

EL DEPARTAMENTO DE DEFENSA

EL DEPARTAMENTO NAVAL

DETERMINACIÓN DE NO EXISTENCIA DE IMPACTO AMBIENTAL PARA LA EVALUACIÓN AMBIENTAL PARA LA TRANSICIÓN AL CMV-22B EN LOS CENTROS AÉREOS DE FLOTAS LOGÍSTICAS - ESTACIÓN AÉREA NAVAL DE NORTH ISLAND, EN CALIFORNIA Y EN LA ESTACIÓN NAVAL EN NORFOLK, VIRGINIA.

En conformidad con las regulaciones del Consejo de Calidad del Medio Ambiente (40 Código de Regulaciones Federales, Partes 1500-1508) que implementan la Ley de Política Nacional en Materia de Medio Ambiente, las Regulaciones del Departamento Naval de los Estados Unidos (32 Código de Regulaciones Federales, Parte 775) y la Instrucción 5090.1D de la Oficina del Jefe de Operaciones Navales, el Departamento Naval notifica que se ha preparado una Evaluación Ambiental (EA por sus siglas en inglés) y una Determinación De No Existencia De Impacto Ambiental (FONSI por sus siglas en inglés) y no se requiere una Declaración de Impacto Ambiental para la transición de C-2A a CMV-22B ("V-22 Naval") en los centros logísticos de la flota: Estación Aérea Naval (NAS por sus siglas en inglés) North Island, y en la Estación Naval (NS por sus siglas en inglés) Norfolk. NAS North Island es parte del consorcio de la Instalación de la Base Naval de Coronado (NBC por su siglas en inglés).

Propósito y Necesidad: El propósito de la Acción Propuesta es proporcionar la logística de apoyo comunitario a las instalaciones y funciones necesarias para apoyar la sustitución de los aviones de ala fija C-2A por el avión de rotor inclinado del V-22 Naval para satisfacer los nuevos requerimientos operacionales y mejorar la misión de apoyo logístico. La Acción Propuesta es necesaria para respaldar los requisitos de defensa nacional del Departamento Naval según el Título 10 del Código de Estados Unidos, Sección 5062, ya que el avión C-2A más antiguo ha llegado al final de su vida útil. Los crecientes requisitos de mantenimiento limitan el uso de la envejecida C-2A para la misión de envíos a bordo de portaaviones. La Acción Propuesta proporcionaría las instalaciones necesarias para la transición eficiente del C-2A a la aeronave V-22 Naval sin interrumpir la misión de apoyo logístico esencial para los grupos de ataque de portaaviones en el mar.

Acción Propuesta: El Departamento Naval propone proporcionar servicios y funciones para apoyar la sustitución de los aviones C-2A Greyhound con el V-22 Naval Osprey, en los Centros Aéreos de Flotas Logísticas existentes en la Costa Oeste, en NAS de

North Island, California y en NS Norfolk, Virginia. Bajo esta Acción Propuesta el Departamento Naval planea reemplazar 27 aeronaves C-2A operadas por los escuadrones de apoyo logístico a la flota con 38 aeronaves V-22 Navales operados por los escuadrones de apoyo logístico a la flota multi-misiones; establecer un escuadrón de entrenamiento del V-22 Naval para pilotos y tripulaciones aéreas y una escuela de mantenimiento para personal de mantenimiento; construir, renovar y mantener las instalaciones para dar cabida a aviones del escuadrón del V-22 Naval, mantenimiento de la aeronave, y al personal; conducir las operaciones de los vuelos de entrenamiento

La necesidad de un mayor número de aeronaves bajo la Acción Propuesta es porque el inventario actual de aeronaves C-2A no es suficiente para cumplir con los requisitos de su misión. Los cambios en la carga de personal bajo la Acción Propuesta estarían influenciados por la ubicación del escuadrón de entrenamiento, la escuela de mantenimiento, y el personal de mantenimiento.

La Acción Propuesta se implementará durante un período de 10-años que empezaría en 2018 con renovaciones de instalaciones y cambios de personal en NAS North Island y NS Norfolk. Eventualmente, se crearía el escuadrón de entrenamiento para el V-22 Naval y la escuela de mantenimiento, ya sea en NAS North Island o NS Norfolk, para apoyar completamente los requisitos de entrenamiento del Departamento Naval. Se espera que la transición se complete en el período de 2028.

Alternativas Consideradas: el Departamento Naval consideró tres alternativas: la Alternativa de No Acción y dos alternativas de acción (Alternativa 1 y Alternativa 2).

Alternativa de No Acción. Bajo la Alternativa de No Acción, el Departamento Naval no proveería las instalaciones y funciones para apoyar el remplazo de las aeronaves C-2A por el V-22 Naval en los existentes centros logísticos de las flotas en las costas Este y Oeste que ofrecen servicios a los portaviones. La misión a bordo del portaviones continuaría realizándose por los escuadrones en NAS North Island y en NS Norfolk usando el avión de C-2A. Además, las tripulaciones y pilotos navales de los C-2A continuarían siendo entrenados para unirse a las flotas de escuadrones operacionales en NS Norfolk por el escuadrón de entrenamiento de la flota existente. Sin embargo, las aeronaves C-2A existentes han llegado al final de su vida útil. El uso de las antiguas aeronaves C-2A en los portaviones es limitado por el aumento en mantenimiento de estas aeronaves. Lo cual impide que el Departamento Naval siga apoyando eficazmente sus fuerzas desplegadas en posiciones adelantadas. La Alternativa de No

Acción no cumpliría con el propósito y la necesidad de la Acción Propuesta; sin embargo, las condiciones asociadas con la Alternativa de No Acción sirven como puntos de referencia para la descripción y cuantificación de los impactos potenciales asociados a las alternativas de Acción Propuestas. La línea de base para las instalaciones y la infraestructura, el número de aeronaves, el número de personal y las áreas de recursos están representados por los datos disponibles más recientes a la fecha de la preparación de la EA. Las condiciones básicas para el número de operaciones de la aeronave están mejor representadas por el promedio de los últimos cinco años completos de datos operacionales reales para NAS North Island y NS Norfolk de 2011 a 2015.

Alternativa 1. Bajo la Alternativa 1, el Departamento Naval proveería las instalaciones y funciones para apoyar el remplazo de las C-2A por los V-22 Navales en NAS North Island y NS Norfolk. Los escuadrones de V-22 Naval y la escuela de mantenimiento se establecerían en NAS North Island. El Departamento Naval comenzaría la transición del C-2A al V-22 Naval en el año 2020 cuando se esperan que los primeros aviones lleguen a NAS North Island. En los próximos años, sería una mezcla de aviones C-2A y V-22 Naval y del personal, hasta que la transición del C-2A al V-22 Naval se complete durante el plazo del 2028.

El apoyo total logístico de la flota al escuadrón de aviones en NAS North Island aumentaría de 10 a 23 en comparación con la Alternativa de No Acción. En NS Norfolk, el apoyo total logístico de la flota al escuadrón de aeronaves disminuiría de 17 aeronaves a 15 aviones en comparación con la Alternativa de No Acción.

Bajo la Alternativa 1, habría un aumento del personal de 341 personas en NAS North Island en comparación con la Alternativa de No Acción, mientras que el NS Norfolk experimentaría una reducción de 126 personas. La Alternativa 1 incluiría la construcción o renovación de instalaciones en NAS North Island y NS Norfolk que incluiría hangares, áreas de estacionamiento, pistas de rodaje, helipuertos, bastidores de lavado y centros de entrenamiento del personal de mantenimiento y pilotos. Las instalaciones de entrenamiento de los pilotos incluirían la instalación de un simulador de vuelo llamado dispositivo de entrenamiento de vuelo. También se requiere espacio de hangar en NAS North Island para los dos de los cinco escuadrones de aeronaves V-22 Navales de entrenamientos bajo la Alternativa 1. El espacio para la construcción del hangar y renovación del pavimentado podría ser en total aproximadamente 156,000 pies

cuadrados y 35 acres respectivamente, en NAS North Island y 62,000 pies cuadrados y de 24 acres en NS Norfolk. En NAS North Island, 26 edificios existentes serían demolidos para la construcción de nuevas instalaciones y la parcial renovación de los espacios interiores de tres edificios existentes en NAS North Island afuera del área del proyecto.

El Departamento Naval anticipa un total de aproximadamente 16,000 operaciones aéreas anuales con los V-22 Navales en NAS North Island bajo la Alternativa 1, la cual representa un aumento de 11,500 operaciones del C-2A de la Alternativa de No Acción. El total de operaciones anuales de las aeronaves en NAS North Island aumentarían de 79,800 a 91,300, un aumento del 14 por ciento. Las operaciones proyectadas totales resultantes en la Alternativa 1 se encuentran dentro de los promedios históricos recientes en NAS North Island. El número de operaciones anticipadas se han realizado anteriormente, y este aumento tendrá un impacto mínimo en los contornos de ruido, que son causados por las operaciones de aviones a reacción. Además, el Departamento Naval anticipa un total de aproximadamente 7,000 operaciones de campo anuales con las aeronaves V-22 Navales en NS Norfolk, que son consistentes con las operaciones actuales del C-2A en NS Norfolk.

Bajo la Alternativa 1, los vuelos de entrenamiento del V-22 Naval requieren el uso de campos aéreos de entrenamiento secundarios en las regiones vecinas de NAS North Island y NS Norfolk. Los campos aéreos secundarios de entrenamiento requeridos se distribuirían entre seis aeródromos en la Costa Oeste y seis en la Costa Este. El Departamento de la Fuerza Aérea participó como agencia colaboradora en la preparación de la EA para las acciones que se llevarían a cabo en el Campo Aéreo Común Langley-Eustis Felker (Felker AAF). Felker AAF es un aeródromo y área de entrenamiento asignada bajo la Base Conjunta Langley-Eustis en Virginia, y es uno de varios aeródromos de entrenamiento secundario de la Costa Este identificados para apoyar el entrenamiento futuro del V-22 Naval. Las operaciones anuales propuestas en aeródromos secundarios serían similares a las operaciones existentes y representan un pequeño aumento porcentual sobre las operaciones que ya han sido analizadas bajo NEPA. Se espera que las operaciones del V-22 Naval tengan un insignificante impacto ambiental en el espacio aéreo y en los entornos del aeródromo. Bajo la Alternativa 1, las emisiones al aire no aumentarían apreciablemente sobre las operaciones existentes en los aeródromos secundarios, y los impactos de las emisiones al aire serían insignificantes. Por lo tanto, los impactos ambientales y operacionales asociados con el uso del V-

22 Naval de los aeródromos de entrenamiento secundario no fueron significativos y no se evaluaron más en esta EA.

Alternativa 2. Bajo la Alternativa 2, el Departamento Naval proveería las instalaciones y funciones para apoyar el remplazo de las C-2A existentes por los V-22 Navales en NAS North Island y NS Norfolk. El escuadrón de entrenamiento del V-22 Naval y la escuela de mantenimiento se establecerían en NS Norfolk.

El Departamento Naval comenzaría la transición del C-2A al V-22 Naval en el año 2020 cuando se esperan que los primeros aviones lleguen a NAS North Island. En los próximos años, habrá una mezcla de aviones C-2A y V-22 Naval y de personal, hasta que la transición del C-2A al V-22 Naval se complete para el 2028.

En total el escuadrón de aviones en la flota logística en NAS North Island aumentarían de 10 a 18 en comparación con la Alternativa de No Acción y en el NS Norfolk aumentaría de 17 aviones a 20 aviones en comparación con la Alternativa de No Acción.

Bajo la Alternativa 2, habría un aumento de 161 miembros en el personal de NAS North Island en comparación con la Alternativa de No Acción, y NS Norfolk experimentaría un aumento de 54 miembros de su personal. La Alternativa 2 incluye la construcción o renovación de las instalaciones en NAS North Island y NS Norfolk que incluirían hangares, áreas de estacionamiento, pistas de rodaje, helipuertos, bastidores de lavado y centros de entrenamiento del personal de mantenimiento y pilotos. Instalaciones de entrenamiento de los pilotos incluye la instalación de dispositivos de entrenamiento de vuelo. Dos de los cinco aviones de escuadrón de entrenamiento V-22 Navales también requieren un espacio de hangar en NS Norfolk bajo la Alternativa 2. El espacio para la construcción del hangar y la renovación de la pavimentación sería de aproximadamente 102,200 pies cuadrados y 24 acres, respectivamente, en NAS North Island y aproximadamente 96,100 pies cuadrados y 36 acres en NS Norfolk. En NAS North Island, existen 17 edificaciones que deberán ser demolidas para construir nuevas instalaciones, y la parcial renovación de los espacios interiores de tres edificios existentes en NAS North Island afuera del área del proyecto.

El Departamento Naval anticipa un total de aproximadamente 10,300 operaciones aéreas anuales con las aeronaves V-22 Navales en NAS North Island bajo la alternativa 2, que representa un incremento de 5,800 en las operaciones de las aeronaves C-2A en la Alternativa de No Acción. Las operaciones totales de todas las aeronaves en NAS North Island aumentarían de 79,800 a 85,600, un aumento del 7 por ciento. Este nivel de operaciones

en NAS North Island es consistente con operaciones históricas recientes. Adicionalmente el Departamento Naval anticipa un total aproximado de 12,700 operaciones V-22 aéreas en NS Norfolk, que representa un incremento de 5,700 operaciones con las aeronaves C-2A en la Alternativa de No Acción. Las operaciones anuales totales de todas las aeronaves en NS Norfolk aumentarían de 66,900 bajo la alternativa de No Acción a 72,600, un aumento del 8.5 por ciento. Tanto en NAS North Island como en NS Norfolk, este aumento en las operaciones anuales de vuelo tendrá un impacto mínimo en los contornos del ruido.

Bajo la Alternativa 2, los vuelos de entrenamiento del V-22 Naval requieren el uso de campos aéreos de entrenamiento secundarios en las regiones vecinas de NAS North Island y NS Norfolk. Los campos aéreos secundarios de entrenamiento requeridos se distribuirían entre seis aeródromos en la Costa Oeste y seis en la Costa Este. Las operaciones anuales propuestas en aeródromos secundarios serían similares a las operaciones existentes y representarían un pequeño aumento porcentual sobre las operaciones que ya han sido analizadas bajo NEPA. Se esperaría que las operaciones del V-22 Naval tuvieran impactos ambientales insignificantes en el espacio aéreo y en los entornos del aeródromo. Bajo la Alternativa 2, las emisiones al aire no aumentarían apreciablemente sobre las operaciones existentes en los aeródromos secundarios, y los impactos de estas emisiones serían insignificantes. Por lo tanto, los impactos ambientales y operacionales asociados con el uso del V-22 Naval de los aeródromos de entrenamiento secundario no serían significativos y no se evaluaron más en esta EA.

Alternativas Consideradas, pero no Evaluadas Durante el Análisis Detallado: El Departamento Naval consideró varias otras alternativas, pero no las evaluó en el análisis detallado de la EA porque no cumplieron con el propósito y la necesidad de la Acción Propuesta o satisficieron los elementos importantes considerados durante el desarrollo de una gama de alternativas de acción. Al desarrollar el campo propuesto de alternativas que cumplen con el propósito y la necesidad de la Acción Propuesta, el Departamento Naval revisó cuidadosamente estas importantes consideraciones:

- Co-localización con centros de logística de la flota que brindan servicio a portaaviones
- Máxima reutilización de las instalaciones existentes y soporte
- Co-localización del escuadrón de entrenamiento V-22 Naval con escuadrones de apoyo logístico de la flota

Alternativas consideradas, pero no evaluadas durante el análisis detallado incluye las siguientes:

- El establecimiento de nuevas bases de operaciones para el avión de apoyo logístico de la flota en lugares donde no existe un centro de logística de la flota existente
- Ubicación singular de escuadrones de V-22 Naval
- Establecimiento de un escuadrón de entrenamiento y una escuela de mantenimiento en ambas ubicaciones de la costa oeste y este
- Establecimiento de un escuadrón de entrenamiento y una escuela de mantenimiento en ninguna de las ubicaciones de la costa oeste o este

Consecuencias Ambientales de las Alternativas de Acción y Principales Acciones de Mitigación: A continuación, se describen los posibles impactos a los recursos ambientales a causa de la Acción Propuesta.

Campos Aéreos y Espacio Aéreo: La Alternativa 1 y la Alternativa 2 darían como resultado un aumento de 14 por ciento y 7 por ciento respectivamente en las operaciones de campo de aviación total en NAS North Island. El aumento estaría dentro de los niveles de operaciones históricas recientes de los últimos 15 años en NAS North Island y no son significativos. En el NS Norfolk bajo la Alternativa 1, Las operaciones anuales de campo de aviación del V-22 Naval serían casi lo mismo que las operaciones del C-2A en la Alternativa de No Acción. Por lo tanto, Alternativa 1 no tendría ningún impacto en campos de aviación y espacio aéreo de NS Norfolk. La Alternativa 2 aumentaría anualmente las operaciones de campo de aviación en NS Norfolk en aproximadamente un 8.5 por ciento. Tanto para NAS North Island como para NS Norfolk, este potencial aumento no afectaría las aeronaves civiles u otros usuarios, ya que se seguirían aplicando los procedimientos de operación y normas de curso que minimizan los riesgos de seguridad. El uso del V-22 Naval en el espacio aéreo asociado sería consistente con las operaciones actuales, y no habría ningún impacto directo o indirecto al espacio aéreo.

Bajo la Alternativa 1 y la Alternativa 2 en NAS North Island y NS Norfolk, los vuelos de tránsito a los aeródromos secundarios se dispersarían por todo el espacio aéreo disponible y tendrían impactos insignificantes en el espacio aéreo. Cambios en el espacio aéreo no serían requeridos para la Alternativa 1 y la Alternativa 2. El tránsito del V-22 Naval ocurriría en altitudes superiores a 3,000 pies sobre el nivel del suelo. Las operaciones del V-22 Naval serán manejadas de acuerdo a los

procedimientos existentes, regulaciones de la FAA, y los establecidos patrones locales de aproximación y salida en cada campo de aviación para evitar conflictos y minimizar los riesgos de seguridad.

Ruido: Bajo la Acción Propuesta, no ocurrirán impactos significativos por causa del ruido. Bajo la Alternativa 1 o la Alternativa 2, la construcción y operación no deberían provocar ningún cambio perceptible en el ruido en NAS North Island o NS Norfolk. En cuanto al ruido de las operaciones de las aeronaves, ninguna de las alternativas daría lugar a un cambio perceptible en la métrica de ruido primario del Departamento de Defensa, el Nivel de Ruido Equivalente en la Comunidad (CNEL por sus siglas en inglés) en NAS North Island o el Promedio de Nivel de Sonido Día-Noche (DNL por sus siglas en inglés) en NS Norfolk. Los niveles de ruido en las Alternativas serían casi indistinguibles de la línea de base. Análisis de ruido suplementarios se realizaron para determinar la exposición al ruido (DNL o CNEL por sus siglas en inglés), más los eventos de ruido (el nivel de exposición de sonido y niveles máximos de sonido) y la probabilidad de alteración del sueño en lugares específicos (porcentaje probabilidad de despertar). Los resultados de análisis métricos de ruido adicional demostraron que en los 13 puntos de interés (POIs por sus siglas en inglés) en la comunidad NAS North Island y en 18 POIs en la comunidad de NS Norfolk, el cambio en la exposición al ruido en cualquiera de las comunidades bajo la Alternativa 1 o 2 sería casi imperceptible. Las alternativas no tendrían ningún impacto a los programas de Uso de Instalaciones en Zonas de Aire Compatible (AICUZ por sus siglas en inglés) en NAS North Island o NS Norfolk.

El nivel de exposición al sonido más alto de las operaciones del V-22 Naval no excedería los 110 dB en ninguno de los POIs. Por lo tanto, se esperaría que los efectos de vibración de las operaciones del V-22 Naval serán menores. El Departamento Naval continuaría implementando los procedimientos de reducción de ruido publicados en la Instrucción de NBC 3710.7V del 2013 de NAS North Island y en el estudio de AICUZ de 2009 de NS Norfolk.

Salud Pública y Seguridad: Con la implementación de la Acción Propuesta, el Departamento Naval continuaría cumpliendo con el objetivo principal de los programas de AICUZ en NAS North Island y NS Norfolk, que es el de proteger la salud, la seguridad y el bienestar público a través de la colaboración con las comunidades locales. Alternativa 1 aumentaría ligeramente el número de las operaciones aéreas en NAS North Island, en comparación con la Alternativa de No Acción, y la Alternativa 2

aumentaría ligeramente el número de las operaciones aéreas en NAS North Island y NS Norfolk. Sin embargo, esto no cambiaría capacidad de cada instalación para cumplir con procedimientos de seguridad de la aviación militar en la llegada y salida de aviones a través de las pistas de vuelo y las operaciones que rodean los campos de aviación.

La operación del V-22 Naval no cambiaría el hábitat aéreo o su atractivo para las aves y otros animales salvajes; por lo tanto, las alternativas no afectarían a las aves/el Programa de Protección de Aves Contra el Peligro de Choque Contra los Aviones (BASH por sus siglas en inglés) en NAS North Island o NS Norfolk.

Calidad de Aire: El total de las emisiones de contaminantes de aire asociados con actividades de construcción bajo la Alternativa 1 y 2 en NAS North Island y NS Norfolk, incluso si todas las actividades de construcción ocurren en un año y no dos, estarían muy por debajo de los umbrales anuales aplicables de importancia.

El Departamento Naval ha determinado que las emisiones potenciales de Alternativas 1 y 2 en NAS North Island no causarían o contribuirían a la violación de cualquier Estándar Nacional de Calidad de Aire (NAAQS por sus siglas en inglés) o normas de calidad del aire del ambiente de California. Las emisiones estarían por debajo del umbral de conformidad con los Umbrales Mínimos Generales. NS Norfolk se encuentra en la ciudad de Norfolk, que está dentro del Control de Calidad de Aire de la Región de Carreteras Interestatales de Hampton (AQCR por sus siglas en inglés). Es el AQCR el responsable de la consecución de los NAAQS; por lo tanto, la Acción Propuesta no requiere de una Evaluación de la Conformidad General. El incremento neto de las emisiones en la sustitución de las operaciones de aeronaves C-2A por las operaciones del V-22 Naval propuesto en NAS North Island o NS Norfolk bajo las Alternativas 1 y 2 no excederían ningún límite de Prevención de Deterioro Significativo. Los aumentos de las emisiones para el inventario global de gases de efecto invernadero bajo las Alternativas 1 o 2 producirían una insignificante contribución al cambio climático futuro.

Transportación: La implementación de la Acción Propuesta no tendría un impacto significativo en el transporte local. Las Alternativas 1 y 2 darían como resultado un aumento a corto plazo en los camiones de reparto de construcción y vehículos de trabajadores de la construcción en NAS North Island y NS Norfolk, lo que tendría un impacto temporal en las carreteras Coronado y Norfolk. En promedio, según la Alternativa 1, aproximadamente cinco viajes en camión por día de trabajo (de

lunes a viernes) viajarían a NAS North Island, y aproximadamente un viaje en camión por día de trabajo viajaría a NS Norfolk, durante un período de construcción de 24 meses. Bajo la Alternativa 2, aproximadamente cuatro viajes en camión por día de trabajo viajarían a NAS North Island y aproximadamente un viaje en camión por día de trabajo viajaría a NS Norfolk durante un período de construcción de 24 meses.

Bajo la alternativa 1 en NAS North Island, la adición de 341 miembros generarían un estimado de viajes de 340 pasajeros, denominado Tráfico Diario Promedio (ADT por sus siglas en inglés), que es menos del 1 por ciento del tráfico diario existente en NAS North Island. Este aumento en ADT ya ha sido considerados en proyectos acumulados analizados previamente por el Departamento Naval en un estudio de impacto de tráfico completado en el 2008. Bajo la Alternativa 2, un personal adicional de 161 personas generaría un ADT de 160 aproximadamente, menos de 1 por ciento del tráfico diario de existente NAS North Island.

En la Alternativa 1 en el NS Norfolk, una reducción de 126 miembros del personal resultaría en una disminución estimada de 125 ADT, menos de 1 por ciento del tráfico diario existente de NS Norfolk. Alternativa 2, un aumento de 54 miembros del personal generaría un incremento estimado de 55 ADT, menos del 1 por ciento del tráfico diario de NS Norfolk existente. Estos cambios tendrían un efecto insignificante sobre el tráfico.

Las Alternativas 1 y 2 tendrían un impacto mínimo en la capacidad de compartir los autos, autobuses y otros medios de transporte alternativos en NAS North Island y NS Norfolk. El Departamento Naval continúa trabajando junto con las comunidades y las autoridades de transporte para planificar la mejora del sistema de transporte local y regional para proporcionar más opciones para el transporte de personal militar y los residentes.

Recursos Biológicos: Implementación de la Alternativa de No Acción, Alternativa 1 o la Alternativa 2 no provocarían impactos significativos a los recursos biológicos en NAS North Island o NS Norfolk.

La Alternativa 1 daría lugar a un aumento en las operaciones de aeronaves en NAS North Island y la Alternativa 2 aumentaría las operaciones de aeronaves en NAS North Island y NS Norfolk. El aumento de las operaciones tiene el potencial de resultar en un incremento en BASH, incluyendo las aves migratorias, como está definido en la Ley de Tratado de Aves Migratorias (MBTA por sus siglas en inglés). Las operaciones de aeronaves se llevarían a

cabo según el Plan BASH de NBC y el Plan de Gestión de Recursos Naturales Integrado (INRMPS por sus siglas en inglés) de NS Norfolk, que reduciría al mínimo el riesgo de colisión e impactos a la fauna en NAS North Island y NS Norfolk. Además, no se crearía hábitats atractivos bajo las Alternativas 1 o 2 que aumentarían la concentración de aves en los campos de aviación. Debido a que estas operaciones son actividades de preparación militar y no se espera que causen efectos adversos significativos en las poblaciones de aves migratorias, están exentas de las prohibiciones de captura de la MBTA.

De conformidad con el Memorando de Entendimiento del Departamento de Defensa (Dod por sus siglas en inglés) con el Servicio de Pesca y Vida Silvestre de los Estados Unidos (USFWS por sus siglas en inglés), para asegurar que las actividades de construcción no afecten a las aves protegidas por el MBTA (incluyendo aves de preocupación para la conservación) los trabajos de demolición de edificios y remoción de árboles (si existiere alguno en el lugar), en la medida posible, se haría fuera de la temporada de cría (época no reproductiva que va desde el 1 de septiembre al 14 de febrero). Si este trabajo debe llevarse a cabo durante la temporada de cría de aves, un biólogo calificado debe confirmar que estas acciones no afectarían ningún nido activo. En NAS North Island, si se encuentra un nido activo en el área del proyecto, cualquier acción de eliminación de nidos debe ser supervisada por el biólogo de vida silvestre de NBC. El biólogo de vida silvestre de NBC, en coordinación con el biólogo calificado, debe confirmar que no habrá impactos en los nidos activos antes de que el trabajo de construcción pueda reanudarse. Se evitarían los impactos a las especies de aves protegidas por el MBTA y sus nidos activos durante la construcción. El riesgo de impactos a especies MBTA se espera que siga siendo similar a las condiciones existentes. Por lo tanto, bajo las Alternativas 1 y 2 no se prevé tener efectos adversos significativos en la población de especies de aves migratorias (incluyendo aves de preocupación para la conservación) que darían lugar a la necesidad de mitigación y consulta con el USFWS.

El Departamento Naval ha determinado que implementar la Alternativa 1 o 2 en NAS North Island puedan afectar, pero no es probable que afecten negativamente al charrancito americano de California y al chorlito nevado occidental; por lo tanto, ha llevado a cabo consultas informales con el USFWS. No habrá construcción dentro de 300 pies del área de gerencia del charrancito americano de California de NAS North Island (también llamado sitio MAT) y ninguna construcción pesada dentro de los 500 pies del sitio MAT ocurriría durante la temporada de

reproducción de las golondrinas de mar de California. La construcción a más de 500 pies del sitio MAT que podría causar ruido o impactos visuales a las golondrinas de mar (por ejemplo, demolición de edificios, martilleo) se realizaran fuera de la temporada de cría de golondrinas de California en la medida posible. Los nidos de los chorlitos nevado occidental encontrados en el campo de aviación se removerán para la cría en cautiverio según la Opinión Biológica (BO por sus siglas en inglés) en las Operaciones y Estrategias de Gestión en el Campo de Aviación en NAS North Island (FWS-SDG-3908.3, 01 de abril de 2005). Las aeronaves ocasionalmente chocan contra el charrancito americano de California y el chorlito nevado occidental, bajo condiciones básicas. Dadas las cifras muy bajas de BASH de incidentes con estas especies en los últimos 35 años (un total de siete incidentes de aviones chocando contra charrancitos americanos de California y dos incidentes de aviones chocando contra chorlito nevado occidental) en comparación con el número de las operaciones de aeronaves existentes, un incremento menor en las operaciones de avión no se espera que aumente los incidentes con el charrancito americano de California o con el chorlito nevado occidental más de los ya autorizadas en el campo de aviación de las operaciones en curso y las estrategias de gestión en NAS North Island BO (FWS-SDG-3908.3, 01 de abril de 2005). Continuando la adherencia al Plan de BASH se reduciría al mínimo el riesgo de colisión y/o impactos a la fauna en NAS North Island. En una carta fechada el 26 de marzo de 2018, el USFWS estuvo de acuerdo con la determinación del Departamento Naval. En su carta de concurrencia, el USFWS declaró: "Basado en el lugar y la información de las especies [descrita en la carta de concurrencia] y el compromiso del Departamento Naval de implementar las medidas de conservación propuestas, concluimos que cualquier impacto potencial del hacia el charrancito americano de California y el chorlito nevado occidental serán evitados o reducidos a un nivel de insignificancia que justifique nuestra conformidad con la determinación del Departamento Naval de que el proyecto no afectará adversamente al charrancito americano de California y el chorlito nevado occidental."

En NS Norfolk no se han confirmado especies de flora o fauna en peligro de extinción, en amenaza de extinción, o candidatos a nivel federal.

Recursos Hídricos: La aplicación de la Alternativa 1 o la Alternativa 2 no resultaran en impactos significativos a los recursos hídricos en NAS North Island o NS Norfolk. La operación de las instalaciones en NAS North Island y NS Norfolk propuestas bajo las Alternativas 1 y 2 se cumplirían bajo las normas y

políticas estándar para el manejo de aguas lluvias posteriores a la construcción bajo la Ley de Seguridad e Independencia Energética de 2007; las Normas del Departamento Naval para el Desarrollo de Estándares de Bajo Impacto; La Instrucción de la Operación Naval 4100.5E; Orden Ejecutiva 13834, *Operaciones Federales Eficientes*; el Permiso de la NBC del Sistema Nacional de Eliminación y Descarga de Contaminantes (NPDES por sus siglas en inglés) y el Permiso de NS Norfolk de Sistemas de Eliminación y Descarga de Contaminantes en Virginia (VPDES por sus siglas en inglés). Funciones de administración de aguas pluviales luego de la construcción se incorporará en el proyecto de planificación y diseño del sitio. Las aguas que no sean de lluvia descargadas desde los bastidores de lavado se desviarán al sistema sanitario. Ambas alternativas podrían requerir actividades de desecación durante la construcción debido a la poca profundidad del agua subterránea dentro de las áreas del proyecto. El contratista de construcción cumpliría con los requisitos aplicables para las descargas. El Departamento Naval planea incorporar medidas apropiadas para abordar los posibles impactos del aumento del nivel del mar.

Infraestructura: En NAS North Island, Alternativa 1 aumentaría el uso del agua a aproximadamente 87,000 galones por día (98 pies por acre al año) y la colección de aguas residuales a 0.053 millones de galones por día. La Alternativa 2 resultaría en un aumento de uso de agua de aproximadamente 45,000 galones por demanda de agua al día (50 pies por acre al año) y a colección de aguas residuales a 0.025 millones de galones al día. Esto resultaría en un aumento de 1 por ciento en la demanda de agua para área de servicio de la California American Water del Distrito de Condado de San Diego bajo Alternativas 1 o 2; el cual dispondría de suficiente capacidad para acomodar este aumento. El sistema de aguas residuales existente en NAS North Island manejaría adecuadamente el aumento de las aguas residuales de personal adicional y las actividades operacionales. El uso de la rejilla de lavado del V-22 Naval aumentaría aguas residuales enviada a la planta de recuperación de petróleo a 3,250 galones diarios bajo la Alternativa 1 y por 2,000 galones diarios bajo la Alternativa 2, y puede superar la actual descarga industrial permitida (26,100 galones por día). Si es necesario, El Departamento Naval obtendría un aumento en la descarga permitida de aguas residuales industriales. La construcción y operaciones aumentarían los residuos sólidos en NAS North Island. Sin embargo, se minimizaría el flujo de residuos a través de prácticas de reciclaje obligatorias, y la capacidad de los vertederos existentes deberían ser capaces de acomodar los residuos. Las utilidades y la infraestructura

eléctrica existente tienen capacidad suficiente para absorber la demanda adicional del incremento menor de la población.

En el NS Norfolk, la Alternativa 1 aumentaría la demanda de agua y la recolección de aguas residuales de la rejilla de lavado; este impacto generalmente se compensaría por la reducción del personal de 126 personas. La construcción y las operaciones aumentarían los residuos sólidos; los vertederos de la zona tienen capacidad para aceptar los residuos adicionales. Las utilidades y la infraestructura eléctrica existente manejarían adecuadamente la demanda de los servicios propuestos.

En el NS Norfolk, bajo la Alternativa 2, el personal adicional, las familias y la rejilla de lavado aumentarían el uso del agua en la ciudad de Norfolk, pero el aumento no sería significativo. El sistema de aguas residuales existente en NS Norfolk manejaría adecuadamente el incremento menor en las aguas residuales que pudieran resultar del aumento del personal y de las actividades operacionales. La construcción y las operaciones aumentarían los residuos sólidos en el NS Norfolk. Sin embargo, se minimizaría el flujo de residuos sólidos a través de prácticas de reciclaje obligatorias, y la capacidad de los vertederos existentes serían capaces de acomodar los residuos. La infraestructura eléctrica de NS Norfolk tiene amplia capacidad para absorber la población y el aumento de las operaciones en las instalaciones.

Recursos Culturales: De conformidad con los reglamentos de aplicación de la Ley Nacional de Preservación Histórica (NHPA por sus siglas en inglés) Sección 106, el Departamento Naval ha determinado que no se verían afectadas las propiedades históricas en NAS North Island con la implementación de cualquiera de las alternativas. Por lo tanto, según la estipulación VIII-B del Acuerdo Programático de NBC, NBC ha satisfecho las responsabilidades bajo Sección 106 para la Acción Propuesta y no se requiere más revisión de la Sección 106 de la NHPA.

No se anticipa ningún efecto adverso al Registro Nacional de Lugares Históricos (NRHP por sus siglas en inglés) elegibles o recursos arquitectónicos o arqueológicos listados en NRHP en NS Norfolk. En cumplimiento con la Sección 106 de la NHPA, el Departamento Naval consultó con el Departamento de Recursos Históricos de Virginia, que actúa como el Oficial de Preservación Histórica del Estado (SHPO por sus siglas en inglés); con tribus federalmente reconocidas; y con las partes interesadas con respecto a la determinación de los efectos de la propuesta de construcción y las actividades de operaciones de vuelo en NS Norfolk.

En una carta fechada el 3 de enero de 2018, el Departamento de Recursos Históricos de Virginia coincidió con la determinación del Departamento Naval de que la implementación de la Acción Propuesta no tendría ningún efecto adverso en las propiedades históricas. El Departamento Naval coordinaría con el Departamento de Recursos Históricos de Virginia durante el proceso de diseño del hangar. No se espera que se encuentren recursos culturales no descubiertos durante la implementación de la Acción Propuesta; sin embargo, en el improbable caso de un descubrimiento inadvertido de recursos culturales no registrados o no evaluados previamente durante las operaciones perturbadoras terrestres, el Departamento Naval gestionará estos recursos de acuerdo con el NHPA y otras leyes federales y estatales, regulaciones e instrucciones del Departamento Naval y el Departamento de Defensa.

Materiales Peligrosos Y Residuos: La cantidad de residuos peligrosos generados por la demolición de edificios existentes y las actividades de construcción/renovación asociadas con las Alternativas 1 y 2 en NAS North Island y NS Norfolk sería menor y no se espera que sobrepase las capacidades de las instalaciones de eliminación de residuos peligrosos existentes. Las instalaciones han establecido medidas y programas para la gestión de las actividades de construcción para asegurar que se lleven a cabo en cumplimiento con las leyes y reglamentos

Socio-economía: Habrán tanto a corto como a largo plazo pequeños impactos económicos beneficiosos de las actividades de construcción en las Alternativas 1 y 2 tanto en NAS North Island como en NS Norfolk.

En las operaciones en NAS North Island, habría aumentos en personal de 341 nuevas personas en la Alternativa 1 y de 161 personas en la Alternativa 2 que generarían un menor impacto económico beneficioso. En el NS Norfolk, en la Alternativa 1, habría una disminución de 126 personas en NS Norfolk y un aumento de 54 personas bajo la Alternativa 2. Dada la magnitud de las economías regionales y el empleo total en NAS North Island y NS Norfolk, estos niveles de pérdida o ganancia de puestos de trabajo no tendrían importantes efectos directos o indirectos sobre los recursos económicos locales.

No se prevén impactos adversos significativos a la población debido al pequeño incremento propuesto. Mientras que el nuevo personal del Departamento Naval tenga que encontrar vivienda en la comunidad, suponiendo que todos 341 o 161 nuevo personal en NAS North Island (Alternativas 1 y 2, respectivamente) busquen vivienda en la comunidad para todos simultáneamente en el año 2020, representaría 1 por ciento o menos de las unidades de

vivienda de la Estadística del Área Principal O (MSA por sus siglas en inglés) del Condado Central de San Diego, y de 1 a 2 por ciento de viviendas vacantes proyectadas para el año 2020. Estos aumentos no resultarían en un impacto significativo directo o indirecto.

Mientras que 54 nuevas personas en el Departamento Naval en NS Norfolk podrán encontrar vivienda en la comunidad en la Alternativa 2, esto representa menos del 1 por ciento de unidades de vivienda de la ciudad de Norfolk y no resultaría en un impacto directo o indirecto.

Basado en el número y capacidad de centros de cuidado infantil en NAS North Island y NS Norfolk, se asume que existe una amplia capacidad de atención para los 88 o 44 nuevos niños de edad preescolar (Alternativa 1 y Alternativa 2, respectivamente) en NAS North Island y para 15 niños en edad preescolar en el NS Norfolk (Alternativa 2).

El análisis de la EA ha determinado que los posibles impactos ambientales que tienen el potencial de afectar poblaciones minoritarias o poblaciones de bajos ingresos en las comunidades NAS North Island y NS Norfolk, incluyendo seguridad, ruido, socio-economía y emisiones al aire, serían insignificantes. Por lo tanto, Las Alternativas 1 y 2 no supondría efectos desproporcionados o adversos a la salud humana o al ambiente en las poblaciones minoritarias o en poblaciones de bajos ingresos en las comunidades NAS North Island o NS Norfolk.

Impactos Acumulativos: Basado en el análisis de cada recurso potencialmente impactado por la Acción Propuesta, la implementación de cualquiera de las dos alternativas de acción combinadas con los pasados, presentes y futuros proyectos razonablemente previsibles, no darían lugar a importantes impactos acumulativos en NAS North Island o NS Norfolk.

Consistencia Costera: El Departamento Naval ha determinado que la Alternativa 1 y la Alternativa 2 en NAS North Island no tendrían ningún efecto sobre los recursos o el uso de la zona costera de California. La Comisión Costera de California estuvo de acuerdo con la determinación negativa mediante carta del 16 de marzo de 2018. Durante la consulta con la Comisión, el Departamento Naval reiteró su compromiso de continuar la cooperación con la Ciudad de Coronado en los esfuerzos de planificación para monitorear y, cuando sea factible y factible, examinar formas para reducir los efectos de los aviones y el tráfico en los residentes, recreación y vida silvestre.

El Departamento Naval determinó que la Alternativa 1 y la Alternativa 2 en NS Norfolk podría tener un efecto sobre el uso o los recursos costeros de la zona costera del estado de Virginia y sería consistente en la mayor medida posible con las políticas aplicables del programa de manejo de zona costera de Virginia (CZM por sus siglas en inglés). El Departamento Naval ha consultado con el Departamento de Calidad Ambiental de Virginia (VDEQ por sus siglas en inglés) en esta determinación. En su carta fechada el 14 de diciembre de 2017, VDEQ declaró que en base a su revisión de la determinación de coherencia y los comentarios presentados por las agencias que administran las políticas exigibles del Programa Virginia CZM, VDEQ coincide en que la propuesta del Departamento Naval es consistente en la mayor medida posible con el Programa de Virginia CZM siempre que se obtengan todos los permisos y aprobaciones correspondientes.

Participación Pública: Se publicó un aviso de disponibilidad y una reunión pública de puertas abiertas para el borrador de la EA en los periódicos de Virginia (*The Virginian-Pilot*) y California (*The San Diego Union Tribune*), 4, 5 y 6 de enero de 2018, y en los periódicos semanales de California (*Imperial Beach Eagle & Times*, *La Prensa* y *Coronado Eagle & Journal*) el 4, 5 y 10 de enero, respectivamente. Cuando un breve cierre del gobierno causó la cancelación y reprogramación de la reunión pública de Coronado, el Departamento Naval republicó un Aviso de Disponibilidad y reprogramación de la reunión pública de puertas abiertas para el borrador del EA en el *San Diego Union Tribune* (26, 27 y 28 de enero de 2018), *Coronado Eagle & Journal* (31 de enero), *Imperial Beach Eagle & Times* (1 de febrero) y en *La Prensa* (26 de enero). Las reuniones públicas se llevaron a cabo en la sucursal de la biblioteca Mary D. Pretlow Anchor en Norfolk, Virginia el 18 de enero de 2018 y en el Centro Comunitario de Coronado en Coronado, California el 7 de febrero de 2018 con una asistencia combinada de 45 personas.

El Borrador de la EA estuvo inicialmente disponible para su revisión durante 30 días desde el 4 de enero al 5 de febrero de 2018. Después de la reprogramación de la reunión pública de Coronado, el Departamento Naval extendió el período de revisión preliminar del EA por tres semanas adicionales hasta el 26 de febrero de 2018. El Borrador de la EA se publicó en el sitio web del proyecto y las copias en papel estaban disponibles en cuatro bibliotecas del área de San Diego y tres bibliotecas del área de Hampton Roads.

Treinta y dos comentarios de individuos, funcionarios municipales, organizaciones locales, agencias estatales y tribus fueron recibidos en el borrador de la EA a través del correo

postal, sitio web del proyecto, correo electrónico, y en las dos reuniones de información pública. De los 32 comentarios recibidos, 17 expresaron su apoyo a la Acción Propuesta (9 en NS Norfolk y 8 en NAS North Island). Varios comentarios expresaron preocupación sobre los contornos de ruido y las rutas de vuelo de las aeronaves en las cercanías de la ciudad de Coronado. Los comentarios también incluyeron preocupaciones sobre la seguridad, la calidad del aire, el Programa de Zonas de Uso Compatible con Instalaciones Aéreas (AICUZ) en NAS North Island, la compatibilidad del uso del suelo, especies de aves y el tráfico en la Ciudad de Coronado. Los comentarios recibidos durante el período de revisión pública se consideraron al finalizar la EA y los comentarios también se considerarán al tomar la decisión final sobre la implementación de las alternativas.

Determinación: En base al análisis presentado en la EA, el Departamento Naval encuentra que la implementación de la Alternativa 1 o 2 de la Acción propuesta no tendrá un impacto significativo en la calidad del medio ambiente humano o natural ni generará una gran controversia. Por lo tanto, la preparación de una Declaración de Impacto Ambiental no será requerida. El Departamento Naval procederá con la acción propuesta como se describe en la Alternativas 1 y 2; la ubicación final del escuadrón de entrenamiento del V-22 Naval y la escuela de mantenimiento se determinará al finalizar el proceso de selección por parte de la Oficina del Jefe de Operaciones Navales.

La EA preparada por el Departamento Naval está archivado y las partes interesadas pueden obtener una copia descargando la EA del sitio web del proyecto: <http://www.aftteis.com/navy-v-22>, o también puede ser descargado en: <http://www.public.navy.mil/usff/environmental/Pages/navy-v22.aspx>.

Fecha

Elizabeth Nashold
Comando de las Fuerzas de la Flota
de los EE. UU.