

**XAVIER BECERRA**  
*Procurador general*

*Estado de California*  
**DEPARTAMENTO DE JUSTICIA**



1515 CLAY STREET, 20TH FLOOR  
P.O. BOX 70550  
OAKLAND, CA 94612-0550

Público: (510) 879-1300  
Teléfono: (510) 879-3298  
Fax: (510) 622-2270  
Correo electrónico: Yuting.Chi@doj.ca.gov

26 de noviembre de 2019

*A través de servicio de correo con entrega al siguiente día y correo electrónico*

Mark A. McClardy, Director  
Oficina de Aeropuertos, Región Pacífico-Occidental  
Administración Federal de Aviación  
777 South Aviation Boulevard, Suite 150  
El Segundo, CA 90245  
mark.mcclardy@faa.gov

Mark Gibbs, Director de Aviación  
Autoridad del Aeropuerto Internacional de San Bernardino  
1601 East Third Street, Suite 100  
San Bernardino, CA 92408  
mgibbs@sbdairport.com

**RE: Comentarios sobre el borrador de la Evaluación Ambiental para la propuesta de la Instalación de Carga Aérea Eastgate para la Autoridad del Aeropuerto Internacional de San Bernardino**

Estimados Sr. McClardy y Sr. Gibbs:

La oficina del Procurador General de California ha revisado el borrador de la Evaluación Ambiental (EA, en inglés) para la Instalación de Carga Aérea Eastgate (proyecto) propuesta en el Aeropuerto Internacional de San Bernardino. El aeropuerto está ubicado cerca de la comunidad San Bernardino-Muscoy en el Condado de San Bernardino, una comunidad seleccionada por la Junta de Recursos del Aire de California (CARB por sus siglas en inglés) para el desarrollo de un plan de reducción de emisiones debido a la carga desproporcionada de contaminación que soporta actualmente la comunidad. En una evaluación del Proyecto durante el proceso de revisión de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA por sus siglas en inglés) el año pasado, la Autoridad del Aeropuerto Internacional de San Bernardino determinó que el Proyecto generaría impactos importantes e inevitables sobre la calidad ambiental, el cambio climático y el ruido. Pero el borrador EA no menciona ni los impactos importantes que identificó la autoridad del aeropuerto durante su revisión CEQA, ni la justicia ambiental a la comunidad cercana.

Enviamos respetuosamente estos comentarios, los cuales son elaborados por el Procurador General actuando bajo su propia capacidad y no a nombre de otra entidad o agencia

estatal, para abordar tres controversias respecto a la obligación de la autoridad del aeropuerto y la Administración Federal de Aviación (FAA) de cumplir con la Ley de la Política Nacional Ambiental (NEPA por sus siglas en inglés). Primero, las agencias deben realizar un análisis ambiental adicional y preparar una declaración de impacto ambiental (EIS, en inglés) porque la propia revisión CEQA de la autoridad del aeropuerto determinó que el Proyecto ocasionaría impactos importantes en la calidad del aire, el cambio climático y el ruido. Segundo, las agencias subestimaron las emisiones de recursos móviles y sus cálculos son inconsistentes con los estimados usados para la revisión CEQA del Proyecto. Tercero, las agencias deben considerar si el Proyecto interferirá con el plan de reducción de emisiones de la comunidad AB 617 para la comunidad cercana de San Bernardino-Muscoy.

## I. ANTECEDENTES

El Proyecto está ubicado a un poco más de una milla al este de una comunidad de bajos ingresos y comunidad de color que ya se ve desproporcionadamente abrumada por la contaminación, la comunidad de San Bernardino-Muscoy. Ver Prueba A, adjunta. Una herramienta de monitoreo de la salud ambiental creada por la Oficina de Evaluación de Peligros para la Salud Ambiental de California (OEHHA por sus siglas en inglés), llamada CalEnviroScreen 3.0, clasifica a esta comunidad en el 5 por ciento superior, indicando que los residentes en esa comunidad están expuestos a más contaminación en general que la gran mayoría de los californianos y son más vulnerables a dicha contaminación.<sup>1</sup> El aire del ambiente en el área que rodea al Proyecto contiene uno de los niveles de fondo de ozono más altos en la cuenca aérea de la Costa Sur, el cual ocasiona inflamación en los pulmones y un aumento de visitas a la sala de urgencias por asma, material particulado (PM) 2.5, partículas finas que ocasionan enfermedades cardíacas y pulmonares, y materia de partículas de diésel, un contaminante aéreo tóxico que ocasiona un riesgo incrementado de cáncer.<sup>2</sup>

La comunidad de San Bernardino-Muscoy también es especialmente vulnerable a los efectos de la contaminación. Una importante mayoría de la comunidad se identifica como latina (73 por ciento) o afroamericana (13 por ciento), y casi el 20 por ciento de la población son niños menores de 10 años de edad, un grupo particularmente sensible a los efectos de salud de la

---

<sup>1</sup> CalEnviroScreen es una herramienta que considera la salud ambiental y la información socioeconómica para producir puntuaciones y clasificar todos los tramos de censo en el estado.

<sup>2</sup> OEHHA, CalEnviroScreen 3.0, <https://oehha.ca.gov/calenviroscreen/report/calenviroscreen-30> (visitado por última vez el 20 de noviembre, 2019); *id.*, Calidad del aire: Ozono, <https://oehha.ca.gov/calenviroscreen/indicator/air-quality-ozone> (visitado por última vez el 20 de noviembre, 2019); *id.*, Calidad del aire: PM2.5, <https://oehha.ca.gov/calenviroscreen/indicator/air-quality-pm25> (visitado por última vez el 20 de noviembre, 2019); *id.*, Materia de Partículas de Diésel, <https://oehha.ca.gov/calenviroscreen/indicator/diesel-particulate-matter> (visitado por última vez el 20 de noviembre, 2019).

contaminación ambiental.<sup>3</sup> Los índices de asma en la comunidad se encuentran entre los peores del estado,<sup>4</sup> en donde ambos son ocasionados por la exposición a la contaminación del aire y pueden hacer que la comunidad sea más vulnerable a la contaminación del aire. Mas del 95 por ciento de la comunidad viven debajo del nivel de pobreza<sup>5</sup> y más del 75 por ciento están desempleados,<sup>6</sup> por lo tanto, esto limita el acceso de la comunidad a la atención de salud.

Como resultado de la exposición desproporcionada de la comunidad a la contaminación y su vulnerabilidad, en el 2018, CARB seleccionó a San Bernardino-Muscoy para el desarrollo de un plan de reducción de emisiones en la comunidad bajo AB 617.<sup>7</sup> AB 617 requiere que los distritos locales del aire desarrollen programas de reducción de emisiones en el aire en comunidades seleccionadas por CARB para estos planes.<sup>8</sup> Por lo tanto, el Distrito de Gestión de la Calidad del Aire en la Costa Sur (SCAQMD por sus siglas en inglés) ha desarrollado y aprobado un plan de reducción de emisiones en la comunidad, el cual se encuentra ahora ante CARB para su aprobación final.<sup>9</sup> El plan propuesto identifica el tráfico de camiones y almacenes en el vecindario como áreas de prioridad para la reducción de emisiones y propone varias estrategias que atenúan la contaminación de estas fuentes.<sup>10</sup>

Este proyecto involucraría la construcción de un almacén de carga aérea de 658,500 pies cuadrados dentro de los límites del aeropuerto y generaría como mínimo 500 viajes adicionales de camiones y 26 vuelos diarios en el aeropuerto. La autoridad del aeropuerto empezó una revisión ambiental del Proyecto bajo CEQA en el 2018, publicado en un Estudio inicial en julio, 2018 y borrador del informe de impacto ambiental (EIR) en agosto, 2018 para comentarios del público. El periodo de comentarios del borrador EIR concluyó el 11 de octubre, 2018, después de que la autoridad del aeropuerto recibió solo tres comentarios. La autoridad del aeropuerto ha

---

<sup>3</sup>Plan de Reducción de Emisiones de la Comunidad AB 617 (CERP) para San Bernardino, Muscoy en 9-10, 33 (septiembre 2019), <http://www.aqmd.gov/docs/default-source/Agendas/Governing-Board/2019/2019-sep6-025a.pdf>.

<sup>4</sup>La comunidad cuenta con índices de visitas a la sala de urgencias relacionadas con el asma que van desde los primeros 2 al 16 por ciento en California. *Id.*

<sup>5</sup> CalEnviroScreen 3.0 define el nivel de pobreza como el doble del umbral federal de pobreza debido a que el costo de vida en California es mucho mayor que en otros estados, y los umbrales federales de pobreza no han cambiado desde los años 80. *Id.*; CalEPA, CalEnviroScreen 3.0 en 138, <https://oehha.ca.gov/media/downloads/calenviroscreen/report/ces3report.pdf#page=145> (visitado por última vez el 20 de noviembre, 2019).

<sup>6</sup> OEHHA, CalEnviroScreen 3.0, *supra* nota 2

<sup>7</sup> AB 617 CERP para San Bernardino, Muscoy, *supra* nota 3 en 486.

<sup>8</sup> *Id.*

<sup>9</sup> *Id.* en 6, 487.

<sup>10</sup> *Id.* en 9-10.

publicado un EIR final el 26 de octubre de 2018, determinando que el Proyecto tendrá un impacto importante en la calidad del aire, el cambio climatológico y el ruido en el medio ambiente circundante.

## **II. LAS AGENCIAS DEBEN PREPARAR UN EIS DEBIDO A QUE, COMO LO DETERMINÓ EL ANÁLISIS CEQA, EL PROYECTO TENDRÁ EFECTOS SIGNIFICATIVOS EN EL MEDIO AMBIENTE.**

NEPA es un «estatuto nacional básico para la protección del medio ambiente». *Ctr. For Biological Diversity v. Nat'l Highway Traffic Safety Admin.*, 538 F.3d 1172, 1185 (9th Cir. 2008) (citando 40 C.F.R. § 1500.1). No impone requisitos comprobados sobre las agencias federales, pero si impone requisitos procesales. *N. Idaho Cmty. Action Network v. U.S. Dep't of Transp.*, 545 F.3d 1147, 1153 (9th Cir. 2008). Estos requisitos procesales están provistos para obligar el cumplimiento del mandato de NEPA que dice que las agencias aprovecharan ellas mismas, y consideraran cuidadosamente, información detallada sobre impactos ambientales importantes, y que la información importante se ponga a disponibilidad del público. *Ver id.*

La NEPA requiere que las agencias federales analicen el potencial de impactos ambientales de cualquier «acción principal federal que afecte de forma importante la calidad del medio ambiente humano». 42 U.S.C. § 4332(2)(C). El umbral para determinar si se requiere un EIS es bajo; la agencia debe preparar un EIS cuando «existen preguntas considerables sobre si un proyecto pudiera ocasionar una degradación importante del medio ambiente humano». *Native Ecosystems Council v. U.S. Forest Serv.*, 428 F.3d 1233, 1239 (9th Cir. 2005). Para determinar si un EIS es necesario para un proyecto, la agencia puede preparar un EA, el cual deberá proporcionar suficientes pruebas y análisis para justificar la determinación de la agencia para preparar un EIS o hacer una determinación de que no existe un impacto importante (FONSI). 40 C.F.R. §§ 1501.4, 1508.9; *ver también Bob Marshall All. v. Hodel*, 852 F.2d 1223, 1225 (9th Cir. 1988). El propósito principal de un EIS es ser una «herramienta de puesta en marcha» para asegurar que los programas y acciones del gobierno cumplan con las metas y políticas del NEPA. 40 C.F.R. § 1502.1; FAA Order 5050.4B § 900.

La revisión ambiental bajo CEQA es análoga al proceso requerido por NEPA. De forma similar al NEPA, los «propósitos básicos de CEQA [son] para [i]nformar a las personas que toman decisiones en el gobierno y al público sobre los posibles efectos ambientales importantes de las actividades propuestas». Pautas CEQA, § 15002(a)(1). Un EA bajo NEPA es funcionalmente equivalente a un estudio inicial bajo CEQA. *Ver id.* § 15063. De manera similar, un FONSI bajo NEPA es el equivalente aproximado de una declaración negativa bajo CEQA. *Ver id.* § 15070. Preparar una declaración negativa es adecuado bajo CEQA solo si, con base en todas las actas ante la agencia responsable, no existen pruebas comprobadas de que el proyecto pueda tener efectos ambientales importantes. Pautas CEQA, § 15070(a). De manera similar, la emisión de un FONSI es adecuado bajo NEPA solo si no existe una duda importante sobre si el proyecto puede tener efectos importantes en el ambiente. *California v. U.S. Dept. of Transp.*, 260 F. Supp. 2d 969, 972 (N.D. Cal. 2003).

Durante su revisión CEQA en el 2018, la autoridad del aeropuerto preparó un EIR, análogo CEQA al EIS, en lugar de una declaración negativa. El EIR Final de la autoridad del aeropuerto determinó que el Proyecto pudiera tener impactos importantes e inevitables en la calidad del aire, el cambio climatológico y el ruido.<sup>11</sup> Esa determinación en sí (en un proceso de revisión ambiental que se aproxima mucho al NEPA) plantea «dudas importantes» en la revisión NEPA sobre si el Proyecto puede ocasionar efectos ambientales importantes, y por lo tanto activa la obligación NEPA de las agencias de preparar un EIS. *Ver Native Ecosystems Council*, 428 F.3d at 1239.

De forma desconcertante, el Borrador EA de las agencias ni siquiera mencionaba el proceso CEQA. Sin explicación, el EA omitía la determinación de la autoridad del aeropuerto de los impactos importantes sobre la calidad del aire, el cambio climatológico y el ruido en el EIR final.<sup>12</sup> Considerando la determinación de la autoridad del aeropuerto de impactos importantes e inevitables en su revisión CEQA, la falta de preparación de un EIS de las agencias sería una violación de NEPA.

Aparte de cumplir con las obligaciones de las agencias bajo NEPA para evaluar plenamente los impactos del Proyecto, la preparación de un EIS ofrecería a las agencias una mayor oportunidad para trabajar con la comunidad local para desarrollar conjuntamente medidas atenuantes para mejorar el Proyecto y reducir sus efectos sobre la comunidad. La decisión de las agencias de preparar un EIS por sí misma activará un proceso de participación del público en donde la comunidad puede ayudar a determinar el ámbito de las controversias que deberían abordarse. *Ver* 40 C.F.R. § 1501.7. Asimismo, el proceso de redacción del EIS requiere que las agencias soliciten e incorporen comentarios adicionales del público. *Ver* 40 C.F.R. § 1503.1(a)(4). Por lo tanto, el proceso EIS permitiría que las agencias soliciten comentarios de la comunidad y personalizar las mejoras al Proyecto con base a las necesidades de la comunidad, promoviendo por lo tanto la meta de justicia ambiental de involucrar a una comunidad que ya está sobrecargada con decisiones que afectan a su salud y a su medio ambiente.

---

<sup>11</sup> EIR Final, Proyecto edificio 1 del Aeropuerto Internacional de San Bernardino Eastgate en 6 (octubre de 2018), <http://www.sbiaa.org/wp-content/uploads/2019/03/SBIA-Eastgate-Bldg-1-Focused-FEIR-complete.pdf>.

<sup>12</sup> *Ver* la carta de Adriano L. Martinez & Yasmine Agelidis, Earthjustice, a Mark Gibbs, Autoridad del Aeropuerto Internacional de San Bernardino en 2-5 (19 agosto, 2019); carta de Adriano L. Martinez & Yasmine Agelidis, Earthjustice, a Mark Gibbs, Autoridad del Aeropuerto Internacional de San Bernardino, comentarios adicionales en el borrador EA en 2-3 (1 de noviembre, 2019).

### **III. LA SIMULACIÓN DE EMISIONES DE FUENTES MÓVILES DEL BORRADOR EA ES ERRÓNEA Y SUBESTIMA LOS IMPACTOS DE LA CALIDAD DEL AIRE DEL PROYECTO.**

El borrador EA parece subestimar las emisiones de fuentes móviles en dos formas y como resultado, subestima los impactos en la calidad del aire y los cambios climatológicos del Proyecto. Primero, sin la explicación, el EA usa un estimado de viajes de camiones que es un 23 por ciento inferior que el estimado usado para el análisis CEQA del Proyecto. El EA estima que el Proyecto generara 192 viajes de camiones en su año inicial de operaciones y 500 viajes de camiones en la operación completa.<sup>13</sup> Sin embargo, de acuerdo con el EIR Final, el Proyecto generará muchos más viajes de camiones: 248 viajes de ida y vuelta de camiones en su año inicial de operaciones y 652 viajes de ida y vuelta de camiones en su operación completa.<sup>14</sup> Al usar proyecciones inferiores de los viajes de camiones operaciones del Proyecto para estimar las emisiones de fuentes móviles, el EA subestima de forma importante las emisiones generadas por el Proyecto. Incluso si las agencias concluyeron que 192 y 500 viajes de camiones son los estimados correctos, el Borrador EA no ofrece ninguna explicación para las discrepancias en los estimados entre el EIR Final y el Borrador EA. La omisión de las agencias de explicar estas inconsistencias quebranta su obligación bajo NEPA de proporcionar suficientes pruebas y análisis para justificar sus determinaciones finales. 40 C.F.R. §§ 1501.4, 1508.9; *ver también Bob Marshall All.*, 852 F.2d at 1225.

Asimismo, el Borrador EA parece simular las emisiones de fuentes móviles usando solo la mitad del número de viajes de camiones proyectados debido a que asume que esos números de viajes son unidireccionales en lugar de viajes de ida y vuelta. Las emisiones estimadas por EA usan CalEEMod, un programa que estima las emisiones de vehículos con base únicamente en viajes unidireccionales junto con sus distancias de viaje unidireccional. El EIR Final indica que los viajes estimados generados son viajes de ida y vuelta y no son números de un viaje unidireccional.<sup>15</sup> Por lo tanto, para simular con precisión las emisiones desde los 192 o 500 viajes de ida y vuelta pronosticados por el Borrador EA, deben capturarse 384 o 1000 viajes unidireccionales en el modelo. Y si el Borrador EA simuló el número de viajes de ida y vuelta proyectados en el EIR Final de 248 y 652, entonces deben capturarse 496 y 1,304 viajes unidireccionales en el modelo. Sin embargo, el Borrador EA solo simuló 192 y 500 viajes unidireccionales de camiones.<sup>16</sup>

---

<sup>13</sup> *Ver* Borrador EA Instalación de Carga Aérea Eastgate en 4-7 (julio de 2019).

<sup>14</sup> Errores en el EIR Final, Proyecto edificio 1 del Aeropuerto Internacional de San Bernardino Eastgate en 153 (octubre de 2018), <http://www.sbiaa.org/wp-content/uploads/2019/03/SBIA-Eastgate-Bldg-1-Focused-FEIR-complete.pdf>.

<sup>15</sup> *Ver id.*

<sup>16</sup> Borrador EA Anexo B, Estudios técnicos y datos de soporte para la calidad del aire y cambio climatológico en la tabla 4.2.

Bajo NEPA, las agencias deben proporcionar suficientes pruebas y análisis para sus determinaciones. Ver 40 C.F.R. §§ 1501.4, 1508.9. Por lo tanto, las agencias deben corregir su simulación de emisiones de fuentes móviles usando los estimados de viajes de camiones del EIR Final o bien explicar por qué el Borrador EA usa un estimado diferente. También deben corregir la simulación de emisiones de fuentes móviles usando el número preciso de viajes unidireccionales de camiones para la entrada a la simulación. Si las agencias no corrigen estos cálculos o no explican su análisis entonces se incumple con NEPA. Además, si no se representa correctamente el total de viajes diarios de camiones y se usan solo viajes unidireccionales esto puede subestimar las emisiones de fuentes móviles del Proyecto por más del 60 por ciento, representando como defectuosa cualquier determinación de impactos importantes con base a estos estimados de emisiones, como vienen siendo los impactos en la calidad del aire y el cambio climático.<sup>17</sup>

#### **IV. LAS AGENCIAS DEBEN EVALUAR SI EL PROYECTO SOCAVARÁ EL PLAN DE REDUCCIÓN DE EMISIONES DE LA COMUNIDAD DE SAN BERNARDINO-MUSCOY BAJO AB 617.**

Durante el proceso de revisión EA, la agencia tiene el deber afirmativo de considerar si la acción «amenaza con infringir» una ley o requisito federal, estatal o local «impuesto para la protección del medio ambiente». 40 C.F.R. § 1508.27(b)(10). Esta consideración contribuye a la determinación de la agencia de si la acción de la agencia puede tener impactos importantes sobre el medio ambiente. *Id.* El Noveno Circuito ha establecido que es irracional la omisión por parte de la agencia de estas leyes ambientales en un EA y ha requerido que la agencia prepare un EIS para volver a abordar este tipo de descuido. *Sierra Club v. U.S. Forest Serv.*, 843 F.2d 1190, 1193 (9th Cir. 1988). Asimismo, la propia guía NEPA de la FAA requiere que la agencia identifique y aborde cualquier «requisito estatal y/o local de calidad de aire que se aplique al proyecto». Orden FAA 1015.1F § 1.1.2. Como se describió anteriormente, AB 617 es una ley de California que requiere la reducción de emisiones al aire en comunidades designadas y califica como una ley estatal «impuesta para la protección del medio ambiente». 40 C.F.R. § 1508.27(b)(10). Las agencias erraron en su EA para considerar o incluso mencionar AB 617 y por lo tanto infringieron su obligación bajo NEPA.

Asimismo, las agencias deben considerar los posibles conflictos del Proyecto con el plan de reducción de emisiones de la comunidad San Bernardino-Muscoy el cual está programado para aprobación por CARB a principios del 2020.<sup>18</sup> Una vez aprobado, el plan se convertirá en un requisito «impuesto para la protección del medio ambiente» contemplado por la NEPA. 40 C.F.R. § 1508.27(b)(10). Sin embargo, este Proyecto puede «amenazar un incumplimiento» del plan de reducción de emisiones. Por ejemplo, el plan propuesto de reducción de emisiones de la

---

<sup>17</sup> Ver discusiones adicionales sobre estas inconsistencias en la carta de Greg Gilbert, Autumn Wind Associates, a Mark Gibbs, Autoridad del Aeropuerto Internacional de San Bernardino en 19-21 (14 de agosto de 2019).

<sup>18</sup> Ver AB 617 CERP para San Bernardino, Muscoy, *supra* nota 3 en 6.

comunidad para el tráfico de camiones en las ciudades de San Bernardino-Muscoy a través de los vecindarios hacia y desde los almacenes cercanos es una inquietud principal de contaminación atmosférica que el plan quiere abordar.<sup>19</sup> El plan identifica seis estrategias con el fin de reducir la exposición de la comunidad a las emisiones del tráfico de camiones y almacenes, incluyendo «reduc[ir] emisiones de camiones pesados que transitan por la comunidad» a través de incentivos o desviaciones de las rutas de los camiones.<sup>20</sup> En conflicto probable con esta estrategia, se espera que el Proyecto genere como mínimo varios cientos de viajes adicionales diarios de camiones hacia y desde de la nueva instalación del aeropuerto, a aproximadamente una milla de la comunidad de San Bernardo-Muscoy. Pero el EA no analizó si es probable que el tráfico de camiones generado por este Proyecto atravesase la comunidad cercana de San Bernardino-Muscoy. Las agencias deben realizar este análisis en un EIS.

La omisión de la agencia de evaluar la conformidad del Proyecto con el plan de reducción de emisiones de la comunidad de San Bernardino-Muscoy infringe la obligación de las agencias bajo NEPA para considerar si el Proyecto «amenaza con infringir» los requisitos locales. 40 C.F.R. § 1508.27(b)(10). Recomendamos que las agencias consideren minuciosamente medidas atenuantes para desviar los camiones del Proyecto lejos de la comunidad al igual que otras medidas que respalden las estrategias comunitarias para reducir las emisiones del tráfico de camiones y almacenes.

## V. CONCLUSIÓN

Muchas gracias por la oportunidad de proporcionar estos comentarios. Invitamos a la Autoridad del Aeropuerto Internacional de San Bernardino y a la Administración Federal de Aviación para que preparen un EIS que cumpla con sus obligaciones bajo NEPA. El EIS debe incluir un análisis integral de las alternativas y medidas atenuantes para los impactos importantes del Proyecto; volver a evaluar las emisiones de recursos móviles del Proyecto y revisar los análisis fundamentados en esos datos; y reconciliar el Proyecto propuesto con los requisitos de AB 617 correspondientes a la comunidad cercana.

Finalmente, si las agencias proponen un FONSI en este Proyecto, solicitamos que las agencias realicen el FONSI propuesto y su EA subyacente para un periodo de revisión por parte del público de no menos de 30 días. La revisión pública de un FONSI propuesto y su EA subyacente es obligatorio bajo las Instrucciones de Implementación NEPA del FAA en donde, al igual que aquí, el patrocinador del aeropuerto del proyecto (la Autoridad del Aeropuerto Internacional de San Bernardino) celebró una audiencia pública para preparar el EA.<sup>21</sup> *Ver*

---

<sup>19</sup> *Ver id.* en 9-10.

<sup>20</sup> *Id.* en 10.

<sup>21</sup> Aeropuerto Internacional SBD, Taller de Información Pública/Audiencia Pública para el Borrador EA y el Borrador de Determinación de Conformidad General, Instalación de Carga Aérea Eastgate (8 de agosto de 2019), [http://www.sbiaa.org/wp-content/uploads/2019/08/EastGate-Air-Cargo-Public-Workshop-Presentation\\_080819.pdf](http://www.sbiaa.org/wp-content/uploads/2019/08/EastGate-Air-Cargo-Public-Workshop-Presentation_080819.pdf).



Orden FAA 5050.4B § 804(b)(2). Aún cuando creemos que las agencias tienen la obligación de preparar un EIS para el Proyecto, solicitamos que las agencias tomen tiempo para recibir comentarios adicionales por parte del público de conformidad con las reglas FAA si se propone un FONSI.

Atentamente,



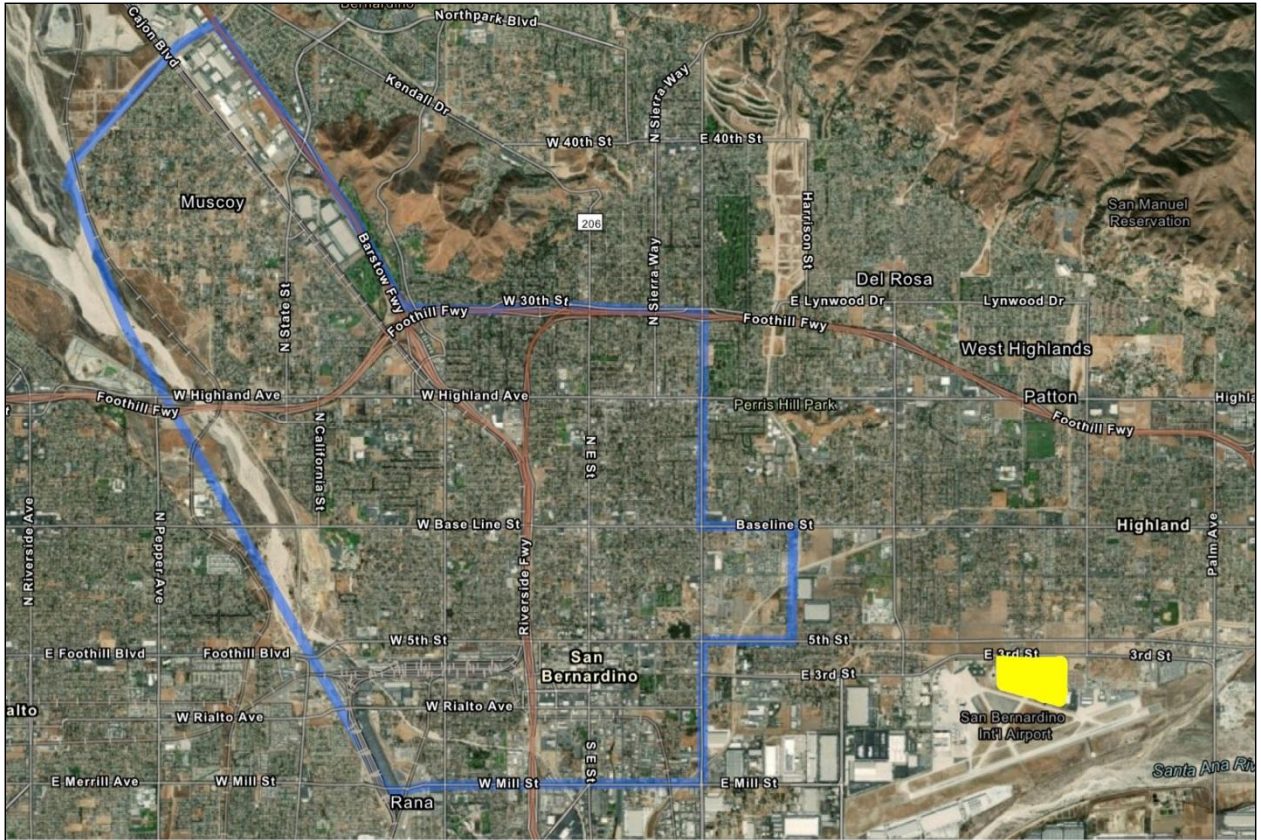
YUTING YVONNE CHI  
Procurador general adjunto  
Oficina de Justicia Ambiental

Para XAVIER BECERRA  
Procurador general

Anexo: Prueba A

cc: Dave Kessler, Especialista en Protección Ambiental, Administración Federal de Aviación  
Mike Burrows, Director Ejecutivo, Autoridad del Aeropuerto Internacional de San Bernardino  
Morgan Capilla, Revisor de NEPA, Agencia de Protección del Medio Ambiente de los Estados Unidos, Región 9  
Richard Corey, Oficial Ejecutivo, Junta de Recursos del Aire de California  
Wayne Nastro, Oficial Ejecutivo, Distrito de Gestión de la Calidad del Aire en la Costa Sur

# PRUEBA A



*La Comunidad de San Bernardino-Muscogee AB 617 (azul) y el Proyecto (amarillo)<sup>1</sup>*

---

<sup>1</sup> Mapa de los límites finales SBM, <https://scaqmd-online.maps.arcgis.com/apps/View/index.html?appid=c1c170ab526d462199b86c1cbe5a9ac5&extent=-117.4450,34.0601,-117.1155,34.1933> (visitado por última vez el 20 de noviembre de 2019).