



ESTUDIO INICIAL/DECLARACIÓN NEGATIVA MITIGADA
CHEVRON PRODUCTS COMPANY
(EMPRESA DE PRODUCTOS CHEVRON)

PROYECTO DE ELIMINACIÓN DEL MUELLE DE POINT ORIENT

Septiembre 2021



Agencia Principal de CEQA:

Comisión de Tierras del Estado de California
100 Howe Avenue, Suite 100 Sur
Sacramento, CA 95825

Solicitante:

Chevron Products Company (Compañía de Productos Chevron)
841 Chevron Way, Edificio 241-149
Richmond, CA 948020272-



MISIÓN

La Comisión de Tierras del Estado de California proporciona a la población de California una administración efectiva de las tierras, las vías fluviales y los recursos que le han sido confiados, basándose en los principios de equidad, sostenibilidad y resistencia, a través de la preservación, la restauración, la mejora, el desarrollo económico responsable y la promoción del acceso público.

SITIO WEB DEL DOCUMENTOS CEQA

www.slc.ca.gov/Info/.html **CEQA**

Ubicación geográfica (Arrendamiento PRC 139.1):

Latitud: 37.955606

Longitud: -122.427753

Foto de portada: Muelle Point Orient
(Foto cortesía de Power Engineering Construction Co.)

RESUMEN EJECUTIVO

1 La Comisión de Tierras del Estado de California (CSLC), como agencia líder bajo la Ley
2 de Calidad Ambiental de California (CEQA) (Código de Recursos Públicos, § 21000 et
3 seq.), ha preparado esta Declaración Negativa Mitigada (MND) para analizar y divulgar
4 los efectos ambientales asociados con el Proyecto de Remoción del Muelle Point Orient
5 (Proyecto). El Proyecto autorizaría a Chevron Products Company (Chevron o
6 Solicitante) a retirar el Muelle de Point Orient (Muelle), ahora clausurado, en la Bahía
7 de San Francisco, en el Condado de Contra Costa (Figura ES-1). El Muelle está
8 cubierto por el Contrato de Arrendamiento General – Uso Industrial No. PRC 139.1, que
9 la CSLC emitió originalmente el 4 de marzo de 1947 a Standard Oil Company of
10 California (ahora Chevron). El Contrato General de Arrendamiento fue modificado el
11 1 de agosto de 2017 y vence el 30 de julio de 2022.

12 El muelle fue construido en 1904 y fue utilizado por Chevron y sus predecesores para la
13 transferencia de productos de la refinería desde y hacia los buques hasta mediados de la
14 década de 1980, cuando fue desmantelado. En 2020, en respuesta a las preocupaciones
15 de seguridad y protección con respecto a los casos de acceso no autorizado al muelle,
16 Chevron retiró los primeros 90 pies (de la orilla) de la cubierta, las tuberías del muelle y los
17 escombros de la orilla. No se retiraron los pilotes en ese momento.

18 Chevron propone eliminar el muelle clausurado en su totalidad porque ya no se utiliza
19 y está comenzando a deteriorarse. Además, Chevron propone restaurar la hierba
20 marina (*Zostera marina*) en el hábitat submareal en áreas que son adecuadas para
21 esta hierba y que actualmente se ven afectadas por la sombra y el desgaste
22 impuestos por la estructura. La eliminación del Muelle permitiría un aumento en la
23 extensión de los lechos de hierba marina en la ubicación del Muelle, mejorando el
24 hábitat intermareal y submareal de la Bahía de San Francisco. La eliminación del
25 Muelle también reduciría el número de pilotes tratados con creosota presentes en las
26 aguas de la Bahía de San Francisco, lo que tendría un efecto beneficioso sobre la
27 calidad del agua.

28 El CSLC concluyó que una Declaración Negativa Mitigada (MND) es el documento
29 CEQA apropiado para el Proyecto porque, aunque el Estudio Inicial identificó
30 impactos potencialmente significativos relacionados con la remoción del Muelle,
31 después del análisis de todos los impactos, el personal de CSLC cree que las
32 medidas de mitigación incorporadas en la propuesta del Proyecto y acordadas por
33 Chevron evitan o reducen esos impactos a un punto en el que no ocurrirían efectos
34 significativos.

Figura ES-1. Ubicación del Proyecto



1 PROYECTO PROPUESTO

2 El Muelle se encuentra en la bahía de San Francisco, en la subárea de la bahía de San
3 Rafael, aproximadamente a 1,55 millas al norte del puente Richmond-San Rafael y al
4 sur de Point San Pablo (Figura ES-1). El Muelle es una estructura soportada por pilotes
5 con cubierta de madera que se extiende aproximadamente 1300 pies en la Bahía de
6 San Francisco, con una longitud total de aproximadamente 2000 pies. Los primeros
7 485 pies de la estructura (desde la orilla) se encuentran en terrenos propiedad de
8 Chevron; el resto se encuentra en terrenos propiedad de Estado arrendados al CSLC
9 (Figura ES-2). El área del Muelle, incluida la estructura sobre el agua, es de
10 aproximadamente 2 acres.

11 La parte más estrecha del Muelle, perpendicular a la costa se conoce como la Calzada;
12 la parte más ancha paralela y alejada de la costa se conoce como el Muelle Principal.
13 Aproximadamente 17 tuberías de acero, que una vez se utilizaron para transportar
14 productos derivados del petróleo desde y hacia los buques, corren paralelas a la
15 cubierta de madera a lo largo del lado sur de la Calzada y sobre la estructura del
16 Muelle Principal. La mayoría de los pilotes que soportan la estructura son de madera
17 tratados con creosota, algunos de los cuales están revestidos en fundas de hormigón o
18 envolturas de PVC.

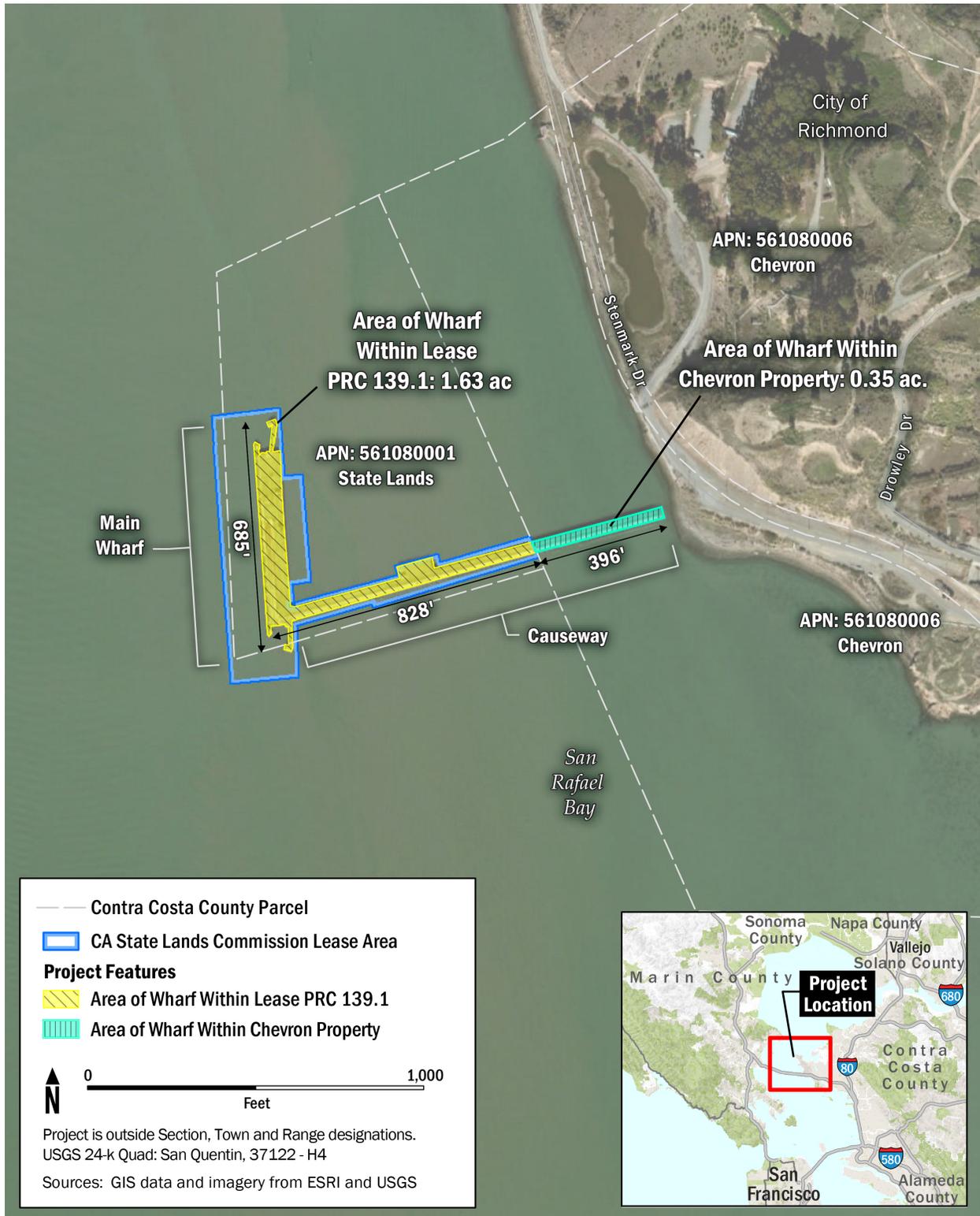
19 Demolición del Muelle

20 La demolición del Muelle ocurriría durante dos temporadas, cada una del 1 de junio al
21 30 de noviembre (Año 1 y Año 2, respectivamente) para coincidir con las ventanas de
22 trabajo establecidas en la Bahía de San Francisco diseñadas para reducir los impactos
23 a las especies de peces listadas.

24 En el Año 1, la Calzada sería eliminada en su totalidad. La demolición comenzaría
25 retirando 1600 pies de tuberías de proceso que se apoyan a lo largo del borde sur de la
26 Calzada. Las tuberías se cortarían en secciones y se cargarían en una barcaza para su
27 transporte a una instalación de eliminación o reciclaje permitida. Tras la retirada las
28 tuberías y otras estructuras montadas en la Calzada, se eliminarán las cubiertas de
29 madera, los largueros y las tapas de pilotes. Finalmente, se retirarían los pilotes que
30 soportaban la Calzada.

31 En el Año 2, el Muelle Principal sería removido en su totalidad de una manera similar a
32 la descrita para la demolición del Año 1 de la Calzada. Primero, se retirarían los
33 delfines de amarre y los puentes de tubería de acero. A continuación, se retirarían los
34 delfines de pecho y las defensas de acero. Finalmente, se eliminarían las cubiertas y
35 los pilotes de la estructura del Muelle Principal.

Figura ES-2. Area del Proyecto



1 La eliminación del Muelle y de sus estructuras de soporte se completaría utilizando
2 equipos flotantes montados en barcasas y grúas. Las barcasas de trabajo y las
3 barcasas de materiales/escombros se colocarían junto al muelle durante las actividades
4 de demolición. Cada barcaza de trabajo tendría una grúa o excavadora a bordo, junto
5 con pequeñas herramientas y un equipo de trabajo. Una flota de barcasas de material
6 apoyaría las barcasas de trabajo y se utilizaría para transportar los escombros de
7 demolición desde el sitio de trabajo. Una barcaza de material de cubierta plana se
8 colocaría junto a cada barcaza de trabajo para aceptar escombros a medida que se
9 retiren. Una vez que una barcaza de material esté completamente cargada, se movería
10 usando un remolcador y una nueva barcaza de material se colocaría junto a la barcaza
11 de trabajo. La demolición generaría aproximadamente 36 cargas de barcasas con
12 escombros para ser removidas del sitio. Se estima que en el Año 1 de la demolición se
13 producirían entre 12 y 13 viajes de barcasas de material cargados con escombros de
14 demolición. Los 23 a 24 viajes de barcaza restantes ocurrirían en el Año 2 de
15 demolición. La mayoría de los escombros de demolición se llevarían a las instalaciones
16 de un contratista en el muelle 96 del Puerto de San Francisco para su secado,
17 clasificación y transporte a los lugares de eliminación o reciclaje permitidos.

18 El contratista de demolición puede utilizar una variedad de métodos para retirar los
19 pilotes de madera tratada de acero que actualmente componen la mezcla de pilotes
20 que soportan la estructura del Muelle. Si los pilotes tienen suficiente integridad
21 estructural (como los de acero), se envolvería el pilote con una cadena o cable unido a
22 una grúa y se tiraría directamente hacia arriba, sacando el pilote del sedimento.
23 También se puede usar un martillo vibratorio para aflojar el pilote con vibración. En
24 algunos casos, los pilotes pueden romperse al tirar de ellos. En estos casos, el
25 contratista cortaría el pilote usando una motosierra neumática submarina o una
26 antorcha de corte, aproximadamente 2 pies por debajo de la línea de lodo o según lo
27 especificado por el CSLC.

28 Restauración de la hierba marina

29 Las áreas de hierba marina que se vean afectadas durante las actividades de
30 demolición del Muelle serán restauradas. Además, se restablecerá la hierba marina en
31 áreas que actualmente se encuentran debajo de la Calzada y adyacentes a ella, y que
32 no son adecuadas para la hierba marina debido a la sombra. La restauración de la
33 hierba marina ocurriría donde las profundidades del agua oscilan entre 5 pies por
34 debajo de la media de agua baja a la intermareal inferior, reflejando la distribución de la
35 hierba de marina en áreas justo al norte y al sur de la Calzada. Las profundidades del
36 agua en la ubicación del Muelle Principal son demasiado profundas para soportar la
37 hierba marina, por lo que no se restaurará la hierba marina en ese lugar. El objetivo de
38 la restauración es promover el aumento neto de la hierba marina en el área
39 convirtiendo el área debajo de la Calzada en un hábitat productivo de la hierba marina.

1 La plantación de hierba marina dentro y a lo largo de la huella de la demolición de la
2 Calzada ocurriría durante el Año 2, después de la eliminación de la Calzada y durante
3 la demolición del Muelle Principal. La hierba marina para la restauración se cosecharía
4 de lechos de donantes nativos al norte y al sur del área del Proyecto. La hierba marina
5 trasplantada sería monitoreada y comparada con las áreas de referencia al norte y al
6 sur del muelle existente (Figura ES-3). El monitoreo del área de restauración seguiría
7 los métodos descritos en la Política de Mitigación de Hierba Marina de California y las
8 Pautas de Implementación (NOAA 2014). La restauración de la hierba marina se
9 llevaría a cabo utilizando técnicas de siembra manual, ya sea mientras se bucea o se
10 vadea, dependiendo de la profundidad del agua. Se anticipa que el área de siembra
11 totalizaría aproximadamente 3 acres.

12 Monitoreo de la Restauración

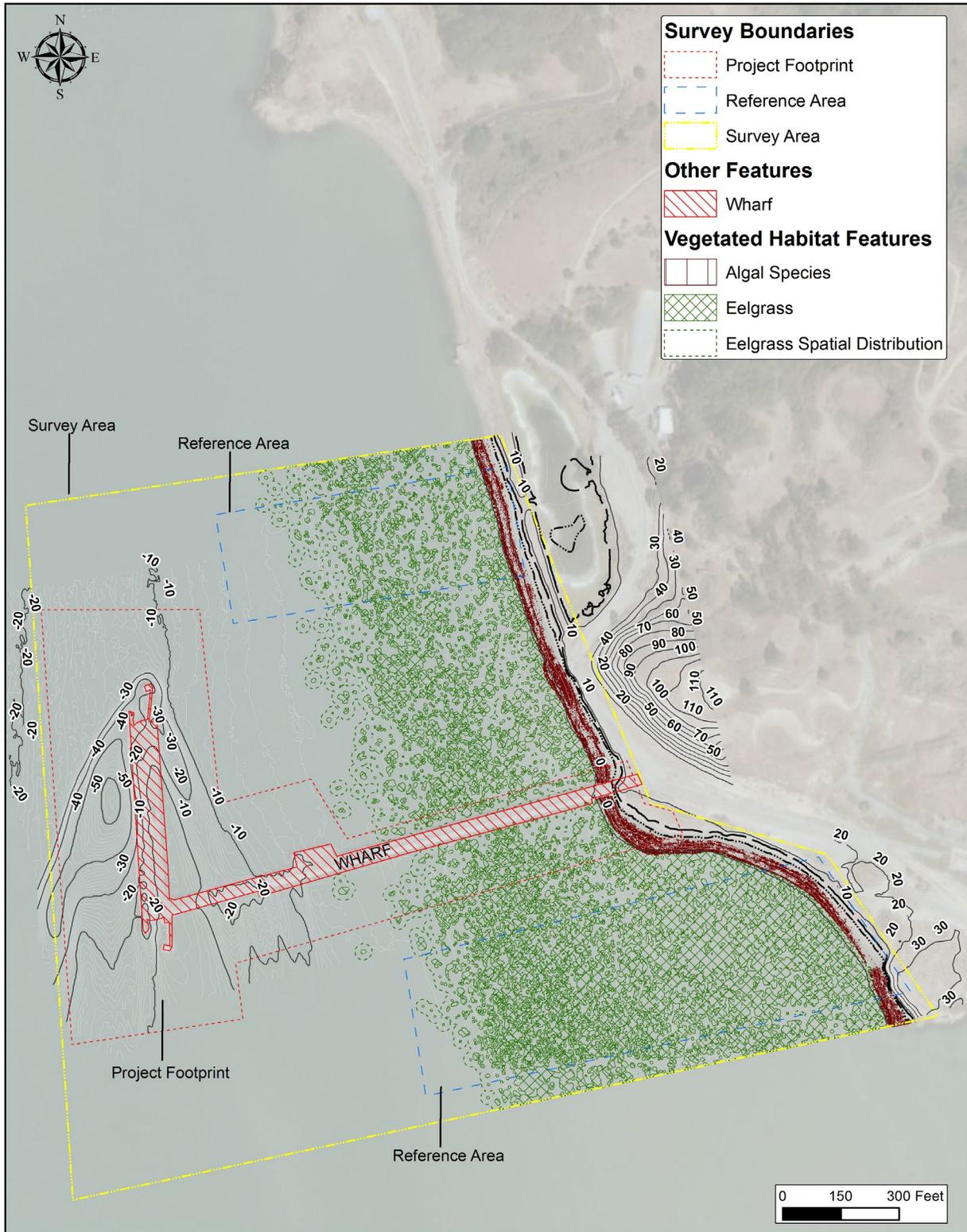
13 El monitoreo posterior a la restauración de los lechos de hierba marina se llevaría a
14 cabo para garantizar que la restauración fuera exitosa y para identificar y guiar
15 cualquier manejo o mantenimiento adaptativo que pueda ser necesario. Las áreas de
16 referencia se utilizarían para comparar el crecimiento de la hierba marina en la zona del
17 Proyecto con áreas cercanas similares no afectadas por el Proyecto.

18 **IMPACTOS AMBIENTALES Y MEDIDAS DE MITIGACION PROPUESTAS**

19 Los siguientes temas ambientales se verían potencialmente afectados por este
20 proyecto: Calidad del aire; Biología; Recursos Culturales y Tribales; Geología, Suelos y
21 Recursos Paleontológicos; Riesgos y materiales peligrosos; e Hidrología y Calidad del
22 Agua. Cada uno de estos temas tópicos al menos un efecto que representaría un
23 "Impacto Potencialmente Significativo", salvo que el Solicitante haya acordado
24 revisiones al Proyecto, incluyendo la implementación de medidas de mitigación, que
25 evitan o reducen el efecto a "Menos que Significativo con mitigación", como se detalla
26 en la Sección 3, *Lista de Verificación y Análisis Ambiental*, de este MND. Con la
27 implementación de las medidas de mitigación propuestas, todos los impactos
28 relacionados con el Proyecto se evitarían o reducirían a un nivel menos que
29 significativo. Las medidas de mitigación (MM) diseñadas para reducir o evitar impactos
30 potencialmente significativos son las siguientes:

- 31 • MM AQ 1: Implementar Prácticas Básicas de Control de Emisiones en la
- 32 Construcción (mejores prácticas de gestión)
- 33 • MM BIO 1: Encuestas de Aves de Anidación
- 34 • MM BIO 2: Capacitación en Conciencia Ambiental
- 35 • MM BIO 3: Corredor de Operaciones de Barcazas Mark
- 36 • MM BIO 4: Realización Estudios Previos y Posteriores a la Demolición
- 37 • MM BIO 5: Barras de Escombros

Figura ES-3. Area del Proyecto y áreas de referencia de hierba marina



- 1 • MM BIO 6: Operación del Barco
- 2 • MM HYD 1: Plan de Prevención, Control y Contramedidas de Derrames
- 3 • MM HYD 2: Extracción de Pilotes de Madera Tratada
- 4 • MM HYD 3: Gestión de Escombros y Residuos de Demolición
- 5 • MM CUL 1/TCR 1: Capacitación en Sensibilización sobre Recursos Culturales
- 6 para Contratistas
- 7 • MM CUL 2/TCR 2: Descubrimientos Imprevistos
- 8 • MM CUL 3/TCR 3: Tratamiento de Restos Humanos
- 9 • MM HYD 1: Plan de Prevención, Control y Contramedidas de Derrames
- 10 • MM HYD 2: Extracción de pilas de madera tratada
- 11 • MM HYD 3: Gestión de Escombros y Residuos de Demolición
- 12 • MM HYD 4: Desmovilización