar los sedimentos.

Durante estas actividades se ha anticipado que ocurrirá una menor re-suspensión del sedimento. 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 celda CAD se realizará usando las mejores prácticas de manejo, las cuales minimizará los impactos ambientales, incluyendo el mantenimiento de normas de rendimiento con la calidad del agua. Ver la siguiente discusión sobre los Estándares de Funcionamiento de la Calidad del Agua en el Apéndice C y Los Importantes Requisitos Fundamentales. Las tres celdas actuales de eliminación (Celdas 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,

---

[37]Ver Apéndices D a K de 2003 DMMP para los estudios llevados a cabo por el Estado acerca de la re-suspensión potencial y la posible consecuencia de impactos ambientales asociados con la construcción de CAD.

[38]Construcción de celdas CAD 1 y 2 asociadas con el dragado se finalizaron como parte del Remedio para Mejorar el Estado, Fases II y III. Ver los planes laborales SER Fase II y SER Fase III para una descripción de este trabajo. Un acopio temporal conteniendo sedimento dragado cerca del Muelle Estatal fue creado fuera del proceso del SER por la Ciudad de New Bedford como parte del proceso del Plan Puerto del Municipio.

pruebas de toxicidad y monitoreo de la calidad de agua realizada en el 2009 durante la ubicación de operaciones en la navegación de la celda CAD 2 se puede encontrar al principio de la página 8 del Final- Cuarta Explicación de Diferencias Significativas para el Sitio “Superfund” del Puerto de New Bedford, OU1.

*Dragado de la cantera y la celda CAD 1*

El propósito del sellado de las celdas CAD es aislar adecuadamente el material contaminado dragado en la celda CAD del medio ambiente. Los requisitos de cobertura para la celda CAD 1 y la cantera se pueden encontrar en la Determinación TSCA del 12 de enero del 2005 (Ver Anexo 2 del Apéndice J(1) de esta Determinación Final. Las celdas CAD se sellaran 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 de 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 cobertura. Las coberturas de celdas 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 cubertura puede ser anual, durante los primeros tres años una vez que la cubertura haya sido puesta, al menos que se indique lo contrario por la EPA de New England. Después de tres años, el Estado puede proponer un calendario revisado para ir monitoreándolo. El aporte de un informe anual, será necesario. La ubicación de todas las celdas CAD se incluirán en las futuras cartas de navegación del Puerto New Bedford y las restricciones de anclaje se implementarán si es necesario.

*Dragado de Navegación Asociado con la Construcción del Terminal Marítimo CDF*

El dragado de navegación, el cual generará ambos sedimentos contaminados (menos de 50ppm de BPC) y la arena limpia, es necesario para 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 de la mampara del 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 esperan usar el terminal marítimo hacia la mampara y las

posiciones de amarre, incluyendo aquellos buques de transportación de equipos y material que apoyan la industria eólica.

La roca poco profunda está ubicada debajo del fondo del puerto dentro de la huella del dragado, primordialmente a lo largo de la parte norte del este frontal del CDF de la pared de la mampara. Estas rocas poco profundas se deben quitar. El Estado anticipa remover convencionalmente esta roca con el equipo estándar de excavación; sin embargo, aunque la EPA no está aprobando la demolición como parte de esta Determinación Final, el Estado puede buscar, en un futuro, para modificar esta Determinación permitir la demolición. (Ver la discusión en la página 9.) Como resultado, los impactos asociados con las técnicas estándar de eliminación de la roca han sido incluidos en la evaluación de la EPA en este Proyecto.

El dragado limitado, llamado dragado flotador, 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 celda CAD 3, la capa superior de los sedimentos contaminados se retirarán y se eliminarán en la celda CAD 3. La arena profunda y limpia se retirará por etapas para reusarse 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. Todas las siguientes profundidades se describen con pies.

*La zona 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 el fondo marino bajo la zona del montón con un material tipo enrocados de integridad estructural para prevenir erupción de la zona bajo el montón para apoyar la plataforma.

*La 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 tablestaca y los 600 pies dragados restantes a -20 hasta -14 MLLW moviéndose hacia el Sur.[39]

*Canal de Acceso:* Empezando al norte en la cuenca del canal federal, marchando al sur, un canal de 175 pies 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.[40]

*Canal para un Remolcador:* Paralelo 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 canal existente de navegación de la calle Gifford ubicada adyacente a la rampa de botes de ésta, un canal nuevo de navegación será dragado. El dragado del canal de acceso con acceso al terminal marítimo propuesto también desplazará algunos amarraderos para los botes de navegación. Como mitigación, se crearán dos zonas 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 dragadas para eliminar el fondo del puerto que en el momento está encima de la profundidad deseada de -30 a -32 MLLW dependiendo en la ubicación (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.

El sedimento contaminado generado para el dragado de navegación asociado con la huella CDF y la profundidad de los canales se eliminará en las celdas CAD 2 y 3. La arena limpia del dragado de navegación se usará para llenar el interior de la propuesta CDF, la zona de instalación principal y en una de las propiedades auxiliares, el terreno antiguo de Pesca Dartmouth, para la capa protectora CAD, el hábitat de mitigación y sellamiento; y la eliminación al mar abierto consistente con un permiso hecho para ésta eliminación.

[39]El Estado ha solicitado que el dragado de calado profundo adicional ocurra a lo largo de la zona norte o sur en el lado norte del muro de tablestacas; para acomodar el uso potencial de la instalación por buques grandes; sin embardo, la EPA no está proporcionando trabajo adicional en esta Determinación Final. Ver la discusión en la página 10.

[40]El Estado también solicitó ampliar este canal para acomodar los buques grandes que potencialmente usen el terminal. Como se discutió en la página 10, la EPA no está aprobando este trabajo adicional en esta Determinación Final.

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. Ver la siguiente discusión sobre los Estándares de Funcionamiento de la Calidad del Agua en el Apéndice C y Los Importantes Requisitos Fundamentales.

*Propuesta del Terminal Sur CDF*

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

- Medida nominal con un mínimo de 130 pies para acomodar a los posibles buques anchos 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 terreno y disponibilidad; y
- Proximidad a instalaciones mar adentro.[41]

El sitio de 28.25 acres del terminal marítimo consiste de 6.91 acres CDF, aproximadamente 11.1 acres de tierras altas adyacentes, y aproximadamente 10.4 acres de propiedades secundarias (ver la Figura 4 para la descripción completa de acres). El Estado anticipa que las propiedades auxiliares sean usadas primordialmente como corredores de transportación y almacenaje de las palas eólicas cuando se use el CDF para apoyar la energía renovable.

Para crear la instalación del terminal marítimo, la pared de tablestaca existente en la porción, norte de la zona sur del terminal (la propiedad Shuster) se expandirá aproximadamente 1000 pies lineares hacia el sur, 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 mamparas 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

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

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 el área de tablestacas de la erosión proporcionando integridad estructural: Ver 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. (Ver 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 un 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 la elevación del techo (exponen a continuación) se llenarán y se cubrirán como parte de la reparación de la zona orillera 21E.

La construcción del CDF incluye llenar una porción del canal de navegación existente a la rampa de botes de la calle Gifford. El canal de la Calle Gifford se reajustará y se crearán dos zonas de amarraderos nuevos.

*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 11.1 acres de la zona de tierras altas serán incorporados en la porción de la instalación principal con los revelados suelos contaminados en el terminal marítimo, entre otras cosas, BCP mayores de 1ppm y concentraciones de plomo cualificadas como un residuo tóxico característico bajo RCRA. Como resultado, con la excepción de la porción ya pavimentada de la propiedad en Shuster, esta zona se rehabilitará independientemente por el Estado como parte del proceso 21E/MCP bajo la dirección de un Profesional Licenciado del Terreno 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 de la EPA anexo a la Determinación Final como Apéndice J(1). Esta zona no será dirigida como parte del Sitio "Superfund" del Puerto de New Bedford o bajo cualquier autoridad CERCLA.[42]

[42]En la medida que sea beneficioso para la comprensión de los planes del Estado con respecto a la limpieza de la zona de tierras altas, 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 (AOC por sus siglas en inglés) (in situ, el mismo sitio, etc.), no se generarán residuos y por lo

El Estado anticipa excavar todos los 10.1 acres de la instalación principal de la zona de tierra alta, incluyendo la zona de capa de asfalto, la parcela sur del DMF que fue el sujeto de la reparación pasada 21E, y la acumulación de material in situ.[43] El suelo con una concentración de BPC que exceda de 25ppm será despachado externamente por camión a un vertedero licenciado por la TSCA o a un vertedero para residuos peligrosos de la RCRA. El suelo restante será evaluado para su estabilidad estructural y ver si se puede soportar las cargas pesadas anticipadas durante el uso del terminal para apoyar la energía renovable y el transporte naviero de carga. Si se determina que no daña el ambiente, el suelo será rellenado de zonas de excavación y se usará para rellenar la zona detrás de la mampara 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 toda la instalación principal de la porción del terminal, incluyendo CDF, junto con la Limitación de Uso y Actividad (AUL por sus siglas en inglés) de la propiedad. [44] 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. (Ver la respuesta del Estado a USEPA el 23 de junio 23, 2012, preguntas relacionadas con la TSCA con detalles adicionales).

Además, aunque no está incluido en la propiedad del centro del terminal marítimo, una porción pequeña de la propiedad vacante Shuster (la porción excluida) se debe excavar y evaluar por su integridad estructural para apoyar el suelo alrededor que está incluido en la zona de la instalación principal y la cual incurre cargas pesadas. (Ver Anexo 5 del Apéndice J(1) para la ubicación de esta porción excluida de la parcela vacante Shuster.) Debido a que no se hicieron muestras de esta zona como parte de la Fase 1 ESA del Estado y porque descubrió contaminación en otras partes de la propiedad vacante Shuster, la EPA condicionó dicha aprobación, dependiendo en la propiedad de la zona excluida y los niveles de contaminación encontrados en la muestra realizada; en cualquier terreno exterior de la eliminación del material en un centro de eliminación apropiado, consolidación como parte de la remediación en la instalación del terminal principal, o rellenar de nuevo en la zona de excavación si las muestras exponen que el material no está contaminado. Ver la condición número 4 de la EPA en este documento en la página 21.

La cubertura puesta en el CDF y la zona de tierra alta deben funcionar como barreras hacia el contacto directo de exposición al suelo contaminado. Dada as cargas pesadas anticipadas en el terminal, no se considera posible un asfalto o cubierto de hormigón.

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 (Ver Apéndice J(1) de la Determinación Final. Pequeñas partes del terminal propuesto se pueden pavimentar para el acceso a calzadas, equipo de cojinetes y las zonas de superficie dura. El sitio será en 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 tierra alta 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 usarán para compactación. La zona será en pendiente y cubierta como se explicó anteriormente.

Las propiedades auxiliares indicadas en la Figura 4 requerirán labores viables para el uso del terminal marítimo para apoyar la industria eólica. Estas propiedades serán usadas como corredores de transportación y especialmente como zonas de rendimiento para componentes de almacenaje para el equipo de la industria eólica y no se usará para actividades de carga pesada. Para un futuro apoyar el uso del transporte naviero de carga, el Estado todavía representa estas parcelas auxiliares considerándolas como parte de todo el terminal marítimo pero tendrán usos diferentes al centro principal dado varios soportes de capacidades de varias parcelas.[45] Sin embargo, las parcelas de tierra altas no son sujetas a la remediación del “Superfund”, porque este proyecto está autorizado para el Remedio para Mejorar el Estado, la EPA está condicionando su

---

tanto, no se aplican a la RCRA. Ya que existe la posibilidad de que el material se quede en el interior de este AOC los residuos podrán ser peligrosos según sus características, si fuera generado, la EPA puede determinar los requisitos del Subtitulo C de la RCRA, incluyendo requisitos de las 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 éste ámbito no es una fuente de agua potable y porque no se encontró plomo en la muestra de agua subterránea, la 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. Ver la guía EPA "RCRA ARAR: Concentración en los Requisitos de Cierre", OSWER Dir. 9234.2-04FS (Octubre, 1989).

[43]Ver la Figura 4 sobre la ubicación de la existente capa de asfalto en la parcela Sur del DMF.

[44]El Estado llevará acabo estas actividades en acuerdo con el documento de orientación emitido por el MassDEP el cual indica que aunque los suelos se están mejorando en el terreno, no serán tratadas ex-situ o de otra manera puestos en los contenedores, tanques, un tratamiento o unidad regulada RCRA, y mantendrán la Zona de Contaminación definida (AOC) en el terreno, estas tierras no se "generarán", examinándolas de la Regulaciones de Eliminación de Residuos, el cual solo los permiten ser manejados bajo MCP y TSCA. Para más información sobre la interferencia entre RCRA y el MCP en el Estado por favor refiérase a la "Actualización Técnica de MassDEP de agosto 2012: Consideraciones para el Manejo de las Tierras Contaminadas: RCRA Restricciones de Eliminación de Tierras y Determinaciones de Confinado-En" adjunto como Anexo C de la sumisión de la EPA por el Estado el 25 de junio del 2012.

aprobación de diligencia debida al desarrollo del Estado realizando más investigaciones de cualquier parcela donde fue notado en la Fase 1 ESA o un descubrimiento o REC y la remediación, si se encuentra contaminación, ocurre en acuerdo con 21E y con el programa de TSCA de la EPA si se encuentran BCP. Esto incluye la parcela de la Torre de Radio, la parcela Hathaway y la antigua parcela del terreno de Pesca Dartmouth.

El corredor de transportación incluye 5 parcelas. Cuatro de las Cinco parcelas del Estado solo obtendrá servidumbres, no la tasa básica de propiedades. Estas parcelas se identifican como mapa 21, parcela y 30 mapa 25 parcelas 5, 45 y 47. El Estado obtendrá la propiedad de la extensión de la calle Balckmer de la ciudad de New Bedford pero no hará cambios a la parcela y espera continuará sirviendo como la vía pública (esta zona se está pavimentado en este momento y contiene mecanismos de operación publica). El Estado pavimentará estas zonas (si ya no están pavimentadas) y mantendrá y monitoreará estas zonas pavimentadas (MassDEP2012h). La quinta parcela, la parcela Hathaway, contiene un montón de escombros existentes, los cuales se pueden mover. Si el dueño desea que el Estado retire el material, el Estado recogerá muestras de los montones de escombros para caracterizar la eliminación del material antes de deshacerse del material en el terreno.

Una propiedad contiene una restricción de sobrecarga en el formulario de la torre de radio (Mapa 31, Parcela 234, la parcela de la Torre de Radio). El Estado anticipa trasladar la torre de radio y comprar un terreno externo de rellenar para graduar la parcela.

Con respecto al antiguo terreno de Pesca Dartmouth, el Estado planea recalificar el material existente en la parcela, sellar la zona con material dragado limpio de la cuenca de bote o canal dragado luego cubrir la zona con una capa de un pie de Zahorra Artificial Densa. Un total de tres pies de material limpio se colocará sobre cualquier material existente que se está recalificando en este terreno.

Los montones existentes de tierra en el terreno de Pesca Dartmouth se anticipan en este momento para ser incorporados en los esfuerzos de recalificación. Similar a la remediación del centro principal de tierras altas, el Estado llevará a cabo actividades en estas parcelas de acuerdo con el documento de orientación emitido por MassDEP. (Ver las notas a pie de las páginas 42 y 44.) Consistente con las practicas estándar del MCP, el Estado planea manejar el impacto del plomo en las tierras del terreno por la recalificación de las tierras en el terreno; la implementación de un casquete de 3-pies

---

[45]Ver la nota a pie 1 de MassDEP2012l.

de grueso de un material granular; y una restricción de escritura que minimizará el contacto directo con tal material vía la Limitación de Uso y Actividad. Esta solución se asesorará por sus futuros y potenciales riesgos a actuales y futuros receptores vía el Método 3 Evaluación del Riesgo, el cual se completará antes de cerrar el terreno. Si se identifica algún riesgo inesperado significante a los futuros receptores durante el Método 3 Evaluación del Riesgo, consistente con las normas convencionales MCP, el remedio propuesto será re-evaluado. El Estado comprende que si en el futuro se identifican BCP en la propiedad, se requerirá otra determinación TSCA.

***Estándares de Desempeño***

A continuación está el resumen de los significantes estándares de desempeño para el Proyecto. Los detalles y los estándares adicionales se pueden encontrar en los Apéndices de la Determinación Final.

*La calidad del Agua*

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. (Ver Apéndice 36 de la emisión del Estado del 18 de enero del 2012.) El monitoreo de turbidez se hará alrededor de todas las actividades de dragados, rellenos, sellados y la extracción de roca. Se requerirán cortinas de limo y barreras absorbentes a todo momento durante cualquier relleno de mitigación y las actividades de sellamiento y cualquier relleno asociado con la construcción del CDF al menos que la zona esté completamente encerrada por las paredes de la mampara, las cortinas de limo o una combinación de ambas. Se requerirán cortinas de limo y barreras absorbentes para el dragado, y cualquier otro relleno o actividades de sellamiento y actividades de extracción de piedra entre el 15 de enero hasta el 15 de junio salvo que en caso contrario se dirija a los estándares de desempeño de la calidad del agua. Las normas del rendimiento y niveles de turbidez de la calidad del agua, los cuales representan que se debe tomar acción mínima, se encuentran en el Apéndice C. Si estos niveles de turbidez se sobrepasan, la ingeniería controla esto a un mínimo, incluirá el uso de cortinas de limo adicional y las barreras absorbentes serán implementadas. Durante el periodo del 15 de enero a junio 15 de cualquier año, si los niveles de turbidez siguen sobrepasando, el trabajo parará el 16 de junio, al menos que el Estado pueda demonstrar la satisfacción de la EPA que ha introducido suficiente medidas para reestablecer la conformidad.

*Medidas de Mitigación*

Ciertas normas de rendimiento han sido incorporadas en el Proyecto para proteger el esturión Atlántico y la otra vida acuática. Un programa disuasorio de Pesca se ha creado y se implementará durante el dragado y otros trabajos de construcciones marítimas que ocurran en las aguas poco profundas (<5 MLLW) durante los meses de generación para la platija de invierno (Enero 15 a junio 15). Esto incluye una serie de construcción de barreras que se ubica para excluir que los peces entren a estas zonas de trabajo donde están ocurriendo el dragado y otra construcción marina. Las barreras desviarán, pero por lo contrario no limitará el tráfico de buques en la zona de trabajo. Los tres tipos de barreras que se construirán son el muro vertedero, las cortinas de limo y una barrera burbuja. Un programa de monitoreo semanal incluyendo el uso de un buscador sonar de peces y un sistema de video remolcado asegurará que las barreras se conserven y trabajen efectivamente para excluir a los peces de la zona laboral de la marina. En el evento que se encuentren los peces en la zona laboral de la marina, un sistema de alarma para los peces consistiendo por un sistema de luz, sonido y táctil será implementado. Ver el Anexo 1 del Apéndice C para más detalles sobre este programa disuasorio de Pesca. Además, una cubeta ambiental se usará para dragar el sedimento de grano fino que se mantiene sobre el material áspero, un material limpio para minimizar los impactos de la calidad de agua del dragado. Aunque la demolición no está dentro del alcance de esta Determinación Final, actividades de transporte de pilas y extracción de piedras ocurrirá durante la construcción del terminal marítimo. Para minimizar los impactos de ruidos y la presión de ondas de estas actividades en el Esturión Atlántico y otros peces, se instalarán tablestacas a través del uso de martillos vibratorios, equipo de perforación y medidas de revestimiento, los cuales no causan impactos de ruido; se usarán para las instalaciones de la pilas fuera de las paredes de tablestacas.

Las pilas construidas dentro de la pared de tablestacas son considerados una actividad de tierras altas que no impactarán los recursos de pesca y serán vibrados o manejados dentro del lugar. (Para una descripción más detallada sobre estas actividades, ver Apéndice H y la carta del Estado a la EPA con fecha del 4 de Octubre del 2012). La extracción de piedra, se puede alcanzar a través de una variedad de técnicas sin demolición en Apéndice H.

*El Monitoreo del Aire*

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 para el

Proyecto propuesto, se someterán para un análisis y aprobación 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, a menos que sea aprobado por la EPA. Los resultados de calidad del aire estarán disponibles para las comunidades circundantes. Buenas prácticas de administración para cómo mantener expuesta la superficie del suelo tratado o mojado, cubriendo los montones de suelo y los materiales no consolidados cuando no están en uso, también proporcionar zonas cerradas para los 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 diésel sin azufre. Los niveles de ruido se controlarán a través del uso de silenciadores y restricciones de operación durante las horas 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. Ver las páginas 45-49 para más discusión sobre estas medidas en la emisión Estatal del 16 de junio del 2012.

*Recursos Arqueológicos*

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, ningún dragado u otras actividades laborales se llevaran a cabo dentro de los 100 pies de la zona sin un apoyo de excavación temporánea (la anticipación puede ser en forma de muro de tablestacas para apoyar el paleosuelo.)

*Las Mejores Prácticas de Administración*

Las Mejores Prácticas de Administración se usaran durante la construcción del terminal marítimo propuesto. 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 del dragado limpio que se usará para rellenar el CDF o la zona de tierras altas que se hayan dejado durante más de 15 días, debe ser tratado con

virutas de mantilla de madera seca o semilla de pasto festuca perenne.[46] Para el trabajo de las tierras altas, la cerca de limo aislará la reserva de los montones de suelo. Los montones de suelo con una pendiente de más de 10% estarán rodeados por un sistema de alcantarillado y berma. El material de acumulación asociado con las excavaciones de las tierras altas y el relleno que se ha dejado durante más de 7 días debe ser tratado con virutas de mantilla de madera seca o semilla de pasto festuca perenne. Cualquier montón de suelo contaminado por BCP debe ser manejado de acuerdo con la TSCA § 761,65(c)(9) incluyendo la cubertura, berma y marcado.

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

En general, las aguas fluviales 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 fluviales no se desemboquen a la zona de mamparas. 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 propuesto CDF y la ida y vuelta de los buques esperando en la mampara.

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

[46]En la presentación del 29 de junio del 2012, el Estado anuló el uso de fijadores y emulsiones poliméricas como medidas estabilizadas para la acumulación del suelo, la cual fue presentada en la presentación del 18 de enero del 2012.

finalizar, el Estado asegurará la licencia M.G.L. c.91 al igual que otros permisos regulatorios del uso del CDF.

### *Medidas de Mitigación*

Para compensar los impactos causados en las zonas de recursos, el Estado requiere implementar las medidas de mitigación; el resumen se proporciona a continuación. Ver Apéndice E y H para más detalles presentados en estas medidas de mitigación.

1. Además de la arena limpia en la existente cobertura piloto del "Superfund" ubicada al sur de la barrera huracán para crear o aumentar 19.38 acres de hábitat acuático;
2. Crear 22,73 acres de hábitat platija de invierno en el exterior del Puerto;
3. El cultivo de 24.542.803 mariscos durante 10-15 años; y
4. Crear los 1,02 acres de la marisma salina en el parque de River End.

Un suplemento de la arena limpia en la existente cobertura piloto del "Superfund" ubicada al sur de la barrera huracán para crear o aumentar 19,38 acres de hábitat acuático; ésta mitigación consiste en formar y mejorar 4,47 acres del hábitat intermareas y 14,91 acres del hábitat submareal colocando arena limpia del dragado de navegación en una zona fuera del Puerto, adyacente a la barrera de huracán entre la barrera y la cubertura existente piloto del "Superfund".[47] Esta mitigación crea zonas intermareas 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 la platija de invierno, scup, róbalo y el rodaballo americano, hábitat de mariscos, y el hábitat de cangrejo bayoneta. Ver Apéndice 1 del Plan de Mitigación Final del Estado del 14 de noviembre del 2012 para los planes de ingeniería de esta zona.

Crear los 22,73 acres del hábitat de la platija de invierno en el exterior del Puerto:[48] Estas medidas consisten crear 22,73 acres de hábitat de platija de invierno en una zona justo al sur de la barrera de huracán, al oeste del canal federal, inmediatamente al norte del faro en los apartamentos Butler.

[47]La 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 BCP superiores al nivel de 50ppm en el Puerto inferior y determinó 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. Ver la Figura 7 para conocer la ubicación de la cubertura. Más información sobre la cobertura submarina piloto se puede encontrar en la página web www.epa.gov/nbh.

El borde occidental de la zona de relleno (el borde más cercano al canal) es de 90 pies del límite occidental del Canal Federal. Los sedimentos en la zona poseen actualmente niveles elevados (1,3 a 8,2 ppm) de BCP y están bajo el rango de profundidad preferida para la producción de platija de invierno. La arena limpia del dragado de navegación se ubicará en ésta zona para levantar el fondo de elevación de -20 MLLW a una profundidad de aproximadamente -16,4 MLLW, una profundidad modificada para las actividades de producción de platija de invierno. Se traerá arena limpia del dragado de navegación para cubrir los sedimentos contaminados y para elevar la profundidad del fondo a una profundidad modificada para las actividades de producción de platija de invierno. Extenso monitoreo de la zona de creación para la producción de platija de invierno se llevará acabo para asegurar que la cubertura no se erosione con el tiempo y para medir el uso de este nuevo hábitat para la producción de platija de invierno.

<u>El cultivo de 24.542.803 mariscos durante 10-15 años:</u> Un programa de producción de almeja de quahog se realizará en las zonas abiertas de marisqueo al sur de la barrera de huracán. El Estado sembrará 24.542.803 almejas para compensar por la pérdida de 9.817.121 mariscos, sujetos a dos modificaciones potenciales presentadas a continuación. La producción del quahog ocurrirá en varios lugares de las aguas de New Bedford. Primordialmente debido a la habilidad de reproducción, este remplazo se llevará a cabo durante un periodo de 10-15 años. El plan de mitigación de mariscos se puede modificar en el futuro de dos maneras posibles. La primera modificación potencial de este plan de mitigación de mariscos se relaciona al deseo del NMFS para que el Estado incluya ostras como parte de estos esfuerzos de mitigación. En consecuencia, el Estado ha propuesto incluir ostras como parte de este plan de mitigación representando en alguna parte entre 10-20% de la producción total de mariscos plantados. El Estado todavía no ha desarrollado un plan de mitigación para un arrecife de ostras, entonces la EPA no puede aprobar este componente de mitigación en este momento. El Estado puede someter un plan para el arrecife de ostras a la EPA para aprobación y pedir por una enmienda a la Determinación Final. La segunda modificación potencial se relaciona con la petición del Estado para modificar la cantidad de producción de mariscos si el alcance total del dragado se reduce como está explicado en la presentación del Estado del 18 de junio del 2012 (MassDEP 2012a). En este caso, el Estado recalcularía los impactos esperados de mariscos en la huella pequeña de dragado y luego formar el esfuerzo de mitigación en este sentido. Esta propuesta es aceptable por la EPA, dispuesta a que el Estado le proporcione la información a la EPA para documentar la reducción del impacto y la reducción planeada en la mitigación y obtener una aprobación por escrito de la EPA. Debido a que la EPA no está autorizando expansiones en este momento de las partes más profundas del fondo de la zona dragada y las ampliaciones adicionales de la profundidad del canal, el

Estado puede calcular la disminución relacionada con la pérdida de mariscos y obtener una aprobación de la EPA para una reducción equivalente.

Crear los 1,02 acres de la Marisma Salina en el Parque de River End: Aproximadamente 1,02 acres de marismas salinas se crearan en el Sito de Mitigación del Parque de Rivers End, ubicado en el Rio Acushnet, al norte del puente de la calle Wood en New Bedford, Massachusetts. Esta creación de la marisma salina es con la intensión de compensar por las funciones y los valores asociados con los 0.11 acres de la marisma salina y 1.11 acres de los humedales de agua fresca que se perderán cuando se llenen durante la construcción del Proyecto.

***Requisitos de la CERCLA***

El Proyecto propuesto conforme con la CERLCLA § 121:

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

Relatado completamente en la Sección V y VI del ROD de 1998, la 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 también fueron hallados riesgos inaceptables del contacto humano frecuente con la contaminación BPC de los sedimentos costales o del suelo. Ecológicamente, las investigaciones de la EPA concluyeron que el ecosistema marítimo del puerto está severamente perjudicado debido a la amplia contaminación de sedimentos BCP. El dragado e insolación de las celdas CAD, con eventual sellado, absorberá mucho más rápido aproximadamente 225.600 yardas cúbicas del sedimento de contaminación BPC el cual probablemente no será dirigido por el Dragado “Superfund”, dependiendo en la concentración

---

[48]La cantidad de acres propuestos para el hábitat de la Platija de invierno se aumentó de los presentados 17,73 acres originales por el Estado en la presentación del 8 de enero del 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 profundo canal preliminar;
y profundizando sobre el canal preliminar profundo; como se explicó en la página 10, mientras la EPA no está aprobando en este momento el dragado adicional, si, en el futuro, los hechos que puedan justificar dragado adicional cambian, el Estado, hasta la fecha en que el trabajo del Remedio para Mejorar el Estado se termine, se puede buscar una modificación de esta Determinación Final si la información adicional disponible justificara la necesidad para el dragado de una zona de amarradero o justificar el dragado adicional para ampliar el canal de navegación a más de 175 pies.

(los niveles de limpieza del “Superfund” 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[49].) La mayoría de concentración de 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 medidas de mitigación de cubertura dirigirán los sedimentos de contaminación adicionales al sur de la barrera de huracán de New Bedford/Fairhaven que en caso contrario los cuales no podrán ser dirigidos con la remediación del “Superfund”. 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 intermareas y submareal elimina la disponibilidad de contaminación BPC a la vida acuática, particularmente aquella que acumulan sustancias BPC que ha llevado al riesgo del consumo de pesca en dicho terreno. Ver la Sección VI del ROD de 1998 para más información sobre los riesgos en el Sitio “Superfund”.

Además, aunque el Estado lo llevará a cabo independientemente a través del programa de limpieza estatal, el trabajo de reparación de tierras altas tratará el suelo contaminado con BPC y otros contaminantes que de otra manera no serían tratados en un futuro previsible, si este Proyecto propuesto no se llevara a cabo. Los BPC de más de 25 ppm en el suelo y ciertos suelos extraíbles y el total de los hidrocarburos de petróleo serán excavados y eliminados ex situ; contaminantes restantes serán cubiertos por el estado con una barrera diseñada conforme con TSCA para prevenir el contacto directo con la contaminación. Propiedades auxiliares también serán sujetas a los requisitos 21E y, si es necesario, repararse de acuerdo con 21E y TSCA; Determinaciones TSCA también pueden ser necesarias.

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

---

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

*El Proyecto Propuesto Utiliza Soluciones Permanentes y un Tratamiento Alternativo o Recursos Tecnológicos de Recuperación a Cierto Punto Máximo.*

El Proyecto proporciona una solución permanente a la amplia y persistente contaminación de BPC en el sedimento posterior del puerto. Las CAD (y el CDF basta cierto punto que cualquier sedimento restante después que la dragada huella CDF esté contaminado) permanentemente aislar a la humanidad y a receptores ambientales de estos sedimentos conteniéndolos en perpetuidad usando una tecnología segura y protectora.[50]

*El Proyecto No Cumple con la Prioridad del Tratamiento como Elemento Principal*

El Proyecto no usa tratamiento del sedimento contaminado BPC como elemento principal. La protección el supuesto riesgo de estos sedimentos (en particular exposición acuática y consumo de mariscos resultando en la acumulación de sustancias en el tejido del pez) se proporciona al eliminar y aislar los sedimentos permanentes en la 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.[51]

*El Proyecto Propuesto es Eficiente en Costo*

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

*El Proyecto Obtiene ARARS*

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

---

[50]EPA recientemente emitió una Explicación de las Diferencias Significativas al ROD de 1998 según el uso elegido de la CAD para cierto sedimento dragado en el Puerto inferior y la parte sur del Puerto superior. En ese documento la EPA presentó en sus conclusiones que las CAD son seguras y protectoras. Ver el informe de marzo 2011, Final-Cuarta Explicación de las Diferencias Significativas para el Uso del Puerto Inferior célula CAD (LHCC), El Sitio del "Superfund" del Puerto de New Bedford, Operable Unidad #1, New Bedford, Massachusetts. Todos los registros administrativos para el Sitio del "Superfund" 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 "Superfund" de la EPA y www.epa.gov/nbh.

***Importantes Requisitos Fundamentales***

Debido a que EPA se ha integrado a l Remedio para Mejorar el Estado en el ROD de 1998, el Proyecto debe cumplir con §121(d) de CERCLA[52] y §300.450 del NCP, el cual requiere el trabajo para cumplir con los requisitos sustantivos de todas las regulaciones aplicables o relevantes y apropiadas (ARARs).[53] 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 específicamente aborda las sustancias peligrosas, contaminantes, medidas correctoras, ubicación u otra circunstancia en el terreno de la 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 terreno de la CERCLA, debe dirigir los problemas o situaciones suficientemente similar encontradas en el terreno de la CERCLA que su uso sea apropiado a un terreno particular.[54] 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 inglés) será considerado con ARAR como parte de la evaluación de riesgo del terreno y se puede usar para determinar el nivel necesario de limpieza para la protección ambiental y de salud.[55]

Las tablas que reflejan los requisitos fundamentales federales para este Proyecto son presentadas en la Tabla 2 de ésta: Determinación Final. 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 la 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 Final como Apéndice D.

---

[51]Como parte de la remediación del “Superfund”, 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 la EPA en 1999 seleccionó un ex situ apropiadamente con la instalación licenciada. Ver la Enmienda del Registro de la Decisión para la Zona del punto de conflicto en el puerto de 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 “Superfund” de la EPA y www.epa.gov/nbh.

***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)***

La sección 404 del Acta de Aguas Limpias prohíbe la eliminación 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, la eliminación en el humedal y otras aguas si hay una alternativa posible para la eliminación propuesta, el cual tendrá menos impactos adversos al ecosistema acuático. Ellos también prohíben las eliminaciones que puedan 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 y 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. EPA ha determinado que el Proyecto como se aprobó en la Determinación Final, cumpla con las pautas § 404(b)(1) proporcionadas que especifican minimización y medidas empleadas de mitigación. EPA también ha concluido que el Decreto Ejecutivo del Humedal ha sido satisfecho. Las bases para la Determinación EAP figuran en el Apéndice E de esta Determinación Final.

La sección 10 del Acta de Ríos y Puertos prohíbe la obstrucción y alteración (incluyendo dragado) de cualquiera de las aguas de navegación estadounidenses al menos que se haya determinado que la actividad no es contraria al interés público y de otra manera cumpla con todas las pertinentes leyes federales. La EPA ha considerado todos los intereses de factores pertinentes asociados con el Proyecto del Terminal Sur y ha determinado que el Proyecto no sea contrario al interés total del público.

Para más detalles, ver el Apéndice E de la Determinación Final.

[52]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."
[53]La Sección 300.430(e)(9)(iii)(B) proporciona medidas correctoras: "se evaluará para determinar si obtienen requisitos aplicables o relevantes y apropiados bajo la ley ambiental federal." La Sección 300.430(f)(1)(ii))(B) del NCP proporciona "medidas correctoras en situ seleccionadas en un ROD deben alcanzar aquellas ARAR que son identificadas en el momento con la firma del ROD o proporcionar 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 la EPA a los comentarios que aunque no será necesario obtener un permiso, el mejoramiento laboral debe seguir los requisitos sustanciales a las que cubre una instalación permitida.
[54]Conformidad CERCLA con Otro Manual de Leyes: Provisionales Definitivos, OSWER/EPA/540/G-89/006 (agosto 1988), p. 1-10.
[55]Jd. at p. xiv.

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

La 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 las eliminaciones regulados por el programa de permiso del NPDES hay ciertos eliminaciones de aguas fluviales, específicamente aquellos regulados por el Sistema de Alcantarillado Fluvial 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 fluviales bajo la designación autorizada de residuos de la EPA. El NPDES regula las eliminaciones en el Proyecto del Terminal Sur que están bajo construcción como parte del Remedio para Mejorar el Estado("SER") son los desempeños de aguas fluviales asociados con las actividades de construcción. Los operadores sujetos al Proyecto de la EPA de aguas fluviales con las regulaciones de construcción deben cumplir con los términos y condiciones incluidas bajo el Permiso General de Construcción en la EPA (CGP por sus siglas en inglés). Basado en la información adquirida de la presentación Estatal titulada Remedio para Mejorar el Estado en New Bedford, Terminal Sur (18 de Enero del 2012), la EPA ha concluido que si las operaciones de construcción y las medidas administrativas de las aguas fluviales son asumidas como se explican, los desempeños de las aguas fluviales deben reunir las condiciones del CGP. Esta conclusión sobre la condición del Estado para actualizar y completar el Plan de Prevención de la Contaminación de Aguas Fluviales 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 a los términos y condiciones del CGP.

Para más detalles, ver el Apéndice F de la Determinación Final.

### *Navegación y Aguas Navegables, 33 USC 408*

Este estatuto establece la ilegalidad para cualquier persona que perjudique la utilidad de la pared marítima, la mampara, 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.

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

La Sección 106 de la Ley Nacional para la Conservación Histórica requiere Agencias Federales, en colaboración con otras partes interesadas, que consideren los efectos del proyecto en propiedades históricas antes de gestionarla. El punto de la emisión de la EPA de esta Determinación es considerado como una gestión federal, se requiere que la EPA, después de las consultas, determine si la gestión puede tener un efecto en propiedades históricas antes de la emisión submareal e intermareas de la Determinación Final.

Dos zonas de paleosuelo fueron encontradas alrededor del Proyecto propuesto. Ambos la Oficial Preservación Histórica del Estado ("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, la EPA y el Estado se han comprometido consultar sobre estos suelos con las tribus de Wampanoag Tribu de Gay Head (Aquinnah), y la Tribu Mashpee Wampanoag. De conformidad con los comentarios de SHPO y de las partes consultoras, la huella del CDF propuesto fue alterado para evitar los impactos al paleosuelo. Ni el SHPO o MBUAR se han opuesto o suscitado con alguna preocupación relacionada con el rediseño de esta propuesta CDF y las Tribus han indicado que están satisfechas con el rediseño propuesto. Además, los proyectistas tomaran varias acciones adicionales para proteger las zonas de paleosuelo para más impactos inadvertidos.

El Estado y las tribus han acordado que a las Tribus se les brindará la oportunidad de monitorear las actividades de construcción, y tener a bordo del buque arqueólogos entrenados adecuadamente para monitorear actividades de disturbios del suelo. El descubrimiento de propiedades históricas no previstas durante la implementación del Proyecto debe ser tratadas en acuerdo con las disposiciones contenidas en el 36 CFR § 800,12 y procedimientos establecidos en la Orientación de las Políticas de MBUAR <u>para el Descubrimiento Inesperado de los Recursos Arqueológicos Subacuáticos</u> y <u>las guías de políticas en el Descubrimiento Inesperado de Restos Humanos</u> para limitar los efectos adversos de estos recursos.

Un naufragio se identificó en la porción submareal del Proyecto. El 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.

Como evaluación de los 12 acres originales de tierras altas realizadas en el 2010 se llegó a la conclusión de no estudiar los recursos adicionales de origen cultural o investigación de la 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 21,54 acres para permitir colocar espacio adicional. Debido a la expansión, El Estado se ha comprometido fomentar una segunda evaluación, Recursos Culturales y Estudios Antecedentes y Evaluación de la Sensibilidad Arqueológica, en Septiembre 2012. La evaluación de Septiembre 2012, la cual incluye la zona de investigación de junio 2010, confirma los encuentros en la evaluación del junio 2012 y concluye que no se necesitan investigaciones de los recursos antecedentes culturales adicionales o investigación necesaria bajo la superficie arqueológica y la zona de las tierras altas amplias. Sin embargo, como condición de esta Determinación Final, una encuesta Fase B1 se debe llevar acabo y emitirse a la EPA para un análisis y la aprobación antes que cualquier disturbio considerado de alteraciones del terreno de más de 12 pulgadas en la porción de las residencias de la compañía de Molinos Acushnet asunción de la zona de tierras altas. (Para más detalles, ver el Apéndice G para la ubicación de esta zona sensible.)

La 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, la EPA ha encontrado que el Proyecto no afectará las propiedades históricas. La EPA notificó a la SHPO y las partes consejeras que no afectan los resultados del 28 de Septiembre. La SHPO está de acuerdo con los resultados del 16 de octubre del 2012. Debido a que las partes consejeras no se oponen dentro de 30 días de recibir este fondo y de acuerdo a la SHPO, la EPA puede proceder con la Determinación Final.

Para más detalles, ver el Apéndice G de la Determinación Final.

***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 Hábitat esencial de Peces (EFH, por sus siglas en inglés) para aquellas especies reguladas bajo el plan de gestión de las pesquerías. Antes de 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 EPA ha consultado con NMFS sobre este Proyecto. Siguiendo la emisión de la Determinación Preliminar de la EPA, NMFS proporcionó recomendaciones de conservación a la EPA el 21 de agosto del 2012, el cual condujo varias reuniones entre la EPA, NMFS y el Estado para hablar sobre las medidas que se puedan tomar para resolver las preocupaciones del NMFS. La EPA finalizó las consultas el 30 de octubre del 2012, proporcionando respuestas a las recomendaciones del NFS, incluyendo identificación de pasos adicionales que se requieren del Estado para proteger el EFH.

La mayoría del impacto del hábitat EFH asociado con este Proyecto será temporal y reversible. Se requerirá una monitoreo ambiental para asegurar que se lleven a cabo los estándares de desempeño. Superación de los estándares del desempeño pueden provocar disminución en las tasas de dragado, instalación de las cortinas de limo y barreras absorbentes, y otras medidas para asegurar la protección de la calidad del agua. Para los impactos permanentes, el Estado ha desarrollado un paquete de mitigación que pueda compensar la pérdida proyectada del hábitat de desove de la platija de invierno, la marisma salobre y el hábitat intermareas (bajos mareales) y hábitat de altos submareales. El Estado también llevará a cabo un programa de producción de almeja de quahog en las zonas abiertas de marisqueo al sur de la barrera de huracán para compensar con la pérdida de más de 9 millones de mariscos. La EPA ha determinado que los impactos de las especies EFH serán mínimos y mitigados en gran medida de lo posible para que el Estado emplee completamente las medidas de mitigación y medidas mínimas propuestas como han sido caracterizadas.

Para más detalles, ver el Apéndice H de esta Determinación Final.

***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 en 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 la cual lleva 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, el 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.

La 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 de la 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. FWS no proporcionó ningún comentario sobre el Proyecto. La EPA cree que el Proyecto, es llevado a cabo en acuerdo con los términos de la Determinación Final, asegurará la conservación de los recursos de pesca y fauna y no causará los efectos adversos posibles.

Par más detalles, ver el Apéndice O de la Determinación Final.

***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 la EPA se asegure, en consulta con los servicios de Pesca y Fauna de U.S.A. ("FWS") o el Servicio Nacional de Pesquerías Marinas ("NMFS") que cualquier acción autorizada por la EPA no perjudica la existencia continua de cualquier especie en peligro o amenazadas de extinción, o afecta adversamente su critico hábitat.

Después de identificar bajo jurisdicción del FWS las 3 especies que pueden ocurrir en la zona del Proyecto propuesto, la EPA inició consejerías informales con FWS y se aportó a la 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 (ambas especies en peligro). La 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. La EPA recibió la confirmación final por escrito del FWS el 17 de Julio del 2012. La EPA completó la Evaluación Biológica de los efectos potenciales 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, La EPA concluye que mientras el Proyecto propuesto puede afectar al charrán rosado, es poco probable que afecte adversamente a la especie. FWS concurrió con las conclusiones de la EPA en una carta con fecha del 20 de agosto del 2012. Ver el Apéndice K1 Evaluación Biológica sobre el charrán rosado.

La 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. NMFS proporcionó comentarios a la EPA el 19 de junio del 2012, indicando que las especies pueden estar presente en el Puerto de New Bedford. Después de obtener la asistencia técnica de NMFS, la EPA inició una consulta informal y transmitió la Evaluación Biológica y las conclusiones al NMFS el 31 de Octubre del 2012. (Ver el Apéndice K2 para la Evaluación Biológica de la EPA sobre el esturión Atlántico.) Como se mencionó en la Evaluación Biológica, la EPA concluyó que el Proyecto Sur propuesto puede afectar al esturión Atlántico, pero con medidas de mitigación específicas, es poco probable que afecte adversamente la especie. El NMFS concurrió con las conclusiones de la EPA en la carta con fecha del 14 de Noviembre del 2012.

Para más detalles de esta presentación, ver el Apéndice I de esta Determinación Final.

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

***40 CFR §761,61 Residuos Recuperados BPC***

La 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 la EPA. La aprobación basada en el riesgo bajo §761.61(c) requiere una determinación por la 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 tal modo, este suelo y sedimentos están regulados al cumplimiento de limpieza §761.61(c).

Basada en la información proporcionada por el Estado, la EPA ha determinado que el método propuesto de excavación, dragado, eliminación y cubertura de los suelos de las tierras altas y el dragado, la eliminación y cubertura de ciertos sedimentos contaminados con BPC, incluyendo las actividades de dragado y eliminación relacionadas con la celda CAD 3, todos los cuales van incluidos en el 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, la EPA está modificando la existente Determinación TSCA emitida el 12 de noviembre del 2008, modificada por primera vez 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 celda CAD 3 a la existente celda CAD 2. Basado en la información proporcionada por el Estado, siempre y cuando sean cumplidas, las condiciones proporcionadas en esta Segunda Modificación del 12 de noviembre del 2008 TSCA §761.61(c), modificada el 18 de junio del 2012, la EPA está determinando si la eliminación de los sedimentos de la celda CAD 3 y a la celda 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).

Ver Apéndices J(1) y J(2) para una descripción completa de las condiciones de la Determinaciones TSCA.

***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 la probación federal de los planes de implantación. La 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. La EPA ha determinado que los 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[56] Cualquier emisión posterior indirecta no está por lo general bajo las responsabilidades del programa continuo de la EPA y generalmente no pueden ser posiblemente controladas por la EPA. Por estas razones la EPA no requiere una determinación conformada para la autorización de este Proyecto.

---

[56] La 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 por día que cada porción funcionará. 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 o 63 (NESHAP), entonces es necesario cumplir con el NESHAP a la medida de lo posible.

Para los requisitos mínimos del monitores de aire ver Apéndice A de la Determinación Final.

***Las Políticas y Los Decretos***

Según la guía de la EPA, "Además, de 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.[57] 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.[58] El TBC también pueden incluir Decretos Ejecutivos. Los Decretos Ejecutivos 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 se deben de cumplir.[59]

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

***Decreto de Administración de la Planicie Aluvial, Decreto 11988***

El Decreto 11988 determina los requisitos para las agencias federales en la administración de asuntos de la llanura 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 de la planicie aluvial y para evitar el apoyo directo e indirecto del desarrollo de la 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 la planicie aluvial; y establecer procedimientos para implementar las políticas y requisitos del Decreto. La emisión de la EPA de esta Determinación Final se puede considerar como acción federal. Antes de tomar acción, cada agencia debe determinar (1) si la acción propuesta ocurrirá en la llanura aluvial; (2) en caso afirmativo, considerar las posible alternativas para evitar efectos adversos y el desarrollo contradictorio en la llanura aluvial; (3) antes de tomar acción, diseñe o modifique la acción para disminuir el daño potencial al o en la llanura

aluvial y actuar para restaurar y preservar los valores naturales y beneficiales de la llanura aluvial; y (4) proporcionarles la oportunidad al público para los comentarios.

El Proyecto del Terminal Sur incluye actividades que afectan o resultan en la ocupación y modificación de la llanura 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 la EPA tome la determinación de que no haya una alternativa práctica para ubicar el CDF en la llanura aluvial. Después de repasar otras ubicaciones alternativas, la 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 significativo[60], se ha identificado el Proyecto de restauración planeado Isla Humedal proporcionando mitigación por la pérdida de la capacidad de inundación.[61] El trabajo planeado en la Isla Humedal resultará en el aumento de la capacidad 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. El Consejo de Administración del Puerto de New Bedford esta en este momento financiando el programa para restaurar la Isla Marisma de Agua Salobre. A través de este proyecto, el Estado asegura que el valor primordial beneficial para las inundaciones será restaurado. Una hoja de datos emitida por el Consejo de Administración del Puerto de New Bedford en junio 2012 indica que la restauración de la Isla Marisma de Agua Salobre se anticipa comenzar a finales del 2013. El Estado ha indicado que siempre y cuando la restauración de la Isla Marisma y el SER sigan tal como están previstos, el trabajo de mitigación para la inundación ocurrirá bajo el calendario previsto en la medida de lo posible paralelo a la pérdida de capacidad de inundación de a la construcción del Proyecto SER.[62]

---

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

La determinación de la EPA se expresan condicionalmente que este Proyecto cumple con los requisitos del Decreto Ejecutivo 11988 en la finalización del proyecto de mitigación de la Isla Marisma en un año de haber finalizado el CDF.

Para más detalles sobre la presentación, ver el Apéndice L de ésta Determinación Final.

***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 Ejecutivo 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 sus programas, 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 zonas de justicia ambiental. La 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 y no tengan efectos altos y adversos desproporcionados para la salud humana y el medio ambiente en las poblaciones de minoría y de bajos ingresos. La EPA piensa que MassDEP evaluó apropiadamente los impactos a las poblaciones de justicia ambiental. Un Plan Administrativo de Construcción (CMP, por sus siglas en inglés), incluirá un monitoreo del aire y sonido para disminuir los impactos relacionados con la construcción.[63]

---

[60]A través de su propia discreción, la 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.

[61]Cuando la Determinación Preliminar se emitió, la EPA no había 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 llanura aluvial medido para cualquier otra actividad en el Puerto de New Bedford. Desde la emisión de la Determinación Preliminar, El Estado indicó, como la autoridad permitida para tales proyectos, que esto "...es inconsciente a algún otro proyecto actualmente o anticipados para ser identificados como mitigación en el Puerto de New Bedford de algún otro proyecto o existente actividad o proyecto programado a ocurrir en el Puerto de New Bedford." (Ver la emisión Estatal con fecha del 12 de Octubre del 2012.) Anexo B de la emisión Estatal del 26 de junio del 2012 conteniendo los planes para el proyecto de restauración de la Isla Marisma.

[62]Ver MassDEP2012g.

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

***Decreto No. 11990 de Humedal***

El Decreto Ejecutivo 119900 requiere que las agencias Federales tomen acción para minimizar la destrucción, pérdida o duración del humedal y preservar y aumentar la naturaleza y los valores beneficiales de los humedales. Este decreto enfatiza firmemente la importancia para evitar la fomentación de una construcción nueva ubicada en humedales, al menos que no haya una alternativa factible para tal construcción, minimizando el daño a los humedales si la única alternativa factible es la construcción requerida en los humedales y proporcionar oportunidades tempranas y adecuadas para el análisis público de los planes y propuestas involucradas en la nueva construcción de los humedales. Como se explicó anteriormente en el Apéndice E, la EPA ha concluido que no hay una alternativa factible para rellenar los 0.11 acres de marismas salinas y los 0.11 humedales de agua fresca para este Proyecto. La EPA también ha concluido que todas las medidas practicables se han tomado para minimizar los impactos a los humedales, y la mitigación de marisma salina en el parque de River End es suficiente inmenso para dirigir, si ocurren ambos los impactos directos a los humedales y cualquier impacto secundario.

***Decreto Ejecutivo 13112 Especies Invasivas***

Este Decreto Ejecutivo ordena a las agencias federales que revisen sus acciones para mejorar el control, la administración y prevenir la extensión de especies invasivas. En la medida posible que la emisión de la EPA de ésta Determinación Final sea considerada como compromiso federal, la EPA ha efectuado la revisión del Proyecto propuesto para determinar el impacto de controlar y prevenir la expansión de las especies invasivas.

El Estado ha desarrollado y la EPA ha aprobado un plan de monitoreo de la mampara posterior a la construcción para detectar la presencia de nuevas especies invasivas que pueden colonizarse en las aguas del Puerto por resultado de la construcción de la mampara del terminal y los montones de suelo que con el tiempo apoyaran la vegetación marina o que puedan llegar por vía de los buques internacionales (ver MassDEP2012f).

---

[63]Como se indicó en la página 3, la EPA ha recibido un plan de administración de construcción del Estado pero no revisará ese Plan hasta después de la emisión de esta Determinación Final para asegurar que el Plan sea consistente con el Proyecto como se explica en este documento.

Además, tenemos la probabilidad que las especies invasivas impongan en la mitigación compensatoria de las marisma salina en la zona del parque de River End. El Estado ha incorporado el Plan de Administración de las Especies Invasivas (ISMP) en el Plan Compensatorio de Mitigación en la sección 7,3 del Apéndice E. Como se indicó en esta sección, la EPA cree que el ISMP será adecuado para el control de la expansión de la vegetación de plantas invasivas dentro de la zona propuesta de restauración del humedal, la cual puede prevenir una mitigación exitosa de los impactos a los humedales.

Para más información ver el Apéndice N y la sección 7,3 del Apéndice E.

***Decreto Ejecutivo 13175: Consulta y Coordinación con el Gobierno Tribal Indígena (6 de Noviembre del 2000)***

***Las Políticas del EPA para la Administración de los Programas Ambientales en las Reservas Indígenas (1984)***

***La Política del EPA sobre la Consulta y Coordinación con las Tribus Indígenas (4 de Mayo del 2011)***

El 6 de Noviembre del 2000, el Presidente emitió el Decreto Ejecutivo 13175 para establecer relaciones significativas y constantes de consulta y coordinación con los oficiales de la tribu para el desarrollo de las Políticas Federales que tienen las implicaciones de la tribu y para fortalecer las relaciones entre gobiernos Estadounidenses con las tribus indígenas, y reducir la imposición de los mandatos que no cuenten con la financiación invocadas a las tribus Indígenas. Antes de eso, la EPA había establecido una política formal indicando específicamente como interactuaría con el gobierno tribal y considerando los intereses de la tribu llevando a cabo sus programas para proteger la salud humana y el medio ambiente. Firmado en 1984, esta Política de la EPA para La Administración de los Programas Ambientales en las Reservas Indígenas (Política 1984), continúa siendo el fundamento de los programas indígenas de la EPA. El 5 de noviembre del 2009, el Presidente firmo un Memorando de Consulta Tribal (Memorando Presidencial) dirigiendo cada departamento ejecutivo que desarrolle un plan detallado de la acción para implementar el Decreto Ejecutivo. Como resultado del Memorando Presidencial, la EPA, el 4 de Mayo del 2011, emitió la Política de la EPA sobre la Consulta y Coordinación con las Tribus Indígenas.

En acuerdo con el Decreto Ejecutivo y las políticas de la EPA, la consulta Indígena involucrada con el Proyecto para Mejorar el Estado del Terminal Sur del Puerto de New Bedford se haya en curso desde el inicio del proyecto.[64] Debido a que este Remedio para Mejorar el Estado puede afectar los intereses indígenas, la EPA de New England

inició consultas para establecer la coordinación y comunicación entre la EPA, el Estado de Massachusetts, la Tribu Wampanoag de Gay Head (Aquinnah) y la tribu Mashpee Wampanoag. Ambas tribus reclaman la afiliación cultural con el proyecto de esta zona.

[64]Consultas con las tribus Indígenas probablemente afectadas empezaron antes de la fecha efectiva de la política de la EPA sobre la Consulta y Coordinación con las Tribus Indígenas (Mayo 2011). Sin embargo, la EPA ha llevado a cabo consultas con estas tribus de una manera comúnmente consistente con esta política.

Los representantes del medio ambiente y la preservación historial de la tribu participaron en las actividades de consulta y coordinación que se llevaron a cabo desde diciembre 2010 hasta octubre del 2012. Estas actividades de consulta y comunicación incluyeron llamadas por conferencia, visitas al terreno y otras reuniones cara a cara en las cercanías del proyecto o en el campus de la Administración Nacional Oceanográfica y de la Atmósfera en Woods Hole, Massachusetts, que fue la ubicación de mutuo acuerdo y lugar conveniente de reunión para ambas tribus consultadas.

La EPA ha cumplido con sus responsabilidades bajo la autoridad del Decreto Ejecutivo 13175 para llevar a cabo las consultas de los gobiernos con las tribus sobre esta Determinación Final con respecto al Proyecto del Terminal Sur. La EPA comprende y considera la petición de las tribus que el Estado incluya ciertas especies de agua dulce en el proyecto del plan de mitigación de los humedales. La EPA concluye que al hacerlo no sería práctico porque la mitigación se concentrará en los humedales de aguas saladas.

Para más detalles sobre la presentación, ver el Apéndice P de esta Determinación Final.

***Declaración***

Por dichas razones, al firmar abajo, yo apruebo la emisión de ésta Determinación Final para su inclusión del Proyecto del Terminal Sur como se indica en este documento del Remedio para Mejorar el Estado el cual está incorporado en el Registro de Decisión de 1998 para el Sitio “Superfund” del Puerto Superior e Inferior.

*Signature* *Date*

James T. Owens, III
Director, Oficina de Remediación y Restauración del Sitio Fecha 19/11/12
USEPA – Región 1 New England