

Resumen Ejecutivo

ES.1 Resumen

El propósito del Resumen ejecutivo y la gráfica de resumen de impactos, es proporcionar al lector una breve descripción del Proyecto propuesto, las alternativas del Proyecto, los efectos ambientales previstos, y las posibles medidas de mitigación que podrían reducir la severidad de los impactos relacionados con el Proyecto. El Departamento de Control de Sustancias Tóxicas (DTSC por sus siglas en inglés), como el organismo principal en virtud de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA por sus siglas en inglés), ha elaborado el presente Informe de Impacto Ambiental (EIR por sus siglas en inglés), de conformidad con CEQA, el Código de Recursos Públicos Secciones 21000 y ss., las Secciones 15000 y ss. de 14 CCR.

Este EIR es un documento informativo que está siendo utilizado por las organismos gubernamentales y el público en general para revisar y evaluar el proyecto. El lector no debe basarse exclusivamente en el Resumen ejecutivo como la única base para el juicio del Proyecto y las alternativas. El EIR completo debe ser consultado para obtener información específica acerca de los efectos ambientales y la implementación de las medidas de mitigación asociadas.

Alcance del Informe de Impacto Ambiental (EIR)

El EIR examina los posibles impactos a corto y largo plazo del Proyecto propuesto. Estos impactos fueron determinados por medio de un proceso riguroso, bajo mandato de CEQA, en el que se comparan y contrastan las condiciones que existirían una vez que el Proyecto sea implementado con las condiciones actuales. La importancia de cada impacto identificado se determinó por medio de los límites de importancia disponibles de las agencias gubernamentales, tales como los límites para las emisiones de contaminantes atmosféricos y de gases de efecto invernadero del Distrito de Administración de la Calidad del Aire de la Costa Sur, y otros límites de CEQA determinados por medio de una revisión de los lineamientos de CEQA y la lista de verificación de CEQA cuando no existen límites apropiados para los recursos. Las siguientes categorías son utilizadas para clasificar los impactos relacionados con el Proyecto:

- *Clase I* - Impactos adversos significativos que no pueden ser mitigados o evitados de forma factible. Si el Proyecto es aprobado, será necesario que los responsables de la toma de decisiones adopten una declaración de razones predominantes, de conformidad con la Sección 15093 de CEQA, explicando por qué los beneficios del Proyecto son mayores que los efectos ambientales adversos inevitables.
- *Clase II* - Impactos adversos significativos que pueden ser mitigados o evitados de forma factible. Si el Proyecto es aprobado, será necesario que los responsables de la toma de decisiones formulen las conclusiones de conformidad con la Sección 15091 de CEQA, y que los impactos hayan sido mitigados en la mayor medida posible, mediante la aplicación de las medidas de mitigación recomendadas.
- *Clase III* - Impactos adversos que son poco significativos. Estos impactos no requieren mitigación, ni exigen que se formulen conclusiones.
- *Clase IV* – Ningún impacto.

Aviso de Preparación

El 30 de diciembre de 2013, el DTSC distribuyó un Aviso de Preparación (NOP por sus siglas en inglés) que describe el Proyecto para su revisión por el estado afectado, así como por el condado, las agencias de la ciudad, los proveedores de servicios públicos, las organizaciones interesadas y el público en general. Además de obtener comentarios por escrito sobre el NOP durante el periodo de comentarios públicos de 33 días, se llevaron a cabo dos reuniones públicas el 14 de enero de 2014. Las reuniones proporcionaron una oportunidad para que las agencias públicas y el público afectado pudieran expresar sus preocupaciones sobre el Proyecto y los temas que se deben abordar en el EIR del Proyecto. Todos los comentarios (escritos, por correo electrónico y verbales) fueron tomados en cuenta para la elaboración de este EIR.

ES.2 Descripción del Proyecto Propuesto

El Proyecto propuesto consiste en la construcción de una planta de reciclaje de aceite usado y un centro designado de recolección de residuos peligrosos de California, que sería construido en su totalidad dentro de un sitio de CleanTech de 0.98 acres existente, ubicado en el 5820 Martin Road en Irwindale, California (véase la Figura ES-1). La instalación sería diseñada para aceptar y procesar hasta 1, 500,000 galones de aceite usado cada mes. Otros desechos peligrosos designados de California que se recibirán, en cantidades mensuales mucho menores, incluiría anticongelante usado, aguas residuales que no pertenecen a la Ley de Conservación y Recuperación de Recursos (RCRA por sus siglas en inglés) (tales como aguas residuales aceitosas), y residuos sólidos contaminados con aceite. -Los desechos federales, peligrosos y no peligrosos, no serán recibidos y almacenados en el sitio como parte del Proyecto. Los principales componentes de la instalación propuesta incluyen los siguientes:

- Dos nuevas (tres en total) bahías de carga/descarga, pozos de hormigón con barras de refuerzo de acero con revestimiento Visqueen con recubrimiento epóxico.
- Áreas de contención del depósito con barras de refuerzo de acero forradas en Visqueen con recubrimiento epóxico, losas de hormigón armado y pozos de hormigón alineados.
- Doce nuevos (catorce en total) depósitos de almacenamiento de 20,000 galones (algunos de ellos con múltiples compartimientos).
- La eliminación o reubicación de la operación de filtrado de aceite reciclado y la operación de trituración de filtrado de aceite existentes.
- El EIR también presenta alternativas al Proyecto, incluyendo la Alternativa de “no realizar el Proyecto”, y una evaluación cualitativa de los impactos asociados con la implementación de cada una. Por último, los impactos acumulativos del Proyecto también fueron evaluados al ser añadidos a otros proyectos locales propuestos o aprobados.

Todas las actividades de construcción, además de la mejora de las rampas para camiones, se llevarán a cabo dentro del edificio existente en el sitio. Todas las operaciones de transferencia y tratamiento se llevarán a cabo dentro del edificio existente en el sitio. El Proyecto propuesto se compone de dos áreas de proceso distintas, separadas por un muro interno, y cuatro unidades totales de proceso. La descripción de estas áreas de proceso y unidades de proceso se proporciona a continuación.

Área de Proceso 1

El Área de proceso 1, que está en el lado este del edificio, y está separada del resto del edificio por un muro, contiene completamente dos unidades de proceso identificadas como la Unidad 1 y la Unidad 2. Esta área de proceso contiene las áreas de almacenamiento y transferencia de tambores, el área de procesamiento de tambores y materiales, un compartimiento de descarga de 10 a 15 yardas (Unidad 1), y tres depósitos de proceso de almacenamiento/transferencia (Unidad 2). Esta área de proceso recibiría todos los materiales de desecho entrantes dentro de tambores/contenedores (Unidad 1), y, normalmente, también recibiría el aceite usado de los contenedores de cantidades pequeñas entregados en camiones de caja o por colectores de terceros (Unidad 2). Las entregas de residuos al por mayor pueden ser recibidas en los depósitos de la Unidad 2.

Unidad 1 - Área de almacenamiento de tambores

Esta área está diseñada para contener, gestionar y procesar hasta 384 tambores, una mezcla de tambores y cubetas industriales que varían en tamaño desde 5 hasta 55 galones, cubetas industriales desde 250 hasta 300 galones, cajas de una yarda cúbica y un contenedor de descarga de 10 a 15 yardas cúbicas. Los tambores, cubetas industriales, cajas y contenedores se pueden almacenar durante un máximo de 90 días antes de ser enviados fuera del sitio. El volumen total de almacenamiento de esta unidad sería de 21,120 galones.

La Unidad 1 también se utiliza para el envío y recepción, carga y descarga de materiales sólidos y líquidos, para la transferencia de materiales de tambor a tambor, de un tambor a una cubeta industrial, de una cubeta industrial a otra cubeta industrial, de un tambor/cubeta industrial a un depósito de proceso, de un tambor a un compartimiento de descarga, de un camión cisterna a un depósito receptor/depósito de almacenamiento, de un depósito receptor/ depósito de almacenamiento a un camión cisterna. Esta unidad incluiría un pozo de hormigón revestido de Visqueen, con recubrimiento epóxico y barras de refuerzo de acero de 7 centímetros de espesor (pozo No. 1) con una capacidad de aproximadamente 1,100 galones. Las operaciones de descarga de camiones se llevarán a cabo directamente sobre este pozo. La Rampa No. 1, que sirve como parte del Área de proceso 1 en el área de carga/descarga, no requiere de permisos y no está permitida en el marco de la Unidad 1 o Unidad 4, debido a que no ocurrirá ninguna transferencia entre camiones en la Rampa No. 1, y las actividades de carga y descarga de camiones por sí solas no requieren de un permiso de instalación para residuos peligrosos. Sin embargo, las actividades de carga y descarga que se producen a través de la rampa No. 1, incluyendo el procesamiento y el tráfico de camiones asociado a esta rampa, se incluyen en la evaluación de los impactos del Proyecto propuesto.

Unidad 2 - Depósitos con varios compartimentos

Esta Unidad contendrá tres depósitos de almacenamiento de acero sobre el suelo, de 20,000 galones de capacidad (Depósitos 1 - 3). El volumen total de almacenamiento de líquidos en esta unidad será de 60,000 galones. Cada tanque de almacenamiento de 20,000 galones está subdividido en dos compartimientos separados, identificados como sigue:

DEPÓSITO #1:

- a. Compartimiento 1A: Capacidad de 10,000 galones, contenido de anticongelante usado
- b. Compartimiento 1B: Capacidad de 10,000 galones, contenido de aguas residuales no reguladas por RCRA

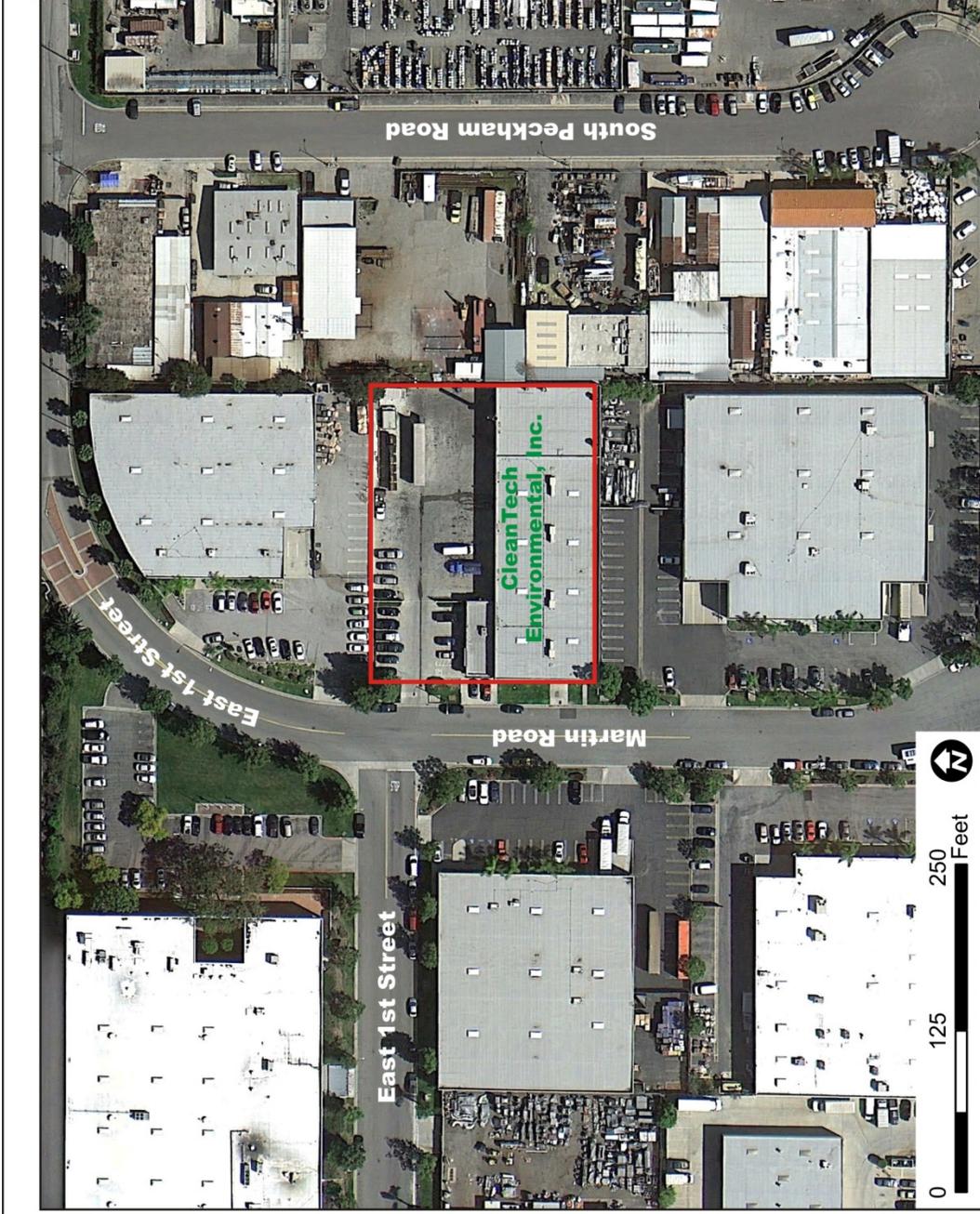


Figure ES-1
Site Location

DEPÓSITO #2:

- a. Compartimiento 2A: Capacidad de 10,000 galones, contenido de aceite usado
- b. Compartimiento 2B: Capacidad de 10,000 galones, contenido de aceite usado

DEPÓSITO #3:

- a. Compartimiento 3A: Capacidad de 10,000 galones, contenido de aceite usado
- b. Compartimiento 3B: Capacidad de 10,000 galones, contenido de aceite usado

Area de Proceso 2

El Área de proceso 2 contiene dos unidades identificadas como las unidades 3 y 4. Esta área de proceso se encuentra en el interior del edificio existente, adyacente y al oeste de Área de proceso 1. Este área de proceso contiene el área general de procesamiento a granel y las áreas de almacenamiento y contención de derrames. El volumen total de almacenamiento de líquidos en esta área de proceso será de 220,000 galones.

Unidad 3 - Área de almacenamiento de depósitos

Esta Unidad contendrá once depósitos de 20,000 galones (Depósitos 4-14). Cada depósito tiene una capacidad operativa de 20,000 galones. Estos depósitos pueden describirse de la siguiente manera:

- a. Los depósitos 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 12, 13, y 14 son depósitos de 20,000 galones que tienen un solo compartimiento y se utilizan para la mezcla, el aumento de volumen y el almacenamiento del aceite usado y/o certificado.
- b. Depósito 7, un depósito de 20,000 galones con tres compartimentos separados: 7A, 7B y 7C se utilizarían para el almacenamiento de anticongelante usado y aguas residuales no reguladas por RCRA, y para la recolección de los residuos líquidos de los derrames de proceso, obtenidos de cualquiera de los diversos pozos ubicados en las áreas de proceso, las aguas pluviales obtenidas de las zonas exteriores, etc.

Los depósitos que serán designados como Depósitos 6 y 7 ya fueron instalados en el sitio y en la actualidad forman parte de la operación existente de filtración de aceite reciclado. Los dos depósitos existentes serán reutilizados para su uso como se señaló anteriormente.

Unidad 4 - Área de carga y descarga

Esta unidad de proceso se utiliza para el envío y recepción, carga y descarga de materiales sólidos y líquidos, para la transferencia de materiales de camión un cisterna a un depósito receptor/de almacenamiento, de un depósito receptor/de almacenamiento a un camión cisterna, de un camión cisterna a otro camión cisterna, y otras transferencias entre camiones. Esta unidad está compuesta por dos bahías de carga y descarga de camiones, las cuales cuentan con un pozo de hormigón revestido de Visqueen, con recubrimiento epóxico y barras de refuerzo de acero de 7 centímetros de espesor, con una capacidad de aproximadamente 1,100 galones. La rampa y el pozo No. 2 ya fueron construidos, mientras que la rampa y el pozo No. 3, serán construidos como parte del Proyecto propuesto. Las operaciones de descarga de camiones se llevarán a cabo directamente sobre estos pozos.

Todas las áreas de envío y recepción se encontrarán dentro de la instalación; serán operadas y estarán dentro de un área de contención con diques/bermas de hormigón y recubrimiento epóxico. Toda la zona exterior del edificio, dentro del patio de servicio de hormigón, está vallada. El estacionamiento para empleados se encuentra fuera del área cercada de proceso.

La nueva instalación propuesta operaría 24 horas al día, 6 días a la semana (de domingo a viernes), y 52 semanas al año. Un total de 20 nuevos empleados, sin incluir los conductores de camiones, es requerido para la operación de estos nuevos procesos y el trabajo de apoyo de oficina relacionado. El aceite residual y otros residuos entrantes serán recogidos y transportados al sitio de CleanTech desde varios puntos alrededor del sitio del Proyecto en el Sur de California, así como de las zonas del Valle de San Joaquín y San Diego. La ruta principal de transporte local desde y hacia el sitio será la Autopista 210, saliendo en Irwindale Avenue, viajando hacia el sur y girando a la derecha en 1st Street, y luego a la derecha en Martin Road hacia el sitio del Proyecto. Se propone que los residuos de aceite reciclado y otros residuos salientes voluminizados sean transportados en camiones a la planta vecina de Veolia, ubicada a 0.25 millas desde el sitio de CleanTech para su posterior procesamiento, o hasta el Puerto de Los Angeles/Puerto de Long Beach y el centro de tratamiento de residuos Crosby & Overton en Long Beach, utilizando la misma ruta de transporte local hasta la Autopista 210. Los planes comerciales futuros de CleanTech incluyen la diversificación de su clientela de aceite reciclado, lo que requeriría el tratamiento adicional del aceite reciclado a nivel local para permitir su uso en el mercado de aceites reciclados (Azusa), así como el transporte de aceite reciclado en camiones para su uso como combustible en las instalaciones remotas de calderas/quemadores de Arizona y Nevada (como hornos de cemento y plantas de proceso de asfalto) que no cuentan con un servicio de gas natural.

Por favor, consulte la Sección 2 (Descripción del proyecto) para obtener información adicional y cifras relacionadas con la descripción y el diseño del Proyecto propuesto.

Resumen de Los Impactos del Proyecto

La importancia de cada impacto resultante de la implementación del Proyecto se ha determinado de acuerdo con los límites pertinentes de importancia de CEQA. Como se discutió en el EIR, sólo existen nueve posibles impactos significativos asociados con la implementación del Proyecto:

1. La construcción del sitio podría no ajustarse a las medidas de mitigación de gases de efecto invernadero correspondientes. Una medida de mitigación que requiere que los residuos de construcción apropiados (hormigón y pánel de yeso) sean reciclados en la medida posible, hace que este impacto ambiental sea poco significativo.
2. Es posible, pero muy poco probable, que las actividades de construcción resulten en el descubrimiento de recursos culturales. Una medida de mitigación que requiere de un manejo adecuado y una gestión de los recursos descubiertos, y otra medida de mitigación que requiere que un supervisor de origen nativo americano esté presente durante las excavaciones por debajo de la capa del relleno existente, hace que este impacto ambiental sea poco significativo.
3. Es posible, pero muy poco probable, que las actividades de construcción resulten en el descubrimiento de restos humanos. Una medida de mitigación que requiere de un manejo adecuado y una gestión de los restos humanos descubiertos, hace que este posible impacto sea menos significativo.
4. El aumento en el transporte de materiales peligrosos incrementaría la posibilidad de derrames accidentales que podrían tener consecuencias significativas. Una medida de mitigación que requiere de un plan de respuesta de emergencias de transporte de materiales peligrosos reduciría la posibilidad de derrames, y también haría que los posibles impactos de los derrames de transporte sea poco significativo.

5. Las actividades de construcción del proyecto podrían violar los reglamentos de la calidad del agua si los permisos de calidad del agua no son actualizados e implementados de manera apropiada. Una medida de mitigación que requiere al solicitante que aporte la correspondencia con las agencias reguladoras afectadas y los permisos actualizados de calidad del agua antes de la construcción, hará que estos posibles impactos sean poco significativos.
6. El aumento en el transporte de materiales peligrosos y la posibilidad resultante de derrames, también podrían generar impactos en las aguas superficiales. Las medidas de mitigación también harán que estos posibles impactos sean menos significativos.
7. Las actividades de construcción, si se realiza al aire libre y fuera del horario de 7:00 a.m. a 10:00 p.m., podrían violar la Ordenanza de protección contra la contaminación acústica de la Ciudad de Irwindale. Una medida de mitigación que requiere que el solicitante sólo programe actividades de construcción en el interior si la construcción requiere que se realice trabajo entre las 10:00 p.m. y las 7:00 a.m., hace que estos posibles impactos de ruido sean poco significativos.
8. El ruido de los camiones durante las operaciones del sitio podría causar impactos significativos si los camiones no reciben servicio con regularidad y no se respetan las restricciones designadas para las rutas de camiones. Una medida de mitigación que exige el cumplimiento de las regulaciones de ruido del Código Vehicular de California y el cumplimiento de las restricciones para las ruta de camiones, hará que este posible impacto de ruido sea poco significativo.
9. Las actividades operativas y de construcción del Proyecto aumentarían el tráfico de camiones en el área del Proyecto. Si las rutas de los camiones no son establecidas correctamente, podrían afectar las intersecciones y las autopistas que operan a un Nivel de Servicio (LOS por sus siglas en inglés) F durante las horas pico. Una medida de mitigación que requiere que los camiones tengan una ruta y horario adecuado para evitar las intersecciones LOS F y que los viajes de los camiones también estén programados, en lo posible, para evitar el tráfico en la autopista durante las horas pico, hace que este posible impacto sea poco significativo.

El resto de los impactos del Proyecto propuesto han sido determinados como poco significativos, o han sido identificados como de no impacto. La Gráfica ES-1 (Resumen de impactos y medidas de mitigación) se proporciona al final de esta sección y presenta un resumen de los posibles impactos ambientales significativos que podrían ser resultado del Proyecto propuesto, y las medidas de mitigación propuestas para hacer que estos impactos sean poco significativos. Está organizado para corresponder con el orden de las cuestiones ambientales discutidas en la Sección 3 (Entorno ambiental, impactos y medidas de mitigación).

La Gráfica ES-1 está dividida en cinco columnas: el número de declaración de posible impacto significativo identificado en cada área temática del EIR; la fase de proyecto con posible impacto significativo (construcción y/u operación); un resumen del impacto; medidas de mitigación que reduzcan el nivel de los impactos; y el nivel de importancia después de la implementación de las medidas de mitigación.

ES.3 Alternativas del Proyecto

La Sección 5 (Alternativas) proporciona una descripción de las posibles alternativas de proyectos, que van desde las tecnologías alternativas, sitios alternativos, tamaños alternativos para el proyecto, y la Alternativa de no realizar el Proyecto. La Alternativa de no realizar el Proyecto ha sido evaluada según lo exige §15126.6 (e) del Código de Regulaciones de California. El análisis de las alternativas incluye un análisis de las alternativas que fueron rechazadas, así como un análisis comparativo de un rango razonable de alternativas de proyectos posiblemente factibles.

Las alternativas en el análisis comparativo incluyen las siguientes:

Alternativa 1 - Alternativa de No Realizar el Proyecto

Bajo esta alternativa, el Proyecto propuesto no sería construido y los usos existentes en el sitio del Proyecto no se verían afectados.

Alternativa 2 - Reducción del Tamaño del Proyecto

Esta alternativa sería implementada en el mismo sitio que el Proyecto y seguiría las prácticas de construcción del Proyecto y los requisitos reglamentarios. Los requisitos de construcción del Proyecto y los componentes del Proyecto construidos (depósitos/tuberías) se reducirían, así como también el número requerido de viajes de camiones durante la operación.

Alternativa 3 - Ubicación Alternativa Para el Proyecto

Esta alternativa sería implementada en la misma escala que el Proyecto y seguiría las prácticas de construcción del Proyecto y los requisitos reglamentarios. Sin embargo, esta alternativa exigiría al solicitante adquirir los derechos de una propiedad debidamente zonificada y dimensionada, dentro o cerca del Puerto de Long Beach. Los requisitos de construcción aumentarían si no es posible la utilización de los depósitos y las rampas/pozos para camiones existentes. Algunas distancias de los viajes de transporte se reducirían y algunas se incrementarían. También será necesario añadir más camiones para la recolección diaria de los residuos, debido a las rutas más largas y mayores demoras en el tráfico que ocurren en y alrededor de la zona del Puerto de Long Beach. En general, los requisitos de transporte harían que sea más factible tomar en cuenta los planes comerciales de CleanTech para una diversa cartera de clientes para el aceite reciclado.

Alternativa Superior Para el Medio Ambiente

Como se planteó en la Sección 3 (Entorno ambiental, impactos y medidas de mitigación) y en la Sección 5 (Alternativas), el análisis contenido en este EIR concluyó que el Proyecto propuesto y todas las alternativas consideradas se traducirían en menos de impactos significativos, con la excepción de los posibles impactos en la calidad del aire y de transporte para la Alternativa 3 (Ubicación alternativa del Proyecto). La Alternativa de no realizar el Proyecto (Alternativa 1) resultaría en el nivel más bajo de los impactos localizados; sin embargo, la Alternativa de no realizar el Proyecto se traduciría en un aumento de los impactos regionales y globales de escala que serían necesarios para tratar el aceite de motor usado y otros flujos de residuos que se producirían con o sin el Proyecto. Adicionalmente, la Alternativa de no realizar el Proyecto no cumpliría con los objetivos del Proyecto presentado en la Sección 5.1.1 (Coherencia con objetivos del Proyecto).

Existen impactos adversos asociados con el Proyecto propuesto y las alternativas 2 y 3 (Alternativa de reducción del Proyecto), y si bien algunos de esos impactos pueden ser reducidos, al menos localmente, de acuerdo a las alternativas 2 y 3, estas alternativas no cumplen con todos los objetivos del proyecto y no

causan una reducción global de los impactos de la recolección y recertificación necesarias para convertir el aceite usado a aceite reciclado, o la recolección y el tratamiento eventual de otros flujos de residuos mencionados tomados en cuenta en el Proyecto. La Alternativa 2 no cumpliría el objetivo de recoger, examinar, tratar, certificar y transportar hasta 1.5 millones de galones de aceite utilizado cada mes. La Alternativa 3 no cumpliría con el objetivo del tratamiento del aceite reciclado, certificado localmente, como es necesario para servir de forma eficiente a una cartera de clientes diversa, incluyendo a clientes en los puertos de Long Beach/Los Angeles, el mercado de aceite reciclado en Azusa, y las remotas calderas/quemadores de combustible en Nevada y Arizona. Por lo tanto, el Proyecto propuesto es considerado como la alternativa superior para el medio ambiente por las siguientes razones:

1. El Proyecto propuesto tratará una mayor cantidad de aceite usado y certificará más aceite reciclado que la Alternativa 2 o la Alternativa de no realizar el Proyecto. El reciclaje permitido y controlado de aceite usado es una acción beneficiosa que:
 - a. Reduciría la necesidad de extracción y refinación adicional de aceite.
 - b. Aseguraría que todos los residuos de petróleo son recolectados y tratados correctamente, y no emitidos al medio ambiente.
2. El aceite usado y otros flujos residuales requerirán de recolección y tratamiento, independientemente de si el Proyecto es aprobado o no. Así, mientras que la Alternativa de no realizar el Proyecto se analiza en el contexto de la aprobación de este Proyecto en particular, no representa una realidad física, ya que estos flujos de residuos requerirán de recolección y tratamiento con o sin el Proyecto. Si la recolección y el tratamiento se realizan de acuerdo a la Alternativa de no realizar el Proyecto o Alternativa 2, de una manera más gradual y menos regulada, en comparación con el Proyecto propuesto, los posibles impactos asociados a estos flujos de residuos aumentarían considerablemente.
3. El Proyecto propuesto realizaría las mismas funciones que las alternativas 2 y 3, pero cumpliría con todos los objetivos de rendimiento del Proyecto y sería más eficiente, lo que daría lugar a impactos menores para la misma cantidad de procesamiento de residuos, debido a una mayor economía de escala, en relación con un mayor almacenamiento de residuos y capacidad de rendimiento. Por lo tanto, los impactos regionales relacionados con la recolección y el tratamiento de las cantidades de flujo de residuos, identificados para el Proyecto propuesto, son más bajos para el Proyecto propuesto que para la Alternativa 2. Adicionalmente, la Alternativa 2 deja espacio para otras operaciones en el sitio propuesto del Proyecto, que podrían crear un aumento de los efectos adversos localizados, asociados con las operaciones del sitio.
4. La ubicación del Proyecto propuesto es relativamente ideal, tanto en lo que respecta a la sinergia local, debido a la cercanía con la planta de Veolia, y con respecto a la recolección local actual de residuos y los planes futuros para la cartera de clientes de aceite reciclado de CleanTech. La Alternativa 3 reduciría los impactos adversos del Proyecto localizados que se producirían cerca del sitio del Proyecto propuesto. Sin embargo, esta alternativa haría que estos impactos adversos sean desplazados a la ubicación alternativa del proyecto, o inclusive que estos impactos sean mayores. En el caso de impactos en la calidad del aire y el tráfico, una ubicación alternativa, cerca del Puerto de Long Beach podría crear impactos significativos e inevitables.

ES.4 Áreas de Controversia/Temas a Resolver

DTSC completó un Aviso de Preparación y llevó a cabo dos talleres públicos locales durante el periodo de notificación pública en enero de 2014. Aunque se recibieron algunos comentarios durante el periodo de notificación pública, ninguna de estas observaciones indicaron aspectos ambientales significativos que podrían ser consideradas como áreas de controversia.

Además, este Borrador del EIR proporciona un análisis completo del Proyecto propuesto y no hay problemas técnicos de descripción del proyecto o cuestiones de revisión ambiental pendientes por resolver.

GRÁFICA ES-1 RESUMEN DE IMPACTOS DE CLASE II Y MEDIDAS DE MITIGACIÓN

Impacto en el Área de Recursos	Fase/Componente del Proyecto	Resumen de Impacto	Resumen de Medidas de Mitigación	Impacto residual
GCC-2	Construcción	Conformidad con las medidas de reducción apropiadas para las emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GHG por sus siglas en inglés).	GCC-2.1: Reciclaje de residuos de construcción Los residuos de construcción generados, específicamente los residuos de hormigón y placa, serán reciclados en la medida posible, dependiendo de la capacidad de los residuos para cumplir con los estándares de calidad necesarios para su reciclaje.	Poco Significativo
CUL-2	Construcción	Posibilidad de descubrimiento de recursos culturales	<p>MM CUL-2.1: Gestión de descubrimientos imprevistos. En el improbable caso de que recursos culturales no identificados previamente sean descubiertos durante la ejecución del Proyecto, todo el trabajo dentro de 20 pies alrededor del descubrimiento se detendrá y se redireccionará a otra ubicación. El hallazgo será protegido, y un especialista en recursos culturales o un representante designado será contactado inmediatamente. El especialista inspeccionará el descubrimiento y determinará si se requiere una investigación más a fondo. Si no es posible evitar impactos adicionales al descubrimiento, el recurso debe ser documentado en el Departamento de Parques y Recreación de California (DPR por sus siglas en inglés), en los registros de recursos culturales (Formulario 523 de DPR), y se debe presentar al South Central Coastal Information Center de la Universidad Estatal de California en Fullerton (SCCIC-CSUF por sus siglas en inglés); no se requerirán medidas adicionales. Si no es posible evitar una perturbación adicional al recurso, el especialista evaluará la importancia del recurso y la elegibilidad del recurso para ser incluido en el Registro de Recursos Históricos de California, y (si es requerido) llevará a cabo una excavación de recuperación de datos u otras medidas de tratamiento adecuadas. Los métodos y los resultados de la evaluación o el trabajo de recuperación de datos en un hallazgo arqueológico serán documentados en un informe técnico, de nivel profesional, que será presentado ante el SCCIC-CSUF.</p> <p>y</p> <p>MM CUL-2.2: Supervisión de recursos culturales de los nativos americanos Además de los requisitos de MM CUL 2.1, el propietario del Proyecto se asegurará de que un supervisor de origen nativo americano esté en el sitio durante todas las actividades de excavación en las que se pueden encontrar suelos nativos por debajo de la capa de relleno existente en el sitio del proyecto. El propietario del Proyecto coordinará la supervisión por parte de la persona de origen nativo americano a través de Gabrieleno Band of Mission Indians. (www.gabrielenoindians.org)</p>	Poco Significativo

GRÁFICA ES-1 RESUMEN DE IMPACTOS DE CLASE II Y MEDIDAS DE MITIGACIÓN

Impacto en el Área de Recursos	Fase/Componente del Proyecto	Resumen de Impacto	Resumen de Medidas de Mitigación	Impacto residual
CUL-3	Construcción	Posibilidad de descubrimiento de restos humanos	MM CUL-3.1: Tratamiento de restos humanos En el improbable caso de que restos humanos o presuntos restos humanos sean descubiertos durante la construcción, todo el trabajo dentro de 20 pies alrededor del descubrimiento se detendrá y se redireccionará a otra ubicación. El hallazgo será protegido, y un especialista en recursos culturales o un representante designado será contactado inmediatamente para inspeccionar el hallazgo y determinar si se trata de restos humanos. Si los restos no son humanos, el especialista en recursos culturales determinará si el hallazgo es un yacimiento arqueológico y si procede la Medida de mitigación CUL-2. Si los restos son humanos, el especialista en recursos culturales implementará inmediatamente las disposiciones del Código de Recursos Públicos (PRC por sus siglas en inglés), secciones 5097.9 a 5097.996, comenzando con la notificación inmediata al médico forense del Condado de Los Angeles. El forense dispone de dos días hábiles para examinar los restos humanos después de haber sido notificado. Si el forense determina que los restos humanos son de origen nativo americano, él o ella debe comunicarse con la Comisión de Patrimonio Nativo Americano (NAHC por sus siglas en inglés) en 24 horas. La NAHC, como lo exige la Sección 5097.98 de PRC, determinará y notificará al Descendiente Más Probable (MLD por sus siglas en inglés).	Poco Significativo
HAZ-1 y HAZ-2	Operaciones	Posibles emisiones accidentales de materiales peligrosos de los derrames de camiones.	MM HAZ-1.1: Plan de Transporte de Respuesta a Emergencias de Materiales Peligrosos. El proponente del proyecto deberá desarrollar un Plan de Transporte de Respuesta a Emergencias de Materiales Peligrosos (HMTERP por sus siglas in inglés), y asegurarse de que será proporcionado a los empleados que van a operar un vehículo utilizado para el transporte de materiales peligrosos hacia y desde el sitio del proyecto propuesto, o mientras se realiza el transporte de materiales peligrosos en virtud del empleo del proponente del proyecto. Los empleados también deben ser capacitados para proporcionar un conocimiento y familiarización con los requisitos del HMERTP. El HMERTP consistirá en lo siguiente: Capacitación de inspección y operación (por ejemplo, realización de inspecciones de vehículos antes de comenzar su operación, el uso de controles de vehículos y equipos, operación de equipos de emergencia). Métodos y procedimientos para evitar accidentes (por ejemplo, el derrame de materiales peligrosos), incluyendo los procedimientos adecuados de manipulación de contenedores o paquetes que contienen materiales peligrosos). Capacitación en seguridad para la respuesta a emergencias (por ejemplo, medidas de protección para los empleados de los peligros asociados con materiales peligrosos; contactos de emergencia para la limpieza y contención de materiales peligrosos, incluyendo el mantenimiento de carteles o etiquetas adhesivas con esa información en cada camión en funcionamiento). Procedimientos para el reporte de accidentes que involucran un derrame o fuga de materiales peligrosos. Procedimientos necesarios para permitir el acceso al sitio a los transportistas de residuos peligrosos que no están bajo el control directo del proponente del proyecto (transportistas de terceros). MM TR-1.1: Plan de control de tráfico Véase el texto a continuación para los impactos TR-1 y TR-2.	Poco Significativo
HYD-1	Construcción	Violación de los permisos de calidad del agua	MM HYD-1.1: Demostración del cumplimiento de los permisos de calidad del agua. Antes de la construcción, el propietario del Proyecto deberá presentar evidencia satisfactoria al Departamento de Control de Sustancias Tóxicas (DTSC por sus siglas en inglés), de que ha contactado a todos los organismos con jurisdicción sobre el proyecto, independientemente de si cada agencia requiere un permiso asociado con los recursos hídricos para el Proyecto. Cuando se requiere un permiso, el propietario del Proyecto deberá entregar una copia de todas las condiciones requeridas por dicho organismo a DTSC. MM HAZ-1.1: Plan de transporte de respuesta a emergencias de materiales peligrosos. Véase el texto anterior para los impactos HAZ-1 y HAZ-2.	Poco Significativo

GRÁFICA ES-1 RESUMEN DE IMPACTOS DE CLASE II Y MEDIDAS DE MITIGACIÓN

Impacto en el Área de Recursos	Fase/Componente del Proyecto	Resumen de Impacto	Resumen de Medidas de Mitigación	Impacto residual
HDY-6	Construcción y Operación	Degradación de la calidad del agua	MM HAZ-1.1: Plan de transporte de respuesta a emergencias de materiales peligrosos. Véase el texto anterior para los impactos HAZ-1 y HAZ-2.	Poco Significativo
NOI-1	Construcción	Cumplimiento de los requisitos del Código municipal para el ruido de construcción	MM NOI-1.1: Mitigación del ruido de la construcción En caso de que las actividades de construcción exteriores deban ocurrir de 7:00 p.m. a 7:00 a.m., CleanTech deberá obtener un permiso de la Ciudad de Irwindale con respecto a los requisitos establecidos en la Sección 9.28.110, parte B, de la ordenanza de protección contra la contaminación acústica del Código municipal de Irwindale. MM TR-1.1: Plan de control de tráfico Véase el texto a continuación para los impactos TR-1 y TR-2.	Poco Significativo
NOI-1 y NOI-3	Operación	Niveles altos de ruido de camiones en la vía pública	MM NOI-1.2: Mitigación del ruido de camiones. Se deberá cumplir con el reglamento para el control del ruido del Código Vehicular de California, relacionado con la operación de todos los camiones comerciales en la vía pública. El ruido de los camiones será evaluado periódicamente y se producirán ejecuciones de rutas establecidas.	Poco Significativo
TR-1 y TR-2	Construcción y Operación	Aumento de tráfico en las intersecciones existentes y autopistas de Clase LOS F	MM TR-1.1: Plan de control de tráfico Durante la construcción y operación, los camiones pesados sólo deberán utilizar la ruta principal de camiones (Autopista 210, salida en Irwindale Avenue en dirección sur, giro a la derecha en 1st Street y luego en Martin Road hasta el sitio del Proyecto). CleanTech trabajará con los operadores de camiones para reducir al mínimo las entregas y llevarlas a cabo en el horario de 8:00 a.m. a 10:00 a.m., y de 4:00 p.m. a 6:00 p.m., en la medida de lo posible. En el caso de que la ruta principal para los camiones no esté disponible debido a cierres de Caltrans, la Patrulla de Caminos de California, la Ciudad de Irwindale, u otro cierre oficial o desvío, CleanTech garantizará que todos los camiones pesados utilizarán la ruta de contingencia para camiones (Irwindale Avenue entre 1st Street y Arrow Highway, Arrow Highway entre Irwindale Avenue y la Autopista 605). CleanTech trabajará con los operadores de camiones para reducir al mínimo las entregas y llevarlas a cabo en el horario de 8:00 a.m. a 10:00 a.m., y de 4:00 p.m. a 6:00 p.m., en la medida de lo posible.	Poco Significativo