

Resumen ejecutivo

La Agencia de Aduanas y Protección Fronteriza (Customs and Border Protection, CBP) de los EE. UU. preparó esta Evaluación Ambiental (Environmental Assessment, EA) para analizar los posibles impactos de las medidas propuestas: demolición y retiro de la estructura temporal, retiro del muelle de hormigón original, construcción de un nuevo muelle, reemplazo de la rampa para embarcaciones y operación y mantenimiento continuos de las instalaciones de la Unidad Marítima de Ponce de la CBP en Ponce, Puerto Rico. La EA fue preparada en conformidad con la Ley Nacional de Política Ambiental de 1969 (National Environmental Policy Act, NEPA), según sus enmiendas (artículo 4321 y ss. del título 42 del Código de los EE. UU. [42 U.S.C. 4321 et seq.]); las regulaciones del Consejo de Calidad Ambiental (Council on Environmental Quality, CEQ) para la implementación de las disposiciones procesales de la NEPA (Título 40 del Código de Regulaciones Federales, Partes 1500-1508 [40 CFR 1500–1508]); el manual de implementación del Departamento de Seguridad Nacional (Department of Homeland Security, DHS) 023-01-001-01, rev. 01 Implementación de la Ley Nacional de Política Ambiental (National Environmental Policy Act, NEPA) (DHS 2014); la Ley de Política Pública Ambiental de Puerto Rico; el Reglamento de la Junta de Calidad Ambiental de Puerto Rico para la Evaluación y el Procesamiento de Documentos Ambientales; y el Reglamento Conjunto de Puerto Rico para Permisos de Construcción y Uso de Terrenos.

La CBP no había concluido la consulta con el Servicio Nacional de Pesquerías Marinas de la Administración Nacional Oceánica y Atmosférica (NOAA Fisheries), en el momento de la terminación de la EA final. Sin embargo, la CBP continuara la consulta e integrara los BPM acordados y las medidas de atenuación en las medidas propuestas. La CBP también obtendrá un permiso en cumplimiento con la Sección 404 de la Ley de Agua Limpia del Cuerpo de Ingenieros de los Estados Unidos (U.S. Army Corps of Engineers), así como los necesarios permisos del Gobierno de Puerto Rico, antes de la construcción.

Trasfondo

Las medidas que propone la CBP incluyen la demolición y el retiro de la estructura temporal, el retiro del muelle de hormigón original, la construcción de un nuevo muelle, el reemplazo de la rampa para embarcaciones y la operación y el mantenimiento continuos de las instalaciones de la Unidad Marítima de Ponce de la CBP ubicadas en la calle Bonaire n.º 41 en el municipio de Ponce, Puerto Rico. La CBP es un organismo federal del orden público dentro del DHS dedicado a servir y proteger al pueblo estadounidense. La misión de la CBP es “Salvaguardar las fronteras de Estados Unidos para así proteger al público de personas y materiales peligrosos a la vez que permite comercializar y viajar de manera legítima para mejorar la competencia económica del país a nivel mundial”. La Unidad Marítima de Ponce, arrendada y operada por la CBP, es parte de unas instalaciones de la Patrulla Fronteriza y de instalaciones aéreas y marítimas (Border Patrol & Air and Marine, BPAM) en el sector Ramey de la CBP. Forma parte de la rama aérea y marítima caribeña (Caribbean Air and Marine Branch, CAMB) dentro de la región sureste de operaciones aéreas y marítimas. Las instalaciones brindan apoyo en la inspección de barcos extranjeros y pequeñas embarcaciones de pasajeros, en las inspecciones de seguridad dentro de las instalaciones portuarias y en las investigaciones relacionadas con incidentes de contaminación. El muelle de hormigón original fue afectado por el huracán María y es inservible. Se construyó una estructura temporal en el lugar donde se encontraba el muelle original para poder continuar con las

operaciones de la CBP y cumplir con los requisitos de la misión. La estructura temporal y la rampa para embarcaciones no tienen el tamaño y la longitud necesarios para alojar dos embarcaciones de la CBP y, cuando es necesario, una embarcación incautada. La CBP usa embarcaciones Midnight Express, que tienen un total de 39 pies de eslora. Las embarcaciones más grandes SAFE Apostle 410, que tienen un total de 41 pies de eslora, podrían reemplazar a las embarcaciones Midnight Express en un futuro cercano.

Finalidad y necesidad

Es necesario que CBP proporcione suficiente capacidad de muelle y lanzamiento para realizar el mantenimiento y las reparaciones de los activos marítimos de la CAMB de acuerdo con las necesidades de su misión. El propósito de las medidas propuestas es reemplazar las insuficientes instalaciones existentes de muelle y rampa para embarcaciones para cumplir con los requisitos de base marítima y de operaciones y mantenimiento para la Unidad Marítima de Ponce.

El muelle y la rampa para embarcaciones se usan las 24 horas del día, los 365 días del año para acceder a la ensenada adyacente al mar Caribe. Como resultado del paso del tiempo y el uso, el estado de las instalaciones se ha deteriorado hasta el punto de que ya no cumplen de manera adecuada con los requisitos de las misiones de la CBP. El huracán María también ocasionó daños graves a las instalaciones, dejando el muelle de hormigón original inservible. La medida propuesta permitiría a la CBP:

- contar con medios más eficientes y eficaces para botar, cargar y descargar embarcaciones;
- una detección rápida y una caracterización precisa de posibles amenazas;
- una mayor eficacia en la vigilancia y la interceptación;
- una viabilidad a largo plazo de la infraestructura crítica; y
- una mejora en la seguridad de los agentes de la CBP.

Medidas propuestas y alternativas

La CBP evaluó dos alternativas en esta EA: las alternativas de no implementar ninguna medida y de medidas propuestas. De acuerdo con la alternativa de no implementar ninguna medida, no se construiría un nuevo muelle y no se reemplazaría la rampa para embarcaciones, y la Unidad Marítima de Ponce de la CBP continuaría sus operaciones desde la Unidad Marítima de Ponce en su estado actual. De acuerdo con las medidas propuestas, la rampa de reemplazo para embarcaciones se construirá en el mismo lugar que la rampa existente para embarcaciones, y el muelle se construiría al sur de las instalaciones de la Unidad Marítima de Ponce.

Alternativas que se consideraron pero que fueron eliminadas de consideraciones adicionales

Alternativas de lugares y diseño: Durante la fase de planificación del proyecto, la CBP consideró lugares adicionales para el muelle, incluida la construcción del muelle de reemplazo en el mismo lugar del muelle de hormigón original y de la estructura temporal que se retirará como parte de esta medida. La CBP también consideró un muelle en forma de “L” en el lugar del muelle original para permitir más espacio para las maniobras de embarcaciones de la CBP. Sin embargo, debido a las aguas poco profundas y el espacio limitado dentro de la pequeña caleta donde se encuentran el muelle original y la estructura temporal, la CBP determinó que la construcción de un muelle de reemplazo en este lugar no permitiría el espacio adecuado para que las embarcaciones puedan

acceder al muelle y realizar maniobras. Además, el muelle no tendría la longitud suficiente para alojar dos embarcaciones a la vez.

Alternativa de dique: La CBP también consideró construir un dique para atenuar las olas como parte de las medidas propuestas. Sin embargo, un estudio de olas que la CBP llevó a cabo determinó que no es necesario un dique para apoyar el proyecto. No se continuó con ninguna de estas alternativas o componentes en el análisis de esta EA.

Alternativa de diseño: La CBP también consideró usar diferentes materiales (es decir, hormigón, metal y/o diseño de tablonos) para la parte superior del muelle. Debido a restricciones operativas, se continuó con una parte superior de hormigón como el material preferido para el análisis. No se continuó con un muelle de tablonos o de rejilla para el análisis en esta EA debido a los riesgos de seguridad que enfrentarían los agentes y el personal de la CBP al transportar personas detenidas.

Matriz de Comparación de Impacto

Esta EA evalúa el posible impacto sobre las condiciones ambientales de la implementación de la alternativa de no implementar ninguna medida y de la alternativa de las medidas propuestas. No se espera que la implementación de una alternativa u otra tenga efectos ambientales o socioeconómicos importantes. Para cada recurso analizado en la EA, las consecuencias esperadas derivadas de la implementación de las alternativas se resumen en la Tabla ES-1.

Tabla ES-1: Comparación de los efectos analizados

| Área de recursos | Alternativa 1: ninguna medida | Alternativa 2: medida propuesta |
|---|----------------------------------|--|
| Geología y suelos | A corto plazo: sin impacto | A corto plazo: insignificante, adverso |
| | A largo plazo: sin impacto | A largo plazo: sin impacto |
| Recursos hídricos | A corto plazo: sin impacto | A corto plazo: menor, adverso |
| | A largo plazo: sin impacto | A largo plazo: sin impacto |
| Recursos biológicos | A corto plazo: sin impacto | A corto plazo: menor, adverso |
| | A largo plazo: sin impacto | A largo plazo: menor, adverso |
| Recursos culturales, históricos y arqueológicos | A corto plazo: sin impacto | A corto plazo: sin impacto |
| | A largo plazo: sin impacto | A largo plazo: sin impacto |
| Calidad del aire | A corto plazo: sin impacto | A corto plazo: menor, adverso |
| | A largo plazo: sin impacto | A largo plazo: sin impacto |
| Ruido | A corto plazo: sin impacto | A corto plazo: menor, adverso |
| | A largo plazo: sin impacto | A largo plazo: sin impacto |
| Servicios públicos e infraestructura | A corto plazo: sin impacto | A corto plazo: menor, adverso |
| | A largo plazo: sin impacto | A largo plazo: moderado, beneficioso |
| Materiales peligrosos | A corto plazo: sin impacto | A corto plazo: menor, adverso |
| | A largo plazo: sin impacto | A largo plazo: sin impacto |
| Salud y seguridad humana | A corto plazo: sin impacto | A corto plazo: menor, adverso |
| | A largo plazo: moderado, adverso | A largo plazo: menor, beneficioso |