

HALLAZGO DE AUSENCIA DE IMPACTO SIGNIFICATIVO EVALUACIÓN AMBIENTAL PARA EL REEMPLAZO DEL MUELLE Y DE LA RAMPA PARA EMBARCACIONES DE LA PATRULLA FRONTERIZA E INSTALACIONES AÉREAS Y MARÍTIMAS, PONCE, PUERTO RICO

Introducción

La misión de la Agencia de Aduanas y Protección Fronteriza (Customs and Border Protection, CBP) de EE. UU. 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”. Las principales fuentes de autoridad otorgadas a los agentes de la CBP son la Ley de Inmigración y Nacionalidad de 1952 (Ley Pública 82-414) contenida en el Título 8 del *Código de los Estados Unidos*, Extranjeros y Nacionalidad, y otras leyes relacionadas con la inmigración y la naturalización de extranjeros. La CBP implementó el Plan Estratégico de la Patrulla Fronteriza 2012-2016, que es un enfoque de la seguridad fronteriza basado en el riesgo, que usa información, integración y una respuesta rápida para lograr dos objetivos generales: proteger las fronteras de los Estados Unidos y fortalecer la CBP.

En virtud de la Ley Nacional de Política Ambiental (National Environmental Policy Act, NEPA), la CBP, un componente del Departamento de Seguridad Nacional, ha preparado una Evaluación Ambiental (Environmental Assessment, EA), que se adjunta e incorpora aquí como referencia, para documentar su consideración de los posibles impactos ambientales derivados de la propuesta de demolición y retiro de la estructura temporal, el retiro del muelle de hormigón original, la construcción de un muelle nuevo, el reemplazo de la rampa para embarcaciones y de la operación y el mantenimiento continuos de las instalaciones de la Unidad Marítima de Ponce, que la CBP arrienda y opera en Ponce, Puerto Rico. El muelle de hormigón original fue afectado por el huracán María en septiembre de 2017. Se construyó una estructura temporal para reemplazar el muelle de hormigón original para cumplir con la necesidad operativa inmediata de desplegar activos de la CBP desde la Unidad Marítima de Ponce. La Unidad Marítima de Ponce forma parte de la Patrulla Fronteriza y de instalaciones aéreas y marítimas (Border Patrol & Air and Marine, BPAM) en el sector Ramey de la CBP y brinda 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 y la rampa para embarcaciones originales actualmente están averiados e inservibles; y la estructura temporal y la rampa para embarcaciones no tienen el tamaño necesario 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.

Medidas propuestas

Las medidas que propone la CBP incluyen la demolición y el retiro de la estructura temporal, el retiro del muelle original, el reemplazo de la rampa para embarcaciones, la construcción de un nuevo muelle 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 rampa de reemplazo para embarcaciones se construiría 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. Las actividades de construcción asociadas con las medidas propuestas estarían contenidas dentro del área del proyecto (aproximadamente 2,65 acres compuestos de 1,05 acres en tierra y 1,6 acres en agua) donde se encuentra la Unidad Marítima de Ponce. De acuerdo con las medidas propuestas, la rampa de hormigón para embarcaciones se ampliaría de 36 pies a 56. Antes de la demolición y la construcción de la rampa para embarcaciones, se instalaría una ataguía de una sola hilera a través de la ensenada para eliminar el agua del área. El dragado no está previsto como parte de este proyecto.

Después de retirar el muelle de hormigón original y de demoler la estructura de muelle temporal, el nuevo muelle (de aproximadamente 205 pies de largo) se construiría con 18 pilotes cilíndricos huecos de acero de 18 pulgadas de diámetro que sería de aproximadamente 100 pies de largo. El largo final de los pilotes y el método para hincar los pilotes se desconocen de momento y los dictaría las especificaciones del proyecto. La parte superior del muelle sería de palos de hormigón prefabricados equipados con energía eléctrica y kioscos de servicio de agua dulce, bolardo de luz LED y video de vigilancia.

Finalidad y necesidad

Es necesario que la CBP proporcione suficiente capacidad de muelle y lanzamiento para realizar el mantenimiento y las reparaciones de los activos marítimos 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. Además, el huracán María 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 Operaciones Aéreas y Marítimas de la CBP.

Alternativas

Se consideraron dos alternativas: alternativa 1: alternativa de no implementar ninguna medida y alternativa 2: alternativa de medidas propuestas.

Alternativa 1: alternativa de no implementar ninguna medida. De acuerdo con esta alternativa, no se construiría un muelle nuevo y la rampa para embarcaciones no se repararía ni se reemplazaría. La Unidad Marítima de Ponce de la CBP continuaría su operación desde las instalaciones en su estado actual. Si se opta por esta alternativa, no se cumpliría la necesidad de la

CBP de contar con unas instalaciones actualizadas de conformidad con los requisitos de la misión, así como los requisitos de seguridad. Las instalaciones existentes seguirían deteriorándose y no cumplirían adecuadamente con los requisitos de las misiones de la CBP. La alternativa de no implementar ninguna medida servirá de base para evaluar los impactos de las medidas propuestas. La alternativa de no implementar ninguna medida no satisface la finalidad y la necesidad del proyecto.

Alternativa 2: alternativa de medidas propuestas. De acuerdo con esta alternativa, la rampa de hormigón para embarcaciones se ampliaría de 36 pies a 56 pies para reemplazar la rampa existente para embarcaciones. La nueva rampa tendría una pendiente variable del 7 al 13 por ciento; la pendiente máxima de la rampa existente es del 12,6 por ciento. La pendiente más pronunciada aumentaría la profundidad al final de la rampa en aproximadamente 2,5 pies, lo que permitiría que la rampa se use dentro de un rango más amplio de mareas. El espesor mínimo de la rampa, 8 pulgadas, se determinó en función del tipo de botadura, del vehículo remolcador y de la embarcación y del remolque (embarcación Apostle SAFE 410 y Ford F-550 doble cabina, respectivamente). Antes de la demolición y la construcción de la rampa para embarcaciones, se instalaría una ataguía de una sola hilera a través de la ensenada para eliminar el agua del área. El dragado no está previsto como parte de este proyecto.

De acuerdo con las medidas propuestas, el muelle de hormigón original y la estructura temporal se retirarían. Esto implica primero retirar la parte superior de la estructura temporal, luego retirar los tubos de PVC mediante una retroexcavadora y cadena de tamaños clasificados y el transporte del muelle de hormigón original para retirarlo del área del proyecto. El nuevo muelle, construido al sur de la Unidad Marítima de Ponce, tendría un total aproximado de 205 pies de largo desde el extremo hacia la costa y la línea de la verja, sin incluir la rampa de entrada con pendiente y el punto de entrada cercado y aproximadamente de 10 a 13 pies de ancho. El nuevo muelle constaría de 18 pilotes cilíndricos huecos de acero (14 pilotes de muelle y 4 pilotes de amarre), todos de 18 pulgadas de diámetro, que se apuntalarían e hincarían, y se cubrirían con bitumen y se llenarían con lechada una vez hincados. Cada pilote tendría una longitud aproximada de 100 pies; sin embargo, las especificaciones del proyecto determinarían la longitud final. De momento, se desconoce el método que se usaría para hincar, el cual se determinaría antes de la construcción, sin embargo procedimientos de rampa arriba serían implementados durante actividades de manejo de pila para permitir que cualquier especie sensible abandone el área. Se implementarían las mejores prácticas de administración (best management practices, BMP) y medidas de mitigación para mantener al mínimo los impactos para las especies acuáticas (es decir, mamíferos, peces, tortugas marinas) en la máxima medida posible. Los 19 pies superiores de los pilotes se reforzarían con un armazón que se extendería hacia los encepados de hormigón vaciados en el sitio. Los encepados tendrían 50 pulgadas de alto desde la parte inferior hasta la cubierta superior, 53 pulgadas de ancho y aproximadamente 11 pies de largo. Los pilotes se insertarían en el subsuelo mediante el uso de una plataforma de hincar pilotes diésel montada en barcaza, un remolcador y otras embarcaciones auxiliares, según sea necesario.

La parte superior del muelle se construiría a partir de varios tramos de hormigón prefabricado y pretensado. El primer tramo comenzaría en el punto de entrada al muelle y terminará en el primer encepado sobre el agua, con una longitud total de 48 pies. Todos los tramos subsiguientes del muelle tendrían una longitud 30 pies. El primer tramo (48 pies) tendría barandillas modulares de tubos de aluminio para protección contra caídas, y los lados y extremos de los tramos de 30 pies

incluirían defensas de goma horizontales y cornamusas de cubierta para el amarre de las embarcaciones.

Además de los pilotes de amarre, las cornamusas y las correas de amarre, el muelle estaría equipado con tres quioscos de servicio que ofrecerán agua potable y electricidad, bolardos luminosos LED y vigilancia por video. Los servicios públicos se dirigirían desde la instalación principal hasta el muelle a través de una nueva zanja para servicios públicos que se originaría en la instalación principal, cruzaría el estacionamiento y finalizaría al principio del muelle. Para la instalación de la zanja es necesario cortar con sierra a lo largo del estacionamiento y colocar 6 pulgadas de hormigón a cada lado del marco de la zanja. Una línea de flotación de 1 pulgada correría dentro de la zanja. Se usaría un sistema para aumentar la presión del agua a fin de asegurar que el agua llegue al final del muelle. Se colocarían bolardos luminosos discretos a lo largo del muelle, para minimizar la luz dispersa y el resplandor en el agua circundante.

Participación pública

La CBP realizó consultas y trabajó en conjunto con agencias federales, estatales y locales durante la preparación de esta EA. Se proporcionan copias de esta correspondencia en el Apéndices A y B de la EA y se incluye el trabajo en conjunto formal e informal llevada a cabo con las siguientes agencias:

- Administración Nacional Oceánica y Atmosférica Servicio Nacional de Pesquerías Marinas (NOAA Fisheries or NMFS), Oficina Regional del Sureste, División de Recursos Protegidos
- Servicio Nacional de Pescaderías Marítimas de NOAA, División de Conservación de Hábitats
- Servicio Nacional de Pescaderías Marítimas de NOAA, División de Recursos Protegidos, Rama MMPA
- Departamento de Transportes de los EE. UU./Administración de Carreteras Federales (Federal Highway Administration)
- Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos (USACE) Distrito Jacksonville, Sección Reguladora de las Antillas
- Servicio de Pesca y Vida Silvestre de los EE. UU., Oficina de Campo de Servicios Ecológicos del Caribe
- Oficina Estatal de Conservación Histórica de Puerto Rico
- Programa de Arqueología y Etnohistoria del Instituto de Cultura Puertorriqueña
- Programa de Patrimonio Histórico Edificado del Instituto de Cultura Puertorriqueña
- Servicio de Conservación de Recursos Naturales
- Autoridad de Acueductos y Alcantarillados de Puerto Rico
- Departamento de Agricultura de Puerto Rico
- Departamento de Desarrollo Económico y Comercio de Puerto Rico
- Departamento de Recursos Naturales y Ambientales de Puerto Rico
- Departamento de Transportación y Obras Públicas de Puerto Rico
- Autoridad de Energía Eléctrica de Puerto Rico
- Junta de Calidad Ambiental de Puerto Rico
- Junta de Planificación de Puerto Rico

- Autoridad de los Puertos de Puerto Rico
- Municipio de Ponce (Gobierno de Puerto Rico, Municipio Autónomo de Ponce, Oficina de Ordenación Territorial)

Se publicó un Aviso de Disponibilidad de los borradores de la EA y del Hallazgo de ausencia de impacto significativo (Finding of No Significant Impact, FONSI), tanto en inglés como en español, en el periódico *La Perla del Sur* en el 31 de octubre y en el 7 de noviembre de 2018 . Esto se realizó para solicitar comentarios sobre la alternativa de implementar las medidas propuestas y la de no implementar ninguna medida e involucrar a la comunidad local en el proceso de toma de decisiones. Los comentarios importantes por parte del público y de otros organismos federales, estatales y locales fueron considerados e incorporados en la EA final.

Durante el período de 30 días de revisión y recepción de comentarios provenientes del público sobre el borrador de la EA y el borrador del FONSI, la CBP aceptó comentarios enviados por correo electrónico y por correo postal provenientes del público, de agencias federales y estatales, de funcionarios electos federales, estatales y locales, de organizaciones de partes interesadas, y de empresas. Durante la revisión pública y el periodo de comentarios, la CBP recibió dos respuestas que están incluidas en el Apéndice B de la EA.

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 (USACE), así como los necesarios permisos del Gobierno de Puerto Rico, antes de la construcción.

Consecuencias ambientales

Las medidas propuestas estarían contenidas dentro de un área de aproximadamente 2,65 acres (el área total del proyecto) donde se encuentra la Unidad Marítima de Ponce de la CBP. No habría cambio en el uso de suelo como resultado de las medidas propuestas y continuaría siendo compatible con los usos de suelo actuales en el área.

La fase de implementación de las medidas propuestas no tendría impactos humanos o ambientales desproporcionados o adversos en los niños, las minorías o las poblaciones de bajos ingresos. Se espera que la fase de construcción de las medidas propuestas tenga un impacto económico positivo en las economías regionales y locales debido al empleo temporal y al aumento de las ventas de servicios, materiales y suministros relacionados con la construcción.

La red existente de caminos en el área tiene la capacidad y es adecuada para las necesidades del proyecto. No se esperarían impactos a largo plazo en caminos o tránsito.

La fase de construcción de las medidas propuestas no causarían impactos adversos significativos en las condiciones geológicas existentes en el lugar. Se esperarían impactos adversos menores a corto plazo en recursos geológicos o del suelo resultantes de perturbaciones asociadas con actividades de excavaciones de zanja, nivelado y construcción, incluido remover el agua de la rampa para embarcaciones.

Podrían ocurrir impactos adversos menores a corto plazo en recursos acuáticos adyacentes al lugar del proyecto, incluidas aguas superficiales, debido a erosión y sedimentación durante la construcción. Dado el carácter temporal de las posibles alteraciones ambientales y la implementación de las BMP, las operaciones de las medidas propuestas no tendrían impactos adversos a largo plazo en las aguas superficiales y subterráneas en el área. Se espera impactos a corto plazo sobre las aguas de los EE. UU. durante la fase de construcción de las medidas propuestas. La construcción de la rampa de recambio para barco ocurriría a la orilla del agua y en el agua bajo el control jurisdiccional de la USACE. Una ataguía sería instalada para permitir que el agua sea bombeada del área de construcción de rampa para botes. La CBP obtendrá la Sección 404 coordinará con la USACE y tiene las BMP en su lugar para esta actividad. La CBP coordinará con la USACE en cumplimiento de la Ley de Agua Limpia y también obtendrá los permisos necesarios del gobierno de Puerto Rico, antes de la construcción. Dada la ubicación del lugar propuesto (los muelles) y la naturaleza de las inundaciones en el área, la construcción de las medidas propuestas no tendría ningún efecto en los niveles de inundación fuera del lugar del proyecto.

Durante los estudios de 2016 y de 2018, no se observó ninguna especie (es decir, mamíferos marinos, tortugas marinas y peces) clasificada a nivel federal o local como amenazada o en peligro de extinción. Por lo tanto, no se prevén impactos directos en las especies clasificadas a nivel local o federal como amenazadas o en peligro de extinción ni en sus hábitats. Es posible que las especies silvestres en áreas adyacentes se desplacen temporalmente durante las actividades de construcción debido a las perturbaciones ocasionadas por el ruido y al aumento de la actividad humana. Sin embargo, se implementarían BMP durante las actividades de construcción en la máxima medida posible para minimizar las perturbaciones que el ruido ocasione a las especies en el área.

Las posibilidades de encontrar propiedades históricas precoloniales o coloniales dentro del área del proyecto son bajas; por lo tanto, no se esperarían impactos significativos en recursos culturales con la implementación de las medidas propuestas. Un estudio marítimo de Fase I, que consistió en un estudio de teledetección y la recopilación de datos magnéticos y acústicos, no identificó posibles recursos culturales sumergidos. Los recursos culturales en tierra fueron evaluados a través de un inventario y un estudio de Fase IB, que concluyó que no había edificios o paisajes históricos en el lugar del proyecto. Las medidas propuestas consisten en un proyecto de bajo perfil con un impacto visual mínimo en el paisaje circundante y, por lo tanto, no tiene el potencial de afectar de manera adversa el carácter de las posibles propiedades históricas sobre el suelo ubicadas en el área circundante.

La implementación de las medidas propuestas podría generar impactos adversos directos menores a corto plazo por el ruido y las emisiones contaminantes del aire asociadas con las actividades de construcción.

La implementación de las medidas propuestas generarían impactos beneficiosos directos moderados a largo plazo en la infraestructura debido a la instalación de un nuevo muelle y rampa para embarcaciones. El muelle se construiría con pilotes de hormigón reforzado y se esperaría que tanto el muelle como la rampa para embarcaciones tuvieran vidas útiles más largas.

Las medidas propuestas tendrían impactos beneficiosos a largo plazo en el medioambiente al operar unas instalaciones que incorporen prácticas sustentables, que reducen los costos de

operación a través de instalaciones de uso eficiente de la energía y disminuciones en el uso de agua.

A continuación, se presenta un resumen de los impactos sobre los recursos mencionados anteriormente de acuerdo con la alternativa de implementar las medidas propuestas y la de no implementar ninguna medida.

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, impacto 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

Mitigación y mejores prácticas de administración

La EA describe las BMP y las medidas de protección que se implementarían para reducir o eliminar los posibles impactos adversos en los ambientes humanos y naturales durante las fases de construcción y operación de las medidas propuestas y se incorporan aquí por referencia. BMP adicionales y medidas de protección pueden ser desarrolladas durante la consulta con agencias estatales y federales después de la finalización de la EA, y será incorporado en las medidas propuestas. A continuación, se enumeran algunas de las BMP que se implementarán durante las fases de construcción y operación de la nueva instalación marítima:

- Desarrollo e implementación de un Plan de Control de Sedimentos y Erosión y un Plan de Prevención de la Contaminación de Aguas Pluviales para controlar la escorrentía pluvial durante las actividades de construcción. Se implementaría una combinación eficaz de controles de erosión del suelo y de sedimentos antes de llevar a cabo las actividades de

movimiento de tierra para evitar que los sedimentos salgan del lugar e ingresen en un drenaje de aguas pluviales, o reciban agua como Ensenada Honda.

- Se llevarían a cabo buenas prácticas ambientales y mantenimiento preventivo durante la operación de la instalación.
- Procedimientos de rampa arriba serían implementados durante las actividades de conducción de pila para permitir que cualquier especie acuática (es decir, mamíferos, peces y tortugas marinas) salga del área.
- Se consultaría con un monitor ambiental durante momentos críticos (p. ej., épocas de reproducción) para vigilar las operaciones de construcción y así asegurar el cumplimiento de las BMP y aconsejar al contratista de construcción según sea necesario.
- El área de trabajo del proyecto se estudiaría en busca de especies biológicas protegidas a nivel federal al menos una hora antes de comenzar las actividades de construcción. Si se encuentra presente alguna especie protegida, el contratista esperaría a que el animal abandone el área por sí solo y que esté al menos a 100 pies del área del proyecto dentro del agua.
- Evitar actividades de construcción durante la temporada de anidaje de las aves migratorias en la medida de lo posible. Si la construcción no puede llevarse a cabo fuera de la temporada de anidaje de las aves migratorias, se realizarían estudios antes del inicio de la actividad de construcción para determinar si hay nidos presentes dentro del área de impacto. Si se identifican nidos activos dentro de las cercanías del lugar del proyecto, se evitarían las actividades de construcción hasta que los polluelos se hayan desarrollado o el nido haya fracasado. Si la actividad debe llevarse a cabo, se establecería un área de amortiguamiento alrededor del nido, y no se realizarían actividades dentro de la misma hasta que los polluelos se hayan desarrollado y hayan abandonado el área del nido.
- El mantenimiento adecuado y regular de todos los equipos y vehículos de construcción aseguraría que las emisiones estén dentro de los estándares de diseño.
- El flujo de desperdicios de medios contaminados se manejaría a través de controles institucionales, que consistirían en barreras físicas para restringir el acceso al lugar, tales como verjas y la instalación de letreros de “prohibido el paso” pertinentes para advertir sobre posibles peligros en el lugar.
- Los materiales y desperdicios peligrosos se manejarían mediante las regulaciones vigentes de almacenaje, transferencia y eliminación.
- Se designarían áreas de amortiguamiento de seguridad alrededor del lugar de construcción para garantizar la salud y la seguridad pública.

Hallazgo

Dados los resultados de la EA y las medidas de diseño ambiental que se implementarán para las medidas propuestas, no se espera que la alternativa preferida de la CBP tenga un efecto significativo en el medio ambiente. Por lo tanto, no se justifica ninguna documentación ambiental adicional en virtud de la NEPA, y no se requiere la preparación de una Declaración de Impacto Ambiental.



Zulfi Jamil
Director, Facilities Requirements
Air and Marine Operations

07 FEB 2019

Date



Robert Janson
Acting Director
Facilities Management and Engineering

2/21/19

Date