



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

Público: (510) 879-1300  
Teléfono: (510) 879-0262  
Fax: (510) 622-2270  
Correo electrónico: Erin.Ganahl@doj.ca.gov

7 de noviembre de 2018

Sra. Afshan Hamid  
Coordinadora Interina de Servicios de Planificación y Desarrollo  
City of Vallejo  
555 Santa Clara Street  
Vallejo, CA 94590  
*A través del correo postal de EE.UU. y correo electrónico: Afshan.Hamid@cityofvallejo.net*

En respuesta a: Proyecto de la Terminal Marítima y la Planta de Cemento Orcem de Vallejo, N° de Cámara de compensación 2014052057

Estimada Sra. Hamid,

La Oficina del Procurador General de California ha revisado el borrador del Informe de Impacto Ambiental final (“DFEIR”<sup>1</sup>), el Análisis de Justicia Ambiental (“EJA”), y la Evaluación de Calidad de Aire para las operaciones alternas revisadas del proyecto (Análisis de Aire Revisado) para el Proyecto de la Terminal Marítima y la Planta de Cemento Orcem de Vallejo (“Proyecto”) y presentamos respetuosamente los siguientes comentarios.

El Procurador General tiene el interés de salvaguardar la salud ambiental y pública del estado, y asegurar que todos los ciudadanos del estado, incluyendo las comunidades de bajos ingresos y comunidades de color, reciban un trato equitativo en la implementación de las leyes ambientales que los impactan a ellos.<sup>2</sup> Los documentos ambientales para el Proyecto no logran proporcionar un soporte legal adecuado para City of Vallejo (“la Ciudad”) para aprobar el Proyecto debido a que: 1) el DFEIR no divulga, analiza y mitiga adecuadamente los impactos ambientales importantes del Proyecto; y 2) el EJA concluye inadecuadamente que el Proyecto no

---

<sup>1</sup> Generalmente, bajo la Ley de Calidad Ambiental de California (“CEQA”), la agencia líder prepara primero un borrador del informe de impacto ambiental, y luego, después de recibir los comentarios del público, el DEIR se revisa y presenta con respuestas a los comentarios del público, como un informe de impacto ambiental final. De los documentos de revisión ambiental para el Proyecto no queda claro por qué el DEIR revisado para el Proyecto se llama un “borrador final” del informe de impacto ambiental, o que significado legal o de procedimiento tiene ese título. Pero debido a que la Ciudad ha decidido llamar el documento de revisión ambiental actual el borrador final del informe de impacto ambiental usaremos dicho nombre en esta carta.

<sup>2</sup> El Procurador General envía estos comentarios de conformidad con su autoridad y deber independiente para proteger los recursos ambientales y naturales del Estado. (Ver artículos de la Constitución de California V, § 13; Código Gob., §§ 12511, 12600-12612; *Dánico v. Bd. of Medical Examiners* (1974) 11 Cal.3d 1,1415.)

impactará de manera desproporcionada las comunidades de bajos ingresos de color, y por lo tanto, confunde a las personas que toman decisiones y al público para minimizar las inquietudes de justicia ambiental importantes del Proyecto. Instamos a la Ciudad a llevar a cabo análisis ambientales adicionales antes de la aprobación del proyecto para asegurar que las insuficiencias del DFEIR y EJA se corrijan y que los impactos ambientales del Proyecto sean entendidos, divulgados y atenuados hasta la máxima medida factible.

## **I. Antecedentes**

### **A. El Proyecto**

El Proyecto consiste de dos componentes: (1) la Terminal Marítima Vallejo (“Terminal”) y (2) la planta de cemento Orcem (“Planta de cemento”). La Terminal recibirá cargas a granel de buques de transporte, materiales para construcción marítima, y materiales para producción de cemento. Se descargarán hasta cuatro embarcaciones grandes y un promedio de 3.5 embarcaciones más chicas cada mes, y la descarga tomará entre cinco a siete días para las embarcaciones grandes y un día para las embarcaciones más chicas. La Terminal estará en operación las 24 horas del día cuando se descargan las embarcaciones. Por lo tanto, en los meses en que la Terminal se encuentra en operación a su máxima capacidad, funcionará las 24 horas del día, los siete días de la semana.

La Planta de cemento producirá un cemento “ecológico” a partir de una escoria de alto horno de granulado de tierra, produce cemento portland tradicional usando clinker importado, o produce cemento ecológico e importa cemento portland terminado para su distribución. Para la producción de cemento, la materia prima se descargará desde la Terminal, vagones ferroviarios, y camiones, y se transportará por una banda transportadora a la Planta de cemento. El Proyecto generará hasta 552 viajes de camiones por día y 200 viajes de vagones ferroviarios por semana. De estos viajes de camiones, hasta 509 viajarán directamente a través de las comunidades residenciales vecinas las 24 horas del día.

### **B. El Área del Proyecto**

El Proyecto está adyacente a las comunidades residenciales del norte, del este y del sureste. Se encuentran aproximadamente 1500 residencias, ocho iglesias, una escuela primaria, un centro comunitario, y dos parques dentro de media milla del Proyecto; la mayoría de esta zona se encuentra a sotavento del sitio. Hacia el oeste y el sur del Proyecto se encuentra Mare Island Strait, en donde el río Napa ingresa a la bahía San Pablo.

Las comunidades vecinas son comunidades de bajos ingresos y comunidades de color que están profundamente abrumadas por la contaminación y son específicamente vulnerables a los efectos de la contaminación. Las autopistas interestatales 80 y 780 y la autopista 29 contribuyen a la contaminación del aire de las zonas aledañas, y la zona se encuentra en no consecución para ozono, partículas en suspensión (“PM”)<sub>2.5</sub>, y PM<sub>10</sub>. El Proyecto y sus residente aledaños están ubicados en el “Corredor de la Refinería de la Zona de la Bahía”, la cual incluye la refinería Chevron en Richmond, las refinerías el Tesoro y Shell en Martínez y la refinería Valero en Benicia. Las refinerías de petróleo emiten contaminantes aéreos como contaminantes aéreos tóxicos, PM, y óxidos de nitrógeno (“NO<sub>x</sub>”), y contribuyen a la contaminación del manto acuífero, el agua superficial y el suelo. Asimismo, el astillero naval Mare Island, que cruza el

estrecho, es un sitio superfondo y una fuente histórica de contaminación tóxica. El tráfico de embarcaciones a lo largo del estrecho Carquinez es otra fuente de contaminantes del aire.

La Agencia de Protección Ambiental de California (“CalEPA”) ha designado la zona como una “comunidad desfavorecida”, usando una herramienta llamada CalEnviroScreen que considera la información ambiental, sanitaria y socioeconómica para producir puntuaciones y clasificar todo el tramo del censo en el estado. Un tramo del censo con una puntuación alta es uno que experimenta una carga más alta de contaminación que un tramo del censo con una menor puntuación.<sup>3</sup> CalEnviroScreen coloca a las comunidades adyacentes al Proyecto en el 83<sup>avo</sup> percentil para la carga global de contaminación y vulnerabilidad. La zona se clasifica alta para el número de sitios contaminados con productos químicos dañinos (96<sup>avo</sup> percentil), tanques de almacenamiento subterráneos con fugas que contienen productos químicos peligrosos (99<sup>avo</sup> percentil), cuerpos de agua residuales (91<sup>avo</sup> percentil), e instalaciones de residuos peligrosos (89<sup>avo</sup> percentil). Las comunidades cuentan con un índice extraordinariamente alto de asma (99<sup>avo</sup> percentil) y enfermedades cardiovasculares (96<sup>avo</sup> percentil), ambos padecimientos son ocasionados y agravados por la contaminación del aire. Los bebés que nacen en esta zona tienen una probabilidad mayor que el 83 por ciento de los bebés en el estado que nacen con un bajo peso al nacer (menos de cinco y media libras). Las madres expuestas a la contaminación tienen una mayor probabilidad de producir bebés de menor peso al nacer, y los bebés con menor peso tienen más probabilidad de morir como infantes o desarrollar asma u otra enfermedad crónica que los bebés que pesan más.

## **II. Comentarios**

### **A. El DFEIR infringe el CEQA**

El propósito de CEQA es asegurar que, cuando una entidad pública tiene la autoridad discrecional sobre un proyecto, la agencia considera los impactos ambientales previsible al ejercer dicha autoridad. (Pub. Código de Recursos §§ 21000, 21001, subd. (d).) Al respecto, la agencia encargada debe divulgar públicamente los posibles impactos ambientales importantes directos e indirectos de un proyecto, y - cuando sea factible - imponer medidas atenuantes para eliminar o reducir dichos impactos. (*Id.* at §§ 21002, 21002.1.) El DFEIR para el Proyecto tiene varias debilidades que se indican a continuación.

- a. El DFEIR no considera adecuadamente el entorno ambiental y los impactos acumulativos del Proyecto.

Mientras que CEQA no menciona específicamente las palabras justicia ambiental, CEQA fomenta la justicia ambiental al requerir que las principales agencias tomen en consideración el

---

<sup>3</sup> Ver CalEnviroScreen 3.0 Report, Office of Environmental Health Hazard Assessment, January 2017, disponible en <https://oehha.ca.gov/media/downloads/calenviroscreen/report/ces3report.pdf>. CalEPA utiliza CalEnviroScreen para designar a las comunidades desfavorecidas de conformidad con la sección 39711 del Código de Sanidad y Seguridad. (Agencia de Protección Ambiental de California, Designación de Comunidades Desfavorecidas de conformidad con el proyecto de ley del Senado 535 (De Leon), Abril 2017, disponible en <https://calepa.ca.gov/wp-content/uploads/sites/62/2017/04/SB-535-Designation-Final.pdf> [designando las principales comunidades con 25% bajo CalEnviroScreen 3.0 como “comunidades desfavorecidas”].)

entorno existente en donde se ubicará un proyecto, y cualquier impacto acumulativo del proyecto, junto con proyectos presentes y probables en el futuro.<sup>4</sup> Conjuntamente, estos mandatos requieren que la agencia principal determine si la contaminación de un proyecto tendrá un impacto importante sobre las comunidades aledañas, tomando en consideración las cargas de contaminación existentes que ya conllevan y la contribución del proyecto a aquellas cargas de contaminación existentes. Pero el DFEIR no describe de forma adecuada el entorno ambiental del Proyecto y no analiza ni divulga el impacto ambiental acumulativo del Proyecto sobre las comunidades de justicia ambiental vecinas.

*i. Descripción inadecuada de “Entorno Ambiental”*

Está bien establecido que “[l]a importancia de una actividad depende del entorno”. (*Kings County Farm Bureau v. City of Hanford* (1990) 221 Cal.App.3d 692, 718.) Por lo tanto, “un proyecto que ordinariamente es insignificante en su impacto sobre el ambiente podría ser importante en un entorno sensible en particular”. (Directrices CEQA, § 15300.2, subd. (a).) Por lo tanto, la descripción de un entorno ambiental del proyecto deberá describir tanto las cargas ambientales de fondo afrontadas por las comunidades impactadas y la presencia de receptores sensibles cercanos. La descripción del entorno ambiental del DFEIR no describe las cargas ambientales de fondo asumidas por la comunidad residencial que se encuentra en proximidad cercana al Proyecto.

Como se describió arriba, el Proyecto se ubicará adyacente a una comunidad que está afectada desproporcionalmente por la contaminación ambiental que conduce a efectos de salud negativos y cuenta con concentraciones de personas que son sensibles a dicha contaminación. Aun con esto, el DFEIR no divulga la condición ambiental de fondo de la zona aledaña, entre los que se incluyen un alto número de sitios contaminados, tanques de almacenaje subterráneos con fugas, y contribuyentes a la contaminación del aire como refinerías y autopistas cercanas.

El DFEIR reconoce la presencia de algunos de los receptores sensibles al divulgar escuelas, guarderías, centros de convalecencias e instalaciones médicas dentro de 2.5 millas del sitio del Proyecto, pero no identifica ni analiza los riesgos a la salud relacionados con la contaminación que ya experimentan dichos receptores sensibles. El DFEIR también incluye una evaluación de riesgos de salud (“HRA”) la cual evaluó los riesgos de salud de los contaminantes del aire tóxico relacionados con el Proyecto y las emisiones PM<sub>2.5</sub> y encontró que dichos riesgos eran menos de los importantes. Pero la HRA no toma en consideración el entorno ambiental del Proyecto; no analiza las sustancias tóxicas del aire de *fondo* ni los niveles PM<sub>2.5</sub> - ni ningún otro antecedente de nivel de contaminante del aire - lo cual podría hacer que el impacto del Proyecto sea importante al observarse en combinación con los niveles de fondo o la alta susceptibilidad particular de la comunidad para daños por parte de dichos contaminantes.<sup>5</sup> De hecho, como se abordó en el informe adjunto de Camille Sears (“Informe Sears”), la HRA solo considera

---

<sup>4</sup> Para ver a mayor detalle el rol que desempeña la CEQA en la evaluación de los impactos sobre las comunidades de justicia ambiental, ver Procurador General de California, Justicia Ambiental a nivel local y regional: Antecedes legales, 10 de julio, 2012, disponible en [https://oag.ca.gov/sites/all/files/agweb/pdfs/environment/ej\\_fact\\_sheet.pdf](https://oag.ca.gov/sites/all/files/agweb/pdfs/environment/ej_fact_sheet.pdf).

<sup>5</sup> El Análisis Revisado de Aire reconsidera la HRA, pero no menciona receptores sensibles ni soluciona las deficiencias previas de la HRA.

recursos dentro de media milla del sitio,<sup>6</sup> y por lo tanto no toma en consideración los buques marítimos, las vehículos en carreteras (como en la I-80 e I-70, las cuales se encuentran dentro de una milla de la instalación propuesta), u otras fuentes de emisiones de contaminantes del aire tóxicas actualmente existentes como lo son las refinerías (Informe Sears, página 11), todas las cuales contribuyen a la carga de contaminación existente de las comunidades locales y sus riesgos de salud asociados.

Debido a que DFEIR no divulga estos niveles de contaminación de fondo, minimiza la importancia de los impactos del Proyecto y por lo tanto degrada el análisis de impacto ambiental del DFEIR. La discusión del DFEIR sobre el entorno ambiental debe reconsiderarse de forma que el público y las personas que toman decisiones estén conscientes y entiendan los impactos verdaderos del Proyecto.

*ii. Análisis inadecuado de impactos cumulativos*

El CEQA requiere que una agencia principal considere si los efectos de un proyecto, aun cuando pueden parecer limitados de cuenta propia, son “considerables cumulativamente” y por lo tanto importantes. (Pub. Código de Recursos §§ 21083, subd. (b)(3).) Cuando una comunidad ya tiene una alta carga de contaminación, la pregunta importante es “si cualquier cantidad adicional” de contaminación ocasionada por el proyecto “debería considerarse importante en vista del carácter grave” del problema existente. (*City of Hanford, supra*, 221 Cal.App.3d at p. 718.)

De hecho, como se explicó en la Oficina de Evaluación de Riesgos de Salud Ambientales de California, “[n]umerosos estudios han demostrado que fuentes múltiples de contaminación están concentradas desproporcionalmente en comunidades de bajos ingresos con poblaciones con altas minorías. Asimismo, una variedad de estudios han reportado una sensibilidad aumentada a la contaminación, para comunidades con bajos niveles de ingreso, bajos niveles de educación, y otros factores biológicos y sociales. Esta combinación de múltiples contaminantes y sensibilidad aumentada en estas comunidades pueden resultar en un impacto más alto de contaminación cumulativa.”<sup>7</sup> Es por eso que es importante considerar los impactos de un proyecto junto con los proyectos pasados, presente y futuros para determinar si estos impactos son importantes cumulativamente.

Con esto, el DFEIR ignora el análisis de impactos de proyectos pasados y presentes, considerando solo tres proyectos cercanos que se encuentran en el proceso de aprobación o que se han terminado recientemente: un restaurante propuesto, una instalación de almacenaje, y la reparación de una antigua planta fabricadora de gas. El análisis concluye que los impactos cumulativos solo serán importantes para contaminación de NO<sub>x</sub> y las emisiones de gas invernadero debido a que el Proyecto en sí no tendrá impactos importantes e ineludibles en estas

---

<sup>6</sup> Es desconcertante que el DFEIR identifique receptores sensibles dentro de 2.5 millas del sitio del Proyecto, pero la HRA solo considera fuentes de contaminación dentro de media milla del sitio.

<sup>7</sup> Oficina de Evaluación de Riesgos de Salud Ambientales, Impactos cumulativos: Construyendo una base científica (Diciembre 2010), Resumen Ejecutivo, p. ix, disponible en <https://oehha.ca.gov/media/downloads/calenviroscreen/report/cireport123110.pdf>.

zonas. Por lo tanto, el análisis de impactos cumulativos del DFEIR ignora inadecuadamente las principales fuentes de contaminación - como los buques marítimos, autopistas y refinerías locales - en donde los impactos de estos se pueden combinar con el Proyecto y ser importantes cumulativamente. (Ver el Informe Sears en la página 11)

La omisión del análisis de impactos cumulativos del DFEIR de reconocer, y mucho menos de analizar, las fuentes de contaminación existentes es imposible para que el público o las personas que toman decisiones sepan si los impactos del Proyecto son importantes cumulativamente, en contravención del CEQA. El análisis de impactos cumulativos del DFEIR debe revisarse para tomar en cuenta las fuentes importantes existentes de contaminación en combinación con los impactos del Proyecto.

- b. El Análisis Revisado de Calidad de Aire es erróneo y subestima los impactos de calidad de aire del Proyecto.

Como se indicó arriba, la agencia principal debe divulgar públicamente los impactos ambientales directos e indirectos posiblemente importantes del proyecto. Sin embargo, el análisis de calidad de aire para el Proyecto subestima los posibles impactos de calidad de aire del Proyecto, y debe revisarse a manera de proporcionar al público y las personas que toman decisiones con una imagen más clara de las emisiones de aire verdaderas y los impactos de salud resultantes del Proyecto.

Los impactos de calidad de aire del Proyecto se analizaron en el DFEIR y en el Análisis revisado de aire, lo cual actualizó el análisis de calidad del aire del DFEIR. De acuerdo con estos documentos, el Proyecto no tendrá un impacto importante e inevitable sobre la calidad del aire debido a sus emisiones de NO<sub>x</sub> y gases invernadero. De forma específica, las emisiones del Proyecto excederían el umbral del Distrito de Gestión de Calidad de Aire de la Zona de la Bahía (“BAAQMD”) para emisiones NO<sub>x</sub>, lo cual entraría en conflicto con el objetivo del Plan de aire limpio de llevar la cuenca de aire en cumplimiento para ozono. Las emisiones del Proyecto también excedería el nivel de importancia BAAQMD CEQA de 10,000 toneladas métricas de equivalente de dióxido de carbono equivalente por año.<sup>9</sup>

Sin embargo, es muy probable que las emisiones de NO<sub>x</sub> y gas de invernadero del Proyecto será mayor a la divulgada, y que la cantidad de otras emisiones de aire, como lo son

---

<sup>8</sup> NO<sub>x</sub> es un contaminante del aire que impacta principalmente las condiciones respiratorias ocasionando inflamación de las vías respiratorias a altos niveles. La exposición a largo plazo puede disminuir la función pulmonar, aumentar el riesgo de padecimientos respiratorios y aumentar la respuesta a alérgenos. NO<sub>x</sub> también contribuye a la formación de partículas finas (PM) y ozono a nivel terrestre, donde ambos están asociados con efectos adversos a la salud. Debido a que las comunidades adyacentes ya están clasificadas en el 99<sup>avo</sup> percentil para asma, este impacto es sumamente alarmante.

<sup>9</sup> Aun cuando el Análisis revisado de aire no altera la conclusión DFEIR de que el proyecto tendrá impactos importantes y gas invernadero inevitable, parece indicar que el solicitante del Proyecto comprará compensaciones a través del Programa de Banca de Emisiones de BAAQMD para los impactos NO<sub>x</sub> del Proyecto, y sobre dichas bases concluye que los impactos NO<sub>x</sub> son menos que niveles importantes. Sin embargo, mientras que las compensaciones pueden proporcionar beneficios importantes a la cuenca de aire en general, el Análisis revisado de aire no divulga o analiza como la compra de estas compensaciones mitigantes prevendrán los impactos directos a la calidad de aire y la salud de la comunidad local.

contaminantes del aire tóxico y partículas en suspensión, también será importante e inevitable. (Ver el Informe Sears) Esto es debido a que el Análisis revisado de aire - y los análisis discutidos previamente en el DFEIR de donde se basa el Análisis revisado de aire - padece de numerosas fallas analíticas importantes que subestiman de forma importante las emisiones de aire del Proyecto.

Por ejemplo, el Análisis revisado de aire subestima la contaminación de partículas en suspensión de diésel - y el riesgo aumentado resultante de cáncer - de los motores diésel de los barcos anclados. (Informe Sears en páginas 5 a 8). Lo hace al basarse en suposiciones incorrectas para la velocidad de salida de pila, diámetro y posicionamiento del navío y no incluye lavado descendente del edificio para el generador auxiliar y las emisiones de la caldera. (*Id.*) Con base en estas suposiciones incorrectas, el Análisis revisado de aire estima un exceso de riesgo de cáncer vitalicio de 18 por millón (absoluto) o 9 por millón (con mitigaciones). Pero usando las suposiciones adecuadas, el exceso de riesgo de cáncer vitalicio del Proyecto será de 627 por millón, casi 35 veces el riesgo absoluto y 70 veces el riesgo mitigado divulgado en el análisis revisado. (*Id.* en página 8.)

Segundo, el Análisis revisado de aire subestima las emisiones contaminantes de aire tóxico del proyecto, basándose de nuevo en suposiciones incorrectas para determinar que el Proyecto no resultará en ninguna emisión de arsénico, cadmio o cromo y que solo resultará en emisiones mínimas de plomo. De hecho, basándose en suposiciones adecuadas revela que el Proyecto emitirá contaminantes aéreos tóxicos, incluyendo aproximadamente 18 veces la cantidad de plomo divulgado en el análisis revisado. (Informe Sears en página 9).

Tercero, el análisis revisado emplea técnicas de simulación inadecuadas y suposiciones que socavan la confiabilidad de sus conclusiones de impacto en la calidad del aire en general. Por ejemplo, simula de forma inadecuada las emisiones de maniobras de barcos y remolques, no incluye los efectos de lavado descendente de edificios para todos los puntos de recursos y usa datos meteorológicos no representativos. (Informe Sears en páginas 9-10). Cada una de estos errores analíticos pone en duda las conclusiones del DFEIR y el Análisis revisado de aire en relación a los impactos en la calidad del aire.

Recomendamos que el análisis de calidad de aire sea revisado junto con las líneas abordadas en el Informe Sears, incluyendo: usar suposiciones adecuadas para calcular las emisiones de partículas suspendidas de diésel de los navíos anclados; incorporar el lavado descendente de edificios para todos los puntos fuente; usar métricas adecuadas para el cálculo de emisiones contaminantes tóxicas de aire de las calderas de los navíos; usar métodos apropiados para la simulación de emisiones de maniobras de barcos y remolques; recopilar como mínimo un año de datos meteorológicos en el sitio; y revisión y ampliación de los análisis de impactos cumulativos para que incluyan refinerías locales, navíos marítimos y fuentes de la zona. También recomendamos que la Ciudad requiera, como una condición del Proyecto, el monitoreo continuo de partículas suspendidas. (Ver el Informe Sears en la página 12)

La probabilidad de que los impactos en el aire del Proyecto sean mucho mayor que los divulgados en los documentos de revisión ambiental es preocupante por sí propia cuenta, y es mucho más considerando que las comunidades aledañas ya tienen una carga de contaminación pesada y altos índices de enfermedades relacionadas con la contaminación. Estos errores

analíticos deben subsanarse, y los datos y análisis deben estar disponibles públicamente, antes de que se considere el Proyecto para aprobación. Es esencial que el público y las personas de tomas de decisiones sean informados de los verdaderos impactos del Proyecto, y que dichos impactos sean mitigados a niveles menores a los importantes, si es que el Proyecto sigue adelante.

- c. Las Medidas de mitigación del DFEIR para otros impactos del proyecto son inadecuadas, ilícitamente postergadas e inejecutables

La CEQA requiere que la agencia principal considere y adopte medidas de mitigación factibles que reduzcan los impactos adversos del proyecto a niveles menores a los importantes. (Pub. Código de Recursos §§ 21100, subd. (b)(3).) En general es inadecuado postergar la formulación de medidas de mitigación para el futuro. (Directrices CEQA, § 15126.4(a)(1)(B).) Una agencia principal puede diferir la mitigación solo donde, entre otras cosas, el EIR establece un criterio que rige las acciones futuras para implementar la mitigación, y la agencia cuenta con garantías de que la mitigación futura será tanto “factible y efectiva”. (*Californians for Alternatives to Toxics v. Dept. of Food & Agric.* (2005) 136 Cal.App.4th 1, 17.) El aplazamiento inadmisibles ocurre cuando un EIR requiere de medidas de mitigación a ser creadas en estudios futuros pero la agencia no se compromete ella misma a estándares específicos de rendimiento. (*Cal. Clean Energy Comm. v. City of Woodland* (2014) 225 Cal. 4th 173, 195.)

Para muchos de los impactos del Proyecto que reivindica el DFEIR que serán mitigados, las medidas de mitigación son postergadas inadecuadamente y son inválidas debido a que carecen de un criterio medible o de estándares de rendimiento. Nosotros recomendamos que la Ciudad revise las medidas de mitigación del Proyecto que carecen de estándares que obligan su cumplimiento - incluidos los mencionados a continuación - para asegurar que los impactos del Proyecto sean mitigados a un nivel menor a un nivel importante.

- i. *Transporte y tráfico*

El DFEIR concluye que el aumento dramático en tráfico de camiones del Proyecto a lo largo de las zonas residenciales cercanas - hasta 509 viajes de camiones por día, en un periodo de 24 horas - es un impacto importante que se reducirá a un nivel menor al nivel importante a través de la imposición de medidas de mitigación.<sup>10</sup> El DFEIR concluye que el impacto de los viajes diarios de camiones será importante, con base en el criterio de importancia de si los camiones adicionales “resultarían en movimientos inseguros de vehículos, peatones y bicicletas sin mejoras físicas para mejorar la seguridad” y si el Proyecto “haría los movimientos de vehículos, peatones y bicicletas locales menos seguros y convenientes”. Pero para atenuar estos impactos, el DFEIR impone medidas de mitigación postergadas, ambiguas e inejecutables. El DFEIR requiere que los solicitantes trabajen con la Ciudad para realizar mejoras no especificadas de

---

<sup>10</sup> El Análisis revisado de aire indica que las Operaciones alternas revisadas para el Proyecto pueden requerir menos viajes de camiones por día, reduciéndose posiblemente a 122 por día. Sin embargo, no queda claro si se impondrán condiciones ejecutables que limitan los viajes de camiones de esta forma, ni tampoco si dicha limitación sería realista considerando la naturaleza del Proyecto. Por lo tanto, no queda claro cuántos camiones tendrán acceso al Proyecto. No obstante, incluso si se pudiera reducir el número de viajes de camiones diarios a 122, este número en combinación con el aumento anticipado en el tráfico vehicular podría seguir siendo importante, considerando que el tráfico viajará necesariamente a lo largo de las zonas residenciales adyacentes al acceso al Proyecto.



caminos y para desarrollar planes de gestión de tráfico en cierto momento en el futuro. La mitigación para los impactos de tráfico a las zonas residenciales cercanas es particularmente ambiguo, incluyendo “medidas de control de tráfico” no especificadas”, “procedimientos de notificación”, y un “proceso” para responder a los problemas y quejas de seguridad. El DFEIR no identifica estándares de rendimiento ni criterio que obligue su cumplimiento para estas mejoras.

Estas medidas de mitigación son postergadas inaceptablemente y carecen de estándares que obliguen su cumplimiento, infringiendo el CEQA. La Ciudad debe desarrollar e imponer medidas aplicables para mitigar los impactos de tráfico del Proyecto a un nivel menor a niveles importantes, o si determina que no es factible mitigar estos impactos a un nivel menor a niveles importantes, la Ciudad debe divulgar que estos impactos son importantes e inevitables.

*ii. Iluminación y resplandor*

El Proyecto estará en operación las 24 horas del día y requerirá de iluminación extensa para la higiene y la seguridad, resultando en impactos importantes a la iluminación y el resplandor. El DFEIR concluye que este impacto se mitigará a un nivel menor al importante, sin embargo esto será al desarrollar posteriormente un plan de iluminación que “minimizará” el excedente de luz. Esta medida de mitigación carece de un criterio específico de rendimiento para ver cómo y hasta qué grado se mitigarán los impactos de iluminación y resplandor, y por lo tanto se posterga inadecuadamente, y no puede respaldar la conclusión del DFEIR de que los impactos de iluminación y resplandor se reducirán a niveles menores de los niveles importantes.

*iii. Pérdida del hábitat del Delta de la bahía*

Asimismo, el DFEIR propone mitigar la pérdida del importante hábitat submareal e intermareal del delta de la bahía al identificar, ejecutar y/o financiar posteriormente “suficientes actividades de mitigación [.]” Esta medida de mitigación es ambigua y no hace ningún compromiso que obligue su cumplimiento, y esto no puede garantizar que la mitigación resultará en impactos menores a los importantes.

*iv. Materiales peligrosos*

La construcción del proyecto requerirá el uso de materiales peligrosos, como combustibles diésel y solventes, y esto podría perturbar suelos o aguas subterráneas contaminadas. El DFEIR concluye inadecuadamente que los impactos de los materiales peligrosos serán menores al importante después de la mitigación. Esta conclusión se basa en una medida de mitigación que requiere de un plan de desarrollo futuro para la gestión de materiales peligrosos, no obstante el DFEIR no establece estándares de desempeño ni medidas para este plan. Depender sobre esta medida de mitigación postergada e inejecutable para concluir que los impactos del proyecto serán menos de los importantes infringe el CEQA.

Debido a que las medidas de mitigación son postergadas e inejecutables, estos supuestamente impactos menores de los importantes podrían de hecho ser importantes. Por lo tanto, el DFEIR debe revisarse para asegurar que las medidas de mitigación sean eficaces y aplicables, o, cuando la eficacia de las medidas de mitigación es incierta, la Ciudad debe divulgar al público que los impactos del Proyecto serán importantes.

- d. El DFEIR no analiza los impactos posiblemente importantes del transporte de carbón

El DFEIR no considera los posibles impactos importantes que ocurrirían si el carbón o coque de petróleo fueran transportados a lo largo de la Terminal. El DFEIR menciona que la Terminal no manejará carbón ni otro tipo de producto con base de petróleo. Pero, el DFEIR no apunta a cualquier condición ejecutable que prevendría el manejo o transporte de carbón a lo largo de la Terminal o que garantiza que no se transportará carbón a lo largo de la Terminal. El transporte de carbón puede tener impactos ambientales y a la salud de gran alcance. Por ejemplo, el carbón es una fuente principal de gases invernadero, y el transporte de carbón libera polvos fugitivos de carbón, los cuales contienen componentes tóxicos dañinos a la salud humana y los ecosistemas acuáticos. Por lo tanto, para poder aprobar el Proyecto, la Ciudad necesita hacer algo de lo siguiente: 1) imponer condiciones ejecutables sobre el Proyecto que prohíban el transporte de carbón y coque de petróleo, o 2) analizar, divulgar y mitigar los riesgos asociados con el posible transporte de carbón o coque de petróleo a lo largo de la Terminal.

B. El Análisis de justicia ambiental es erróneo y engañoso

Reconociendo que la CEQA no requiere específicamente de un análisis de justicia ambiental por separado, aplaudimos a la Ciudad por haber preparado uno para analizar los impactos de justicia ambiental del Proyecto. No obstante, como parte del análisis ambiental global de la Ciudad y la divulgación al público del Proyecto, es importante que el EJA no engañe al público y a las personas que toman decisiones sobre los impactos desproporcionados del Proyecto sobre las comunidades de bajos ingresos o de minorías. El EJA es engañoso debido a que: (1) su análisis demográfico ensombrece los impactos del Proyecto sobre las comunidades de bajo ingreso de minorías cercanas; y (2) no considera la carga de contaminación actual sobre las comunidades cercanas.

- a. El Análisis demográfico EJA es engañoso

El análisis de EJA de si existen comunidades de bajos ingresos o de minorías presentes de tal forma que el Proyecto pueda impactar desproporcionalmente dichas comunidades es engañoso.

Como se explicó en el EJA, el Grupo de Trabajo de Interagencias Federales sobre directrices de Justicia ambiental (“directrices EJ”) establece que una comunidad de minorías o bajo ingreso está presente en una zona en donde la población de minorías o bajo ingreso es significativamente mayor a la de la “población general”, o si la población de minorías o bajo ingreso excede el 50 por ciento de la población total. Aquí, la población de minorías de los vecindarios adyacentes es mayor del 50 por ciento del umbral. Pero en lugar de usar esta medida, el EJA usa el dato de comparación de la “población general” para determinar la presencia de una población de bajo ingreso o de minoría. Al hacerlo así, el EJA compara el porcentaje de minorías y bajo ingreso en las zonas A y B de impacto identificadas del Proyecto (“zonas impactadas”) con la “población general” de la Ciudad de Vallejo. El EJA no explica por qué la Ciudad eligió la “población general” como la base para la comparación, en lugar de elegir el condado, estado u otra zona comparable. Utilizar Vallejo como el punto de comparación distorsiona la importancia de la proporción de viviendas de bajo ingreso o de minorías en las zonas impactadas debido a que Vallejo en sí tiene unas poblaciones de minorías y bajos ingresos

significativamente mayores que el Condado de Solano, el Estado de California y los Estados Unidos, como lo demuestra la Tabla 1.

**Tabla 1: Poblaciones de minorías y bajos ingresos como referencia para zonas geográficas y de impacto<sup>11</sup>**

Zona geográfica	% de población de minorías	% de personas viviendo en pobreza
EE.UU.	37.2%	15.6%
CA	60.8%	16.4%
Condado Solano	59.9%	13.1%
City of Vallejo	75.4%	18.3%
Zona de impacto A	76.8%	22.1%
Zona de impacto B	75.7%	25.4%

Comparando las zonas afectadas con la población de la Ciudad, el EJA concluye que las zonas impactadas no tienen una población de minorías mayor importante que Vallejo, y por lo tanto no hay una población minoritaria presente que pudiera sufrir un impacto desproporcional del Proyecto. Cuando la zona de impacto del proyecto claramente tiene una alta proporción de residentes de minoría - en este caso es de aproximadamente 67% de minoría - fuerza a la lógica a mencionar que no hay una comunidad minoritaria que se verá impactada desproporcionalmente.

El EJA concluye que existe una diferencia estadísticamente importante entre el porcentaje de personas viviendo en la pobreza en la Zona B y la Ciudad de Vallejo, pero no en la Zona A, y por lo tanto hay una comunidad de bajo ingreso en la Zona A que podría sufrir un impacto desproporcionado. Pero el análisis y la determinación de bajos ingresos son por decirlo mejor nada claros.

Primero, es difícil entender por qué la Zona A *no* es considerada de bajos ingresos debido a que solo tiene índices de pobreza 4% más altos que el resto de Vallejo, mientras que la Zona B *es* considerada de bajos ingresos, con un índice de pobreza 7% más alto que Vallejo. Esta conclusión es particularmente ilógica considerando que Vallejo en sí tiene casi el doble de personas que viven en pobreza en comparación con las del Condado de Solano. Aun cuando las bases adecuadas para comparación dependerán de las circunstancias, si el EJA hubiera comparado las poblaciones de las zonas impactadas con el Condado de Solano, California o los Estados Unidos, entonces hubiera concluido que el Proyecto impactará desproporcionalmente la comunidad de bajos ingresos *tanto para* la Zona A como la B.

Segundo, el EJA define a personas de bajos ingresos como aquellos que viven debajo de la línea federal de pobreza, la cual se identifica en el EJA como \$24,230 para una familia de cuatro. Aun cuando esto técnicamente cumpla con las directrices federales, la directriz reconoce que este dato podría omitir incluir factores importantes como las diferencias regionales en el bienestar económico y los precios de viviendas. (*Ver Técnica Guidance for Assessing*

<sup>11</sup> Los datos de la tabla 1 se tomaron de las Tablas 1 y 2 en el EJA.

*Environmental Justice in Regulatory Analysis* [“EPA’s Técnica Guidance”] en la sección 2.2.2.<sup>12</sup>) Esta guía indica además que la Oficina del Censo no define “bajo ingreso” en comparación con “pobreza”, y por lo tanto, se justificaría por lo tanto definir las poblaciones de bajos ingresos de una forma más amplia en comparación con solo aquellos individuos que cae debajo de la línea de pobreza. (*Ver id.*)

Asimismo, la ley estatal proporciona parámetros para definir comunidades de bajos ingresos para propósitos de identificación de comunidades de justicia ambiental en California. SB 1000—la ley de California que requiere que los municipios agreguen un elemento de justicia ambiental a sus planes generales - define “área de bajos ingresos” como un “área con ingresos familiares de o debajo del 80 por ciento del ingreso medio a nivel estatal o con ingresos familiares de o debajo del umbral designado como ingreso bajo en la lista de límites de ingreso estatal del Departamento de Vivienda y Desarrollo Comunitario [.]” (Código de gobierno §§ 65302, subd. (h)(4)(C).) El Departamento de Vivienda y Desarrollo Comunitario de California define el ingreso bajo en el Condado de Solano como una familia de cuatro con ingresos de \$66,950 por año.<sup>13</sup> Ochenta por ciento del ingreso medio a nivel estatal para una familia de cuatro es \$50,466.<sup>14</sup> Estos datos son más del doble de la cifra usada por el EJA para una familia de cuatro (\$24,230). Por lo tanto, es muy probable que el EJA esté subestimando enormemente la proporción de viviendas con bajo ingreso en todas las zonas identificadas. Por lo tanto recomendamos que el EJA sea revisado para proporcionar un análisis preciso de si el Proyecto podría impactar a las comunidades de bajos ingresos y de minorías.

b. El EJA no reconoce la carga de contaminación existente

Un elemento esencial en la determinación para ver si un proyecto tiene impactos negativos sobre una comunidad de justicia ambiental es la presencia de otras fuentes de riesgos y contaminantes que ya afectan a dicha comunidad. “[S]e ha encontrado que las fuentes de emisiones para los contaminantes ambientales con frecuencia se concentran en ubicaciones dominadas por poblaciones de minorías, poblaciones de bajos ingresos, o personas indígenas..., haciendo que la consideración de fuentes múltiples sea una consideración de riesgo de salud para estas poblaciones”. (Guía técnica de la EPA sección 4.2.4) En California, la ley usa el término “comunidad desfavorecida” para referirse a comunidades de justicia ambiental,<sup>15</sup> y define dicha frase para identificar ambas áreas con concentraciones de personas que son de bajos ingresos o que tienen otras características en la población que las hace sensibles a la contaminación y zonas que están desproporcionalmente expuestas a una contaminación ambiental que puede conducir a efectos negativos de salud. Pero el EJA no menciona - mucho menos divulga ni analiza - la

---

<sup>12</sup> Disponible visitando [https://www.epa.gov/sites/production/files/2016-06/documents/ejtg\\_5\\_6\\_16\\_v5.1.pdf](https://www.epa.gov/sites/production/files/2016-06/documents/ejtg_5_6_16_v5.1.pdf)

<sup>13</sup> Ver <http://www.hcd.ca.gov/grants-funding/income-limits/state-and-federal-income-limits/docs/inc2k18.pdf>

<sup>14</sup> El ingreso medio a nivel estatal es de \$63,083. Ver <https://www.cde.ca.gov/sp/cd/ci/mb1803.asp>

<sup>15</sup> Código de Salud y Seguridad 39711. La definición legal de una “comunidad desfavorecida” se usa para varios propósitos de justicia ambiental en el estado, incluyendo la asignación de fondos.

contaminación existente ya concentrada en la comunidad, y la vulnerabilidad de la comunidad a dicha contaminación. Al ignorar las cargas existentes de la comunidad, el EJA minimiza de forma artificial los impactos potenciales del Proyecto en vista de dichas condiciones, engañando al público y a las personas de toma de decisiones.

C. El DFEIR no considera los riesgos potenciales debido a que el sitio del Proyecto estará situado en una Zona de inundación al elevarse el nivel de mar.

En un panorama de aumento del nivel del mar de cinco pies, el sitio del Proyecto estará completamente inundado. A niveles inferiores, el sitio estará sujeto a inundaciones periódicas y marejadas ciclónicas. El DFEIR no indica ninguna consideración de la posibilidad de inundación o inundación del Sitio, o los riesgos de dicho escenario, como lo son la liberación de contaminantes, incendios, etc. Más bien, solo indica que se el muelle VMT y otros componentes se rediseñaran para resistir situaciones de mareas extremas y sumergimiento bajo agua salada. Invitamos a la Ciudad a que examine los escenarios de aumento de nivel del mar y los tome en consideración en su proceso de planeación, e imponga condiciones ejecutables sobre el Proyecto que protejan contra los riesgos que estarían asociados con inundaciones y desbordamientos del sitio del Proyecto.

**III. Conclusión**

En conclusión, el DFEIR debe revisarse y, de ser necesario, volverse hacer circular, para subsanar las deficiencias identificadas arriba, y para asegurar que los impactos ambientales y comunitarios del Proyecto sean plenamente entendidos, divulgados y mitigados hasta el máximo grado factible. Agradecemos de antemano la consideración de nuestros comentarios y esperamos que solicitará una plena consideración de los impactos verdaderos del Proyecto antes de certificar el documento ambiental y la revisión del Proyecto para su aprobación.

Atentamente,

*/s/ Erin Ganahl*

ERIN GANAHL  
Delegado del Procurador General

Para XAVIER BECERRA  
Procurador General

CC: Shannon Eckmeyer, Asistente del Fiscal Municipal (Shannon.Eckmeyer@cityofvallejo.net)