

Apéndice C

RESUMEN MEDIOAMBIENTAL

Un análisis de los impactos medioambientales potenciales asociados a los proyectos aeroportuarios propuestos es una consideración esencial en el proceso del informe narrativo del plano de diseño de aeropuertos (ALP, por sus siglas en inglés). El objetivo principal de este análisis es revisar el concepto de desarrollo preferido (**Anexo 4E**) y el programa de capital asociado en el aeropuerto para determinar si los proyectos identificados en el informe narrativo del ALP podrían, individual o colectivamente, afectar de forma significativa a los recursos medioambientales existentes. La información contenida en esta sección se obtuvo a partir de estudios previos, sitios web oficiales de Internet y análisis del consultor.

La *Ley de Reautorización de la FAA de 2018 (Ley)* cambió la forma en que la Administración Federal de Aviación (FAA, por sus siglas en inglés) opera históricamente con respecto a la supervisión de los aeropuertos. La Sección 163 de la Ley limita la autoridad de aprobación de la FAA sobre determinados proyectos. De conformidad con la Sección 163, cuando un patrocinador de un aeropuerto presenta un cambio en el plano de diseño de aeropuertos (ALP) para un proyecto que no recibiría financiación federal, solicita un cambio en el uso del suelo de aeronáutico a no aeronáutico, o solicita enajenar terrenos propiedad del aeropuerto, la FAA debe determinar si la propuesta estaría sujeta a la autoridad de aprobación de la agencia. Esta aprobación es un proceso de dos pasos. La FAA ejerce su autoridad reguladora de conformidad con la Ley y examina por separado si tiene autoridad de aprobación de ALP en virtud de la Sección 163 de la Ley. El segundo paso consiste en determinar cómo se adquirieron los terrenos y si se requieren obligaciones de cesión de estos. Los proyectos representados en el ALP que fueron aprobados antes de la Ley deben ser evaluados para determinar si la FAA conserva su autoridad de aprobación.

Si la FAA conserva la autoridad de aprobación sobre un proyecto, éste suele estar sujeto a la *Ley Nacional de Política Ambiental (NEPA, por sus siglas en inglés)*. Para los proyectos no excluidos categóricamente en virtud de la Orden 1050.1F de la FAA, *Impactos ambientales: Políticas y Procedimientos*, el cumplimiento de la NEPA se satisface generalmente mediante la preparación de una evaluación ambiental (EA, por sus siglas en inglés). En los casos en que se prevean impactos ambientales significativos, puede ser necesaria una declaración de impacto ambiental (EIS, por sus siglas en inglés).

La siguiente parte del estudio no está diseñada para satisfacer los requisitos de la NEPA para un proyecto de desarrollo específico, sino que proporciona una revisión preliminar de las cuestiones medioambientales que puede ser necesario considerar con más detalle dentro de los procesos de revisión medioambiental.

Es importante tener en cuenta que la FAA es en última instancia la responsable de determinar el nivel de documentación medioambiental necesario para las actuaciones aeroportuarias.

Esta sección ofrece una visión general de los impactos potenciales sobre los recursos existentes que podrían derivarse de la aplicación de las mejoras previstas esbozadas en el concepto de desarrollo preferido.

La tabla A resume las posibles preocupaciones medioambientales asociadas a la aplicación del concepto de desarrollo preferido para el aeropuerto de Camarillo. El análisis conforme a la NEPA incluye los efectos o impactos que una acción o alternativa propuesta pueda tener sobre el entorno humano (vea el Título 40 del Código de Reglamentos Federales [CFR, por sus siglas en inglés] §1508.1).

TABLA A | Resumen de los posibles problemas medioambientales

CALIDAD DEL AIRE	
<p>Orden 1050.1F de la FAA, Umbral de significación/Factores para tener en cuenta</p>	<p><i>La acción provocaría que las concentraciones de contaminantes superasen una o varias de las Normas Nacionales de Calidad del Aire Ambiental (NAAQS, por sus siglas en inglés), establecidas por la Agencia de Protección Ambiental (EPA, por sus siglas en inglés) de los Estados Unidos (EE. UU.) en virtud de la Ley de Aire Limpio, durante cualquiera de los periodos de tiempo analizados, o que aumentase la frecuencia o gravedad de cualquiera de dichas infracciones existentes.</i></p>
<p>Potenciales preocupaciones medioambientales</p>	<p>Impacto potencial. El condado de Ventura es una zona de no cumplimiento de las NAAQS de ozono de ocho horas (grave) de 2008 y 2018.¹ El concepto de desarrollo no modificaría las operaciones en el aeropuerto. Será necesario revisar el proyecto de acortamiento y estrechamiento de la pista 8-26, sin embargo, se presume que los proyectos de señalización del pavimento son conformes según las acciones federales que se encuentran en 72 FR 41565, 30/07/2007, que establece: “Las acciones federales que alteran el uso del aeropuerto mediante nuevas marcas en el pavimento no son mantenimiento rutinario, sino que se presume que se confirman si dichas acciones no aumentan la capacidad del aeropuerto ni introducen una clase mayor de aeronaves en el aeropuerto”. Los proyectos menores de pavimentación de la geometría de las pistas de rodaje incluidos en el concepto de desarrollo se considerarían trabajos de pavimentación no relacionados con las pistas y también se presumirían conformes, ya que “se limitan a mejoras de las pistas de rodaje existentes que no afectarán al uso de las pistas, no aumentarán la capacidad, no permitirán nuevos tipos de aeronaves ni cambiarán las operaciones existentes en el aeródromo cuando estén terminados”.</p> <p>La determinación de los impactos derivados de la reurbanización de infraestructuras anticuadas, el desarrollo de nuevos hangares y otros desarrollos aeronáuticos y no aeronáuticos se evaluará de forma individual. Para las emisiones de la construcción, puede ser necesario un inventario de emisiones cualitativo o cuantitativo conforme a la NEPA, dependiendo del tipo de revisión medioambiental necesaria para los proyectos específicos mostrados en el concepto del plan de desarrollo (Anexo 4E).</p>
RECURSOS BIOLÓGICOS (incluidos peces, fauna y flora)	
<p>Orden 1050.1F de la FAA, Umbral de significación/Factores para tener en cuenta</p>	<p><i>El Servicio de Pesca y Vida Silvestre de EE. UU. (FWS, por sus siglas en inglés) o el Servicio Nacional de Pesquerías Marinas (NMFS) determinan que es probable que la acción ponga en peligro la existencia continuada de una especie amenazada o en peligro de extinción incluida en la lista federal o que provoque la destrucción o modificación adversa del hábitat crítico designado por el gobierno federal.</i></p> <p><i>La FAA no ha establecido un umbral de significación para las especies no incluidas en la lista, sin embargo, los factores a considerar incluyen si una acción tuviese el potencial de:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Pérdida a largo plazo o permanente de especies de flora o fauna no incluidas en la lista; - Impactos adversos para las especies de estatus especial o sus hábitats; - Pérdida sustancial, reducción, degradación, perturbación o fragmentación de los hábitats de las especies autóctonas o de sus poblaciones; o - Impactos adversos sobre las tasas de reproducción de una especie, la mortalidad no natural o la capacidad de mantener los niveles mínimos de población necesarios para el mantenimiento de la población.

Continúa en la página siguiente

¹ U.S. Environmental Protection Agency (EPA), Green Book, California Nonattainment/Maintenance Status for Each County by Year for All Criteria Pollutants (https://www3.epa.gov/airquality/greenbook/anayo_ca.html)

RECURSOS BIOLÓGICOS (incluidos peces, fauna y flora) - Continuación

Potenciales preocupaciones medioambientales

Especies protegidas a nivel federal
Sin impacto. Según el informe de Información para la Planificación y la Consulta (IPaC) del FWS de EE. UU., hay doce especies en peligro y/o amenazadas incluidas (o identificadas como candidatas a ser incluidas) en la lista de la *Ley de Especies en Peligro de Extinción* de las que se sabe que están presentes en las inmediaciones del aeropuerto.² Estas especies son:

- Cóndor de California (peligro de extinción, ave)
- Perlita costera de California (amenazado, ave)
- Vireo de Bell (en peligro de extinción, ave)
- Mérgulo jaspeado (amenazado, ave)
- Cuco de pico amarillo (amenazado, ave)
- Mariposa monarca (candidata, insecto)
- Camarón hada de Riverside (en peligro de extinción, crustáceo)
- Camarón hada de charca vernal (amenazado, crustáceo)
- Pasto californiano de Orcutt (en peligro de extinción, planta con flor)
- Berro de Gamble (en peligro de extinción, planta con flor)
- Sandwort de los pantanos (en peligro de extinción, planta con flores)
- Navarretia propagadora (amenazada, planta con flor)

Según una evaluación de los recursos biológicos realizada por SWCA Environmental Consultants en enero de 2023, no se tiene constancia de la presencia de ninguna especie incluida en la lista federal ni de ningún hábitat crítico designado en la propiedad del aeropuerto, y no se observó ninguna durante las inspecciones sobre el terreno.

Hábitat crítico designado
Sin impacto. No hay hábitats críticos designados dentro de los límites del aeropuerto.

Especies no incluidas
Impacto potencial. Entre las especies de interés no incluidas en la lista se encuentran las protegidas por la *Ley del Tratado de Aves Migratorias* (MBTA, por sus siglas en inglés) y la *Ley de Protección del Águila Calva y Dorada*. Según la *Evaluación de Recursos Biológicos de enero de 2023* realizada por SWCA Environmental Consultants³, no se observó ningún hábitat adecuado para las águilas reales dentro de los límites del aeropuerto. Los hábitats de la propiedad aeroportuaria sí ofrecen oportunidades de nidificación para aves que anidan en madrigueras (por ejemplo, el búho de madriguera) o hábitats de pastizales (por ejemplo, la alondra cornuda de California), y se observó la presencia de búho de madriguera en la propiedad aeroportuaria. La perturbación del suelo podría tener impactos directos en los nidos activos y el movimiento de la construcción podría tener impactos indirectos en los nidos cercanos, lo que podría provocar el abandono de los nidos. Se recomienda realizar estudios de aves nidificantes antes de las perturbaciones para evitar impactos en las aves migratorias nidificantes. En la medida de lo posible, las actividades de construcción deberían realizarse fuera de la temporada de nidificación. Como resultado de estudios anteriores, el Departamento de Pesca y Vida Silvestre de California (CDFW, por sus siglas en inglés) también ha solicitado que el aeropuerto aplique las siguientes medidas:

- Exija a todo el personal que asista a un programa de formación de trabajadores antes de las actividades de nivelación y/o construcción;
- Llevar a cabo una evaluación del hábitat del búho de madriguera para futuros proyectos, de acuerdo con el *Informe del personal sobre la mitigación del búho de madriguera* (CDFW 2012); e
- Implemente un plan de gestión de riesgos para la vida silvestre (WHMP, por sus siglas en inglés) en caso de huelgas por la vida silvestre.

CLIMA

Orden 1050.1F de la FAA, Umbral de significación/Factores para tener en cuenta

La FAA no ha establecido un umbral de significación para el clima. Consulte la referencia de escritorio de la Orden 1050.1F de la FAA y/o el manual más reciente sobre emisiones de la aviación y calidad del aire de la FAA para conocer la metodología más actualizada para examinar los impactos asociados al cambio climático.

Potenciales preocupaciones medioambientales

Desconocido. Podría producirse un aumento de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) en los próximos cinco a diez años, que es el horizonte de planificación de esta actualización del ALP. Podría ser necesario un análisis específico del proyecto según la Orden 1050.1F de la FAA, *Impactos medioambientales: Políticas y Procedimientos*, en función de los parámetros de los proyectos individuales, sin embargo, en este momento, la FAA no dispone de un umbral de impacto que utilizar para determinar la importancia según la NEPA.

Continúa en la página siguiente

² FWS de EE.UU., IPaC Información para la planificación y la consulta (<https://ipac.ecosphere.fws.gov/location/index>)
³ SWCA Environmental Consultants, Evaluación de los recursos biológicos para el plan de trazado del aeropuerto de Camarillo, Camarillo, condado de Ventura, California, enero de 2023).

RECURSOS COSTEROS	
Orden 1050.1F de la FAA, Umbral de significación/Factores para tener en cuenta	<p><i>La FAA no ha establecido un umbral de significación para los recursos costeros. Los factores para considerar incluyen si una acción tuviese el potencial de:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Ser incoherente con el plan o los planes estatales pertinentes de gestión de zonas costeras; • Impactar una unidad del sistema de recursos de la barrera costera; • Suponer un impacto en los ecosistemas de los arrecifes de coral; • Causar un riesgo inaceptable para la seguridad humana o la propiedad; o • Causar impactos adversos en el entorno costero que no puedan mitigarse satisfactoriamente.
Potenciales preocupaciones medioambientales	<p>Sin impacto. El aeropuerto de Camarillo no se encuentra dentro de la zona costera de California, que está a cinco millas al oeste. El aeropuerto se encuentra a siete millas del Océano Pacífico en su punto más cercano. El Santuario Marino Nacional más cercano es el Santuario Marino Nacional de las Islas del Canal, situado a 13 millas al oeste del aeropuerto.</p>
LEY DEL DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES, SECCIÓN 4(f) (AHORA CODIFICADA EN EL CÓDIGO DE LOS ESTADOS UNIDOS 49 [U.S.C.] § 303)	
Orden 1050.1F de la FAA, Umbral de significación/Factores para tener en cuenta	<p><i>La acción implica más que un uso físico mínimo de un recurso de la Sección 4(f) o constituye un “uso constructivo” basado en una determinación de la FAA de que el proyecto de aviación perjudicaría sustancialmente el recurso de la Sección 4(f). Los recursos protegidos por la Sección 4(f) son los terrenos de propiedad pública de un parque público, zona recreativa o refugio de fauna y aves acuáticas de importancia nacional, estatal o local; y los terrenos de propiedad pública o privada de un lugar histórico de importancia nacional, estatal o local. El deterioro sustancial se produce cuando las actividades, características o atributos del recurso que contribuyen a su significación o disfrute se ven sustancialmente disminuidos.</i></p>
Potencial medioambiental Preocupaciones	<p>Impacto potencial. No hay recursos históricos inscritos en el Registro Nacional de Lugares Históricos (NRHP, por sus siglas en inglés) ni en el Registro de Recursos Históricos de California (CRHR, por sus siglas en inglés) dentro o cerca del aeropuerto. Asimismo, sobre la base de una búsqueda de registros de recursos culturales y una encuesta sobre el terreno, no se identificaron recursos arqueológicos en el aeropuerto.⁴ Además, no hay zonas de refugio de aves acuáticas o de vida silvestre ni parques nacionales o áreas recreativas cerca del aeropuerto. Un parque público local (Freedom Park) se encuentra inmediatamente adyacente a la propiedad del aeropuerto por el sur. El concepto de desarrollo preferido designa el uso del terreno adyacente al Freedom Park para reserva aeronáutica y reserva no aeronáutica. La evaluación de la Sección 4(f) puede ser necesaria para el desarrollo de estas zonas.</p>
ZONAS AGRÍCOLAS	
Orden 1050.1F de la FAA, Umbral de significación/Factores para tener en cuenta	<p><i>La puntuación total combinada del formulario AD-1006, Farmland Conversion Impact Rating, oscila entre 200 y 260. (El formulario AD-1006 es utilizado por el Servicio de Conservación de Recursos Naturales [NRCS, por sus siglas en inglés] del Departamento de Agricultura de EE. UU. [USDA, por sus siglas en inglés] para evaluar los impactos según la Ley de Política de Protección de Tierras Agrícolas [FPPA]).</i></p> <p><i>La FPPA se aplica cuando las actividades aeroportuarias cumplen una de las siguientes condiciones:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Se trata de fondos federales; • La acción implica el potencial de conversión irreversible de tierras agrícolas importantes a usos no agrícolas. Las tierras agrícolas importantes incluyen pastos, tierras de cultivo y bosques considerados tierras de primera calidad, únicas o de importancia estatal o local; o • No se aplica ninguna de las exenciones de la FPPA. Estas exenciones incluyen: <ul style="list-style-type: none"> ○ Cuando la tierra no se considera “tierra agrícola” según la FPPA, como la tierra que ya está urbanizada o convertida de forma irreversible. Estos casos incluyen cuando la tierra está designada como zona urbana por la Oficina del Censo de EE. UU. o la huella existente incluye derechos de paso; ○ Cuando el suelo ya está comprometido con el desarrollo urbano; ○ Cuando la tierra se destina al almacenamiento de agua; ○ La construcción de estructuras no agrícolas que sean necesarias para apoyar las operaciones agrícolas; y ○ Construcción/desarrollo de tierras con fines de defensa nacional.
Potenciales preocupaciones medioambientales	<p>Sin impacto. Según el Web Soil Survey (WSS) del NRCS, los suelos del aeropuerto se identifican como tierras agrícolas de importancia estatal y tierras agrícolas de primera si se riegan.⁵ Sin embargo, el sitio web California Important Farmland Finder del Departamento de Conservación de California muestra el aeropuerto como suelo urbano y urbanizado, mientras que el Censo de EE. UU. identifica la ciudad de Camarillo, incluido el aeropuerto, como zona urbanizada. Por lo tanto, la FPPA no es aplicable a la propiedad del aeropuerto.</p>

Continúa en la página siguiente

⁴ Informe de prospección arqueológica de SWCA para la actualización/informe narrativo del ALP del aeropuerto de Camarillo, agosto de 2022

⁵ Departamento de Agricultura de EE.UU., NRCS, (<https://websoilsurvey.nrcs.usda.gov/app/WebSoilSurvey.aspx>)

MATERIALES PELIGROSOS, RESIDUOS SÓLIDOS Y PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN

Orden 1050.1F de la FAA, Umbral de significación/Factores para tener en cuenta

La FAA no ha establecido un umbral de significación para materiales peligrosos, residuos sólidos y prevención de la contaminación. Sin embargo, los factores a considerar incluyen si una acción tuviera el potencial de:

- *Infringir las leyes o normativas federales, estatales, tribales o locales aplicables en materia de gestión de materiales peligrosos y/o residuos sólidos;*
- *Implicar un lugar contaminado;*
- *Producir una cantidad o un tipo de residuos peligrosos sensiblemente diferente;*
- *Generar una cantidad o un tipo de residuos sólidos sensiblemente diferente, o utilizar un método de recogida o eliminación diferente y/o superaría la capacidad local; o*
- *Afectar negativamente a la salud humana y al medio ambiente.*

Potenciales preocupaciones medioambientales

Impacto potencial. No hay emplazamientos documentados del Superfondo ni terrenos baldíos en la propiedad existente o futura del aeropuerto. Sin embargo, el aeropuerto es una instalación de defensa utilizada anteriormente. Se llevó a cabo una limpieza voluntaria en el marco del Programa de Restauración Ambiental de la Defensa (DERP, por sus siglas en inglés).

El aeropuerto cuenta con dos parques de combustible con depósitos de combustible sobre el suelo en la propiedad del aeropuerto y realiza actividades de mantenimiento de aeronaves que podrían implicar combustibles fósiles u otros tipos de materiales o residuos peligrosos. Estas operaciones están reguladas y supervisadas por los organismos reguladores correspondientes, como la Agencia de Protección Ambiental de EE. UU. (EPA), el Departamento de Control de Sustancias Tóxicas de California (DTSC) y la Agencia de Gestión de Recursos del Condado de Ventura. Los parques de combustible del aeropuerto están obligados a mantener un Plan de control de prevención de derrames y contramedidas (SPCC). Aparte de cierta contaminación superficial en el pavimento circundante, el potencial de exposición del combustible de aviación a la escorrentía de aguas pluviales es bajo en el aeropuerto.

El concepto de desarrollo preferido no incluye usos del suelo que produzcan una cantidad o un tipo de residuos peligrosos apreciablemente diferentes. Sin embargo, si se propusiera un tipo de uso del suelo sustancialmente diferente, se requeriría una revisión adicional de la NEPA y/o la obtención de permisos.

La construcción de urbanizaciones planificadas aumentaría temporalmente los residuos sólidos. Todos los residuos de construcción y demolición, junto con todos los demás tipos de residuos sólidos no peligrosos, se transportarían a una instalación que acepte residuos de construcción. Por lo general, los residuos sólidos de Camarillo se recogen y eliminan a través de la Estación de Reciclaje y Transferencia Gold Coast, en Ventura, a unas nueve millas del aeropuerto. Los residuos que no pueden reciclarse se transportan al vertedero y centro de reciclaje de Simi Valley o al vertedero sanitario de Toland Road. No se esperan impactos relacionados con la eliminación de residuos sólidos.

Antes de la adquisición de terrenos, se requeriría una Evaluación Medioambiental del Emplazamiento de Fase I, sin embargo, no se contempla la adquisición de terrenos en el concepto de desarrollo preferido.

RECURSOS HISTÓRICOS, ARQUITECTÓNICOS, ARQUEOLÓGICOS Y CULTURALES

Orden 1050.1F de la FAA, Umbral de significación/Factores para tener en cuenta

La FAA no ha establecido un umbral de importancia para los recursos históricos, arquitectónicos, arqueológicos y culturales. Entre los Factores para tener en cuenta se incluye si una acción diese lugar a un hallazgo de “efecto adverso” a través del proceso de la Sección 106; sin embargo, un hallazgo de efecto adverso no desencadena automáticamente la preparación de un EIS (impacto significativo).

Potenciales preocupaciones medioambientales

Impacto potencial. El recurso más cercano incluido en la lista del NRHP es la Camarillo Ranch House, situada a 3.0 millas al este del aeropuerto; el desarrollo propuesto más cercano es la adición de edificios al noreste de la pista 26.

Como ya se ha mencionado, en agosto de 2022 se llevó a cabo una encuesta sobre recursos culturales en todo el aeropuerto. No se identificaron recursos arqueológicos prehistóricos ni durante la búsqueda de registros ni durante la encuesta a pie; sin embargo, el entorno “tal y como está construido” del aeropuerto incluye edificios o estructuras que pueden tener más de 50 años, lo que los hace potencialmente elegibles para su inclusión en el NRHP o el CRHR. El desarrollo en las zonas de reserva de infraestructuras envejecidas, aeronáuticas y no aeronáuticas debería revisarse para determinar la presencia de recursos históricos del entorno construido y/o la posibilidad de que un futuro proyecto afecte a dichos recursos.

Continúa en la página siguiente

USO DE SUELO	
Orden 1050.1F de la FAA, <i>Umbral de significación/Factores para tener en cuenta</i>	<i>La FAA no ha establecido un umbral de significación para el uso de suelo y no hay factores específicos independientes para tener en cuenta. La determinación de que existen impactos significativos depende normalmente de la importancia de otros impactos.</i>
Potenciales preocupaciones medioambientales	<p>Impacto potencial. Las mejoras propuestas en el aeropuerto incluyen el acortamiento de la pista en 13 pies; el mantenimiento de las aproximaciones instrumentales actuales; la reconstrucción de las pistas de rodaje B, C y D y la reorientación de la pista de rodaje E para cumplir las normas de diseño actuales; el rediseño de las bahías de espera de aeronaves para cumplir las normas de diseño actuales; la adición de una nueva calle de rodaje paralela a la calle de rodaje G1; el desarrollo de instalaciones aeronáuticas adicionales (por ejemplo, hangares) en zonas de reserva aeronáutica; la reurbanización de infraestructuras anticuadas; y otros desarrollos no aeronáuticos (Anexo 4E). No se produciría ningún cambio en las operaciones aeroportuarias como resultado de las mejoras propuestas.</p> <p>Aunque las RPZ actuales y futuras se extienden fuera de la propiedad del aeropuerto, no se contempla la adquisición de terrenos en el concepto de desarrollo preferido.</p>
RECURSOS NATURALES Y SUMINISTRO ENERGÉTICO	
Orden 1050.1F de la FAA, <i>Umbral de significación/Factores para tener en cuenta</i>	<i>La FAA no ha establecido un umbral de significación para los Recursos Naturales y el Suministro Energético; sin embargo, entre los factores a considerar se incluye si la acción tuviese el potencial de causar que la demanda excediera los suministros disponibles o futuros de estos recursos.</i>
Potenciales preocupaciones medioambientales	<p>Sin impacto. Los proyectos de desarrollo previstos (por ejemplo, la construcción de nuevos hangares) en el aeropuerto podrían aumentar la demanda de servicios de energía, suministro y tratamiento de agua y otros recursos naturales durante la construcción; sin embargo, no se prevén impactos significativos a largo plazo. Si los impactos a largo plazo fueran una preocupación, se recomienda la coordinación con los proveedores de servicios locales.</p>
RUIDO Y USO DE SUELO COMPATIBLE CON EL RUIDO	
Orden 1050.1F de la FAA, <i>Umbral de significación/Factores para tener en cuenta</i>	<i>La acción aumentaría el ruido en un nivel sonoro medio día-noche (DNL, por sus siglas en inglés) de 1.5 decibelios (dB) o más para una zona sensible al ruido que esté expuesta al ruido en el nivel de exposición al ruido DNL 65 dB o por encima del mismo, o que estará expuesta en el nivel DNL 65 dB o por encima del mismo debido a un aumento DNL 1.5 dB o superior en comparación con la alternativa de no acción para el mismo periodo de tiempo.</i>
Potenciales preocupaciones medioambientales	<p><i>Otro factor para tener en cuenta es que debe prestarse especial atención a la evaluación de la importancia de los impactos acústicos en las zonas sensibles al ruido dentro de las propiedades de la Sección 4(f) en las que las directrices de compatibilidad del uso de suelo de la 14 CFR Parte 150 no son relevantes para el valor, la importancia y el disfrute de la zona en cuestión.</i></p> <p>Sin impacto. Los contornos de ruido CNEL (Nivel Equivalente de Ruido Comunitario) se elaboraron como parte del estudio en curso de la Parte 150 para el aeropuerto de Camarillo. CNEL es la métrica de ruido especificada actualmente en el Código Aeronáutico Estatal de California para la evaluación de los impactos acústicos en los aeropuertos de California. La FAA ha adoptado 65 CNEL como umbral de exposición significativa al ruido. En el estudio de la Parte 150 en curso, se determinó que el contorno de 65 CNEL se extiende fuera de la propiedad del aeropuerto hacia el norte y el sureste. Los contornos de 70 CNEL y 75 CNEL permanecen en la propiedad del aeropuerto. Según las previsiones del capítulo 2 de este estudio, se prevé que los futuros contornos de ruido de 65 CNEL se amplíen aún más fuera de la propiedad del aeropuerto hacia el norte y el sureste. Existen usos de suelo sensibles al ruido (escuelas) al sureste, adyacentes al desarrollo de uso mixto del aeropuerto, que se encuentran dentro de los contornos existentes y futuros de 65 CNEL. No hay usos de suelo residenciales en los contornos de ruido existentes o futuros.</p> <p>No se espera que el desarrollo del aeropuerto modifique las operaciones aeroportuarias ni el entorno acústico general. Es importante señalar que el crecimiento operativo, a menos que esté vinculado a un proyecto específico, no provocará impactos acústicos según la Orden 1050.1F de la FAA. Los impactos sobre los usos de suelo sensibles al ruido suelen identificarse a través de la documentación de la NEPA para proyectos específicos o a través del proceso voluntario de la Parte 150.</p>

Continúa en la página siguiente

SOCIOECONOMÍA, JUSTICIA MEDIOAMBIENTAL Y RIESGOS MEDIOAMBIENTALES PARA LA SALUD Y LA SEGURIDAD DE LOS NIÑOS

Socioeconomía

<p>Orden 1050.1F de la FAA, Umbral de significación/Factores para tener en cuenta</p>	<p><i>La FAA no ha establecido un umbral de significación para la socioeconomía; sin embargo, entre los factores a considerar se incluye si una acción tuviera el potencial de:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Inducir un crecimiento económico sustancial en una zona, ya sea directa o indirectamente (por ejemplo, mediante el establecimiento de proyectos en una zona no urbanizada);</i> • <i>Perturbar o dividir la disposición física de una comunidad establecida;</i> • <i>Provocar una amplia reubicación cuando no se disponga de suficientes viviendas de sustitución;</i> • <i>Provocar una amplia reubicación de los negocios de la comunidad que causaría graves dificultades económicas a las comunidades afectadas;</i> • <i>Perturbar los patrones de tráfico local y reducir sustancialmente los niveles de servicio de las carreteras que dan servicio al aeropuerto y a las comunidades circundantes; o</i> • <i>Producir un cambio sustancial en la base impositiva de la comunidad.</i>
<p>Potenciales preocupaciones medioambientales</p>	<p>Impacto potencial. El desarrollo que se produzca en las zonas esbozadas en el concepto de desarrollo preferido podría fomentar potencialmente el crecimiento económico de la región. Los resultados potenciales incluyen nuevos empleos en la construcción, nuevos empleos para el aeropuerto y otros usos comerciales, y un aumento de la base impositiva local. El concepto de desarrollo preferido no reubicaría ni alteraría ninguna unidad residencial cercana. La reurbanización de las zonas designadas como infraestructuras envejecidas, reserva aeronáutica y reserva no aeronáutica podría perturbar los negocios locales durante la reurbanización. Podría ser necesaria una revisión y un análisis más detallados de los impactos potenciales sobre los negocios desplazados; sin embargo, la mayor parte de los terrenos designados para la reurbanización consisten en hangares de almacenamiento de aeronaves.</p> <p>Los proyectos de desarrollo en propiedades aeroportuarias pueden dar lugar a la interrupción temporal de los patrones de tráfico local durante la construcción. Los proyectos que podrían perturbar los patrones de tráfico local serían principalmente desarrollos en tierra en áreas designadas como reserva aeronáutica y reserva no aeronáutica (Anexo 4E).</p>

Justicia medioambiental

<p>Orden 1050.1F de la FAA, Umbral de significación/Factores para tener en cuenta</p>	<p><i>La FAA no ha establecido un umbral de significación para la justicia medioambiental; sin embargo, los factores a considerar incluyen si una acción tuviese el potencial de conducir a un impacto desproporcionadamente alto y adverso a una población de justicia medioambiental (es decir, una población de bajos ingresos o minoritaria) debido a:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Impactos significativos en otras categorías de impacto medioambiental; o</i> • <i>Impactos sobre el entorno físico o natural que afecten a una población de justicia medioambiental de un modo que la FAA determine que es único para la población de justicia medioambiental y significativo para dicha población.</i>
<p>Potenciales preocupaciones medioambientales</p>	<p>Impacto potencial. Se han identificado poblaciones de bajos ingresos y minorías en las inmediaciones del aeropuerto. En un radio de una milla, el 17% de la población tiene bajos ingresos y el 53% son personas de color.⁶ La zona residencial más cercana se encuentra a 0.3 millas al norte y está separada del aeropuerto por la autopista Ventura (US-101). Es poco probable que la aplicación de las mejoras propuestas en el plan conceptual de desarrollo afecte a estas poblaciones de forma desproporcionada o adversa. No se desplazaría ninguna residencia debido al concepto de desarrollo preferido.</p> <p>La Orden Ejecutiva (O.E.) 12898, <i>Acción Federal para Abordar la Justicia Medioambiental en las Poblaciones Minoritarias y de Bajos Ingresos</i>, el memorando presidencial que la acompaña y la Orden 5610.2 del Departamento de Transporte (DOT), <i>Justicia Medioambiental</i>, exigen a la FAA una participación pública significativa para las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos, así como un análisis que identifique y aborde los impactos potenciales sobre estas poblaciones que puedan ser desproporcionadamente altos y adversos. Los impactos sobre la justicia medioambiental pueden evitarse o minimizarse mediante una comunicación temprana y coherente con el público y dejando tiempo suficiente para su consideración pública; por lo tanto, la divulgación del desarrollo final del aeropuerto a las poblaciones de justicia medioambiental potencialmente afectadas cercanas al aeropuerto a medida que se proponen los proyectos es crucial. Los materiales producidos por este estudio están disponibles tanto en inglés como en español, incluido el informe narrativo del ALP, el sitio web asociado y los anuncios de las reuniones. Además, se proporcionan servicios de interpretación al mixteco y al español en todas las reuniones públicas relacionadas con esta actualización del ALP para el aeropuerto de Camarillo.</p> <p>Si se observan impactos desproporcionadamente altos o adversos, pueden tomarse en consideración medidas de mitigación y mejora y beneficios compensatorios.</p>

Continúa en la página siguiente

⁶ EPA de EE.UU., página web de EJScreen, Informe comunitario de EJScreen (<https://www.epa.gov/ejscreen>)

Riesgos para la salud y la seguridad de los niños	
Orden 1050.1F de la FAA, <i>Umbral de significación/Factores para tener en cuenta</i>	<i>La FAA no ha establecido un umbral de importancia para los Riesgos Medioambientales para la Salud y la Seguridad de los Niños; sin embargo, entre los Factores para tener en cuenta se incluye si una acción tuviese el potencial de provocar un riesgo desproporcionado para la salud o la seguridad de los niños.</i>
Potenciales preocupaciones medioambientales	<p>Impacto potencial. Según la O.E. 13045, <i>Protección de los niños frente a los riesgos medioambientales para la salud y la seguridad</i>, las agencias federales tienen la obligación de identificar y evaluar los riesgos medioambientales para la salud y la seguridad que puedan afectar de forma desproporcionada a los niños. Estos riesgos incluyen los atribuibles a productos o sustancias con los que un niño puede entrar en contacto o ingerir, como el aire, los alimentos, el agua potable, las aguas recreativas, el suelo o los productos a los que pueden estar expuestos. Se han identificado tres escuelas en las proximidades del aeropuerto, así como un parque público (Freedom Park); las ubicaciones de las escuelas están etiquetadas en el Anexo 1L del Inventario Medioambiental. Deberían aplicarse las mejores prácticas de gestión para disminuir los riesgos medioambientales para la salud de los niños.</p> <p>Durante la construcción de los proyectos esbozados en el concepto de desarrollo preferido, deberán tomarse las medidas adecuadas para impedir el acceso de personas no autorizadas a las zonas de los proyectos de construcción.</p>
EFECTOS VISUALES (INCLUIDAS LAS EMISIONES LUMINOSAS Y LOS RECURSOS VISUALES/CARÁCTER VISUAL)	
Emisiones luminosas	
Orden 1050.1F de la FAA, <i>Umbral de significación/Factores para tener en cuenta</i>	<i>La FAA no ha establecido un umbral de significación para las emisiones luminosas; sin embargo, un factor a considerar es el grado en que una acción tendría el potencial de:</i>
Potenciales preocupaciones medioambientales	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Crear molestias o interferir en las actividades normales debido a las emisiones luminosas; o</i> • <i>Afectar a la naturaleza del carácter visual de la zona debido a las emisiones de luminosas, incluyendo la importancia, singularidad y valor estético de los recursos visuales afectados.</i> <p>Sin impacto. La iluminación de aeródromo existente en el aeropuerto incluye una baliza giratoria, iluminación de los bordes de las pistas y pistas de rodaje, un sistema indicador de precisión de la trayectoria de aproximación (PAPI) a lo largo de la pista 8-26 y luces identificadoras del final de la pista (REIL) en ambos extremos de la pista 8-26. Además, el aeropuerto está equipado con iluminación controlada por el piloto, que permite a los pilotos activar un sistema de iluminación a lo largo de ambas pistas mediante una serie de clics en sus radiotransmisores.</p> <p>La iluminación nocturna durante las fases de construcción asociadas a la reconstrucción de las pistas de rodaje suele dirigirse hacia la zona de obras para evitar que la luz se derrame fuera de los límites del aeropuerto. Otros desarrollos aeronáuticos y no aeronáuticos podrían cambiar el carácter visual general del aeropuerto con estructuras adicionales. Cualquier nuevo desarrollo en el aeropuerto será coherente con el uso existente y no cambiaría significativamente la cantidad de iluminación que se ve desde fuera del aeropuerto.</p>
Recursos visuales/Carácter visual	
Orden 1050.1F de la FAA, <i>Umbral de significación/Factores para tener en cuenta</i>	<i>La FAA no ha establecido un umbral de significación para los recursos visuales/carácter visual; sin embargo, un factor a considerar es el grado en que una acción tendría el potencial de:</i>
Potenciales preocupaciones medioambientales	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Afectar a la naturaleza del carácter visual de la zona, incluyendo la importancia, la singularidad y el valor estético de los recursos visuales afectados;</i> • <i>Contraste con los recursos visuales y/o el carácter visual de la zona de estudio; o</i> • <i>Bloquear u obstruir las vistas de los recursos visuales, incluyendo si estos recursos siguiesen siendo visibles desde otros lugares.</i> <p>Sin impacto. El desarrollo final de edificios propuesto no alteraría significativamente el entorno aeroportuario circundante. Ninguna carretera cercana ha sido clasificada como National Scenic Byways o All-American Roads por el Departamento de Transporte de EE.UU. o el Departamento de Transporte de California.^{7,8} La ciudad de Camarillo designa como corredores paisajísticos partes de la Ruta 101 de EE.UU. al norte de la propiedad del aeropuerto y de la carretera de Las Posas al este de la propiedad del aeropuerto.</p> <p>El desarrollo representado en el concepto de desarrollo preferido podría cambiar el carácter visual general del aeropuerto con las estructuras adicionales previstas in situ; sin embargo, el nuevo desarrollo en el aeropuerto será coherente con el uso existente y los impactos visuales en la propiedad circundante serán mínimos.</p>

Continúa en la página siguiente

⁷ Departamento de Transporte de EE.UU., Administración Federal de Carreteras (<https://fhwaapps.fhwa.dot.gov/bywaysp/State-Maps/Show/byway/2456>)

⁸ Carreteras panorámicas estatales de California (<https://dot.ca.gov/programs/design/lap-landscape-architecture-and-community-livability/lap-liv-i-scenic-highways>)

LOS RECURSOS HÍDRICOS (INCLUIDOS LOS HUMEDALES, LLANURAS ALUVIALES, AGUAS SUPERFICIALES, AGUAS SUBTERRÁNEAS Y LOS RÍOS SALVAJES Y PAISAJÍSTICOS)

Humedales

Orden 1050.1F de la FAA, Umbral de significación/Factores para tener en cuenta

La acción podría:

1. *Afectar negativamente a la función de un humedal de proteger la calidad o cantidad de los suministros municipales de agua, incluidas las aguas superficiales y los acuíferos de fuente única y de otro tipo;*
2. *Alterar sustancialmente la hidrología necesaria para mantener los valores y funciones del sistema de humedales afectado o los de un humedal con el que esté conectado;*
3. *Reducir sustancialmente la capacidad del humedal afectado para retener las aguas de crecida o de escorrentía de las tormentas, amenazando así la salud, la seguridad o el bienestar públicos (el término bienestar incluye los recursos culturales, recreativos y científicos o los bienes importantes para el público);*
4. *Afectar negativamente al mantenimiento de los sistemas naturales que sustentan el hábitat de la fauna y la flora silvestres y de los peces o a los recursos madereros, alimentarios o de fibra de importancia económica de los humedales afectados o circundantes;*
5. *Promover el desarrollo de actividades o servicios secundarios que provoquen la aparición de las circunstancias enumeradas anteriormente; o,*
6. *Ser incoherente con las estrategias estatales aplicables a los humedales.*

Potenciales preocupaciones medioambientales

Impacto potencial. El aeropuerto realizó estudios de delimitación de recursos acuáticos en la zona del proyecto en enero de 2021 y junio de 2022. Las encuestas identificaron la presencia de dos cuencas de drenaje en el aeropuerto, zanjas de drenaje en el aeropuerto y el desagüe de Camarillo Hills.

El Cuerpo de Ingenieros del Ejército determinó que el Drenaje de Camarillo Hills era Agua de los EE. UU. durante la revisión de la Solicitud de Permiso Programático para el *Programa de Operación y Mantenimiento de Rutina del Distrito de Protección de la Cuenca del Condado de Ventura* en 2018. Los hallazgos de los estudios de delimitación de recursos acuáticos de 2021 y 2022 determinaron que el Drenaje de Camarillo Hills probablemente cumple con la definición de “afluente de un agua navegable tradicional (TNW, por sus siglas en inglés)” según la actual definición revisada de *'Aguas de los Estados Unidos'; Conforme*. Sin embargo, los estudios determinaron que las cuencas de drenaje dentro del aeropuerto no cumplían los criterios de un humedal o afluente de un TNW. Los estudios también determinaron que las zanjas de drenaje en el aeropuerto carecen de indicadores de aguas jurisdiccionales. Por lo tanto, no se espera que las cuencas de drenaje en el aeropuerto y las zanjas de drenaje en el aeropuerto sean aguas jurisdiccionales de los EE. UU.

Basándose en estas conclusiones, es poco probable que se requiera una mitigación de los impactos en los humedales u otras aguas jurisdiccionales de los proyectos en la propiedad del aeropuerto, a menos que el proyecto dé lugar al dragado o relleno del drenaje de Camarillo Hills.

Continúa en la página siguiente

Llanuras aluviales	
Orden 1050.1F de la FAA, Umbral de significación/Factores para tener en cuenta	<p>La acción causaría impactos adversos notables en los valores naturales y beneficiosos de las llanuras aluviales. Los valores naturales y beneficiosos de las llanuras aluviales se definen en el párrafo 4.k de la Orden DOT 5650.2, Gestión y protección de llanuras aluviales.</p>
Potenciales preocupaciones medioambientales	<p>Impacto potencial. Una revisión del Mapa de Tasas de Seguro contra Inundaciones (FIRM, por sus siglas en inglés) de la Agencia Federal para el Manejo de Emergencias (FEMA, por sus siglas en inglés) (Números de Panel 06111C0929F, vigente a partir del 7/1/2015 y 06111C0928E, vigente a partir del 20/1/2010), indica que la mayor parte del aeropuerto se encuentra dentro de la Zona X (área de inundación de 500 años). Una pequeña porción en la esquina suroeste de la propiedad del aeropuerto está designada como Zona X (área con riesgo de inundación reducido debido al dique). Existe una vía de inundación reglamentaria donde el desagüe de Camarillo Hills cruza la propiedad del aeropuerto en la esquina suroeste y a lo largo de la línea de propiedad norte.</p> <p>La O.E. 14030, <i>Riesgo financiero relacionado con el clima</i>, se estableció el 25 de mayo de 2021. La sección 5(e) de la O.E. 14030 restablece la O.E. 13690⁹, modifica la O.E. 11988¹⁰, y ordena la creación de una Norma Federal de Gestión del Riesgo de Inundación (FFRMS, por sus siglas en inglés). Uno de los principales objetivos del FFRMS es ampliar la gestión de las llanuras aluviales desde una evaluación de la inundación base para incluir una elevación vertical superior (y la llanura aluvial correspondiente) con el fin de proteger contra futuros riesgos de inundación a los proyectos financiados con fondos federales.</p> <p>Según la O.E. 13690 y sus directrices, debe utilizarse uno de varios enfoques para identificar las llanuras aluviales y sus riesgos para las acciones críticas o no críticas financiadas con fondos federales:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Enfoque Científico Informado por el Clima (CISA, por sus siglas en inglés): la elevación y la zona de riesgo de inundación (es decir, la llanura aluvial de 100 años) utilizando datos que integran la ciencia climática con énfasis en los posibles efectos futuros sobre las acciones críticas; • Enfoque del valor del francobordo - la elevación y la zona de riesgo de inundación y dos o tres pies adicionales por encima de la elevación de la inundación base, dependiendo de si la acción federal propuesta es crítica¹¹ o no crítica; • Plano de inundación de 500 años - todas las áreas sujetas a la inundación de probabilidad anual del 0.2 por ciento; o • Otros métodos resultantes de las actualizaciones del FFRMS. <p>Además, se exigirá una notificación pública relativa a las posibles mejoras dentro de la llanura aluvial de 500 años, de conformidad con el 44 CFR 9.8, para todos los proyectos de desarrollo en el aeropuerto que reciban fondos federales.</p>
Aguas superficiales	
Orden 1050.1F de la FAA, Umbral de significación/Factores para tener en cuenta	<p>La acción podría:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Superar las normas de calidad del agua establecidas por los organismos reguladores federales, estatales, locales y tribales; o 2. Contaminar el suministro público de agua potable de forma que la salud pública pueda verse afectada negativamente.
Potenciales preocupaciones medioambientales	<p>Impacto potencial. El aeropuerto está situado dentro de la subcuenca del Beardsley Wash.¹² Esta cuenca contiene tres cursos de agua deteriorados: el Beardsley Channel (situado al noroeste del aeropuerto), el Revolon Slough (situado al oeste del aeropuerto) y la Honda Barranca (situada al norte del aeropuerto).</p> <p>El condado opera al amparo del Permiso Municipal de Aguas Pluviales No. CAS004002 del Sistema Nacional de Eliminación de Descargas Contaminantes (NPDES, por sus siglas en inglés) de la Junta Regional de Control de Calidad del Agua (RWQCB, por sus siglas en inglés) de Los Ángeles. Además, el Distrito de Protección de la Cuenca Hidrográfica del Condado de Ventura (VCWPD, por sus siglas en inglés) hace cumplir la Ordenanza WP-2, que contiene normas y condiciones de permiso relacionadas con las nuevas conexiones de drenaje dentro de la jurisdicción del VCWPD. Las mejoras en el aeropuerto requerirán la emisión de un permiso revisado que aborde el funcionamiento y los controles estructurales en origen, las BMP de tratamiento y el control de sedimentos y erosión. La Circular Consultiva (AC) 150/5370-10G de la FAA, <i>Normas para especificar la construcción de aeropuertos, punto P-156, Contaminación temporal del aire y el agua, Control de la erosión y sedimentación del suelo</i>, también deberá aplicarse durante los proyectos de construcción en el aeropuerto.</p>

Continúa en la página siguiente

⁹ Establecer una norma federal de gestión del riesgo de inundación y un proceso para seguir solicitando y considerando las aportaciones de las partes interesadas (2015)

¹⁰ Gestión de las llanuras aluviales (mayo de 1997)

¹¹ La acción crítica se define en la O.E. 13690 y en las Directrices de 2015 para la aplicación de la O.E. 11988 como cualquier actividad para la que incluso un ligero cambio de inundación sea demasiado grande.

¹² U.S. EPA, Cómo está mi vía fluvial (<https://mywaterway.epa.gov/community/camarillo%20airport/overview>)

Aguas subterráneas	
Orden 1050.1F de la FAA, Umbral de significación/Factores para tener en cuenta	<p>La acción podría:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Superar las normas de calidad de las aguas subterráneas establecidas por los organismos reguladores federales, estatales, locales y tribales; o 2. Contaminar un acuífero utilizado para el abastecimiento público de agua de forma que la salud pública pueda verse afectada negativamente. <p>Los factores para considerar incluyen si un proyecto tuviese el potencial de:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Afectar negativamente los valores naturales y beneficiosos de las aguas subterráneas en un grado que disminuya sustancialmente o destruya dichos valores; • Afectar negativamente las cantidades de aguas subterráneas de tal manera que los usos y valores beneficiosos de dichas aguas subterráneas disminuyan apreciablemente o ya no puedan mantenerse, y dicho deterioro no pueda evitarse o mitigarse satisfactoriamente; o • Presentar dificultades basadas en los impactos sobre la calidad del agua a la hora de obtener un permiso o autorización.
Potenciales preocupaciones medioambientales	<p>Sin impacto. Los proyectos del plan de desarrollo preferido no cambiarían sustancialmente la cantidad de agua utilizada por el aeropuerto. Según el sitio web de la EPA de EE.UU. sobre <i>acuíferos de fuente única para agua potable</i>, el acuífero de fuente única más cercano al condado de Ventura es el acuífero de fuente única del condado de Fresno, situado a 155 millas al norte. ¹³</p>
Ríos salvajes y paisajísticos	
Orden 1050.1F de la FAA, Umbral de significación/Factores para tener en cuenta	<p>La FAA no ha establecido un umbral de importancia para los ríos salvajes y paisajísticos. Los factores para considerar incluyen si una acción tuviese un impacto adverso sobre los valores por los que un río fue designado (o considerado para su designación) a través de:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Destruir o alterar la naturaleza fluida de un río; • Un efecto directo y adverso sobre los valores por los que un río fue designado (o está siendo estudiado para su designación); • Introducir una intrusión visual, auditiva o de otro tipo que esté fuera de carácter con el río o que alteraría características sobresalientes del entorno del río; • Causar el deterioro de la calidad del agua del río; • Permitir la transferencia o venta de intereses de propiedad sin las restricciones necesarias para proteger el río o el corredor fluvial; o • Cualquiera de los impactos anteriores que impidan que un río del Inventario Nacional de Ríos (NRI, por sus siglas en inglés), o un río de la Sección 5(d) que no esté incluido en el NRI, sea incluido en el sistema de ríos salvajes y paisajísticos o que provoquen un descenso en su clasificación (por ejemplo, de salvaje a recreativo).
Potenciales preocupaciones medioambientales	<p>Sin impacto. El río salvaje y paisajístico designado más cercano al aeropuerto es Sespe Creek, situado a más de 16 millas al norte.¹⁴ El arroyo o río más cercano incluido en el NRI es Big Sycamore River, situado a seis millas al sur¹⁵. Dada la distancia que lo separa del aeropuerto, los proyectos aeroportuarios recomendados no tendrán efectos adversos sobre los extraordinarios valores paisajísticos, recreativos, geológicos, piscícolas, faunísticos e históricos del río.</p>

Algunos proyectos identificados en el concepto de desarrollo preferido son proyectos de capital que requerirán documentación medioambiental. El nivel de documentación necesario para cada proyecto deberá determinarse en consulta con la FAA y Caltrans. Existen tres niveles principales para la revisión medioambiental que debe considerarse según la NEPA: exclusiones categóricas (CatEx), evaluaciones medioambientales (EA) y declaraciones de impacto medioambiental (EIS). Cada nivel requiere más tiempo para completarse e información más detallada. En la Orden 1050.1F de la FAA, *Impactos medioambientales: Políticas y Procedimientos*, se proporciona orientación sobre qué nivel de documentación se requiere para un proyecto específico. Los proyectos de mejora de capital (CIP, por sus siglas en inglés) a medio y largo plazo deberán someterse a un análisis más detallado para determinar el nivel de documentación medioambiental que podría exigirse.

¹³ Acuíferos de fuente única (<https://epa.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=9ebb047ba3ec41ada1877155fe31356b>)

¹⁴ Sistema Nacional de Ríos Salvajes y Paisajísticos (<https://www.rivers.gov/california.php>)

¹⁵ Servicio de Parques Nacionales, Inventario Nacional de Ríos (<https://www.nps.gov/subjects/rivers/nationwide-rivers-inventory.htm>)

La **tabla B** enumera los futuros proyectos de desarrollo y la documentación NEPA recomendada que podría exigir la FAA. En última instancia, la decisión sobre el tipo de documento de cumplimiento de la NEPA corresponderá a la FAA.

TABLA B | Revisión medioambiental prevista para proyectos de desarrollo a corto plazo
Actualización del ALP del aeropuerto de Camarillo

Programa a corto plazo (0-5 años)	
Proyecto recomendado	Acción inicial de la NEPA
Reconstrucción de la pista 8-26	Exclusión categórica documentada - Completada
Reconfiguración de las pistas de rodaje B, C, D y E	Exclusión categórica documentada - Completada
Rediseño de la bahía de espera de la aeronave	Exclusión categórica documentada
Construcción de nuevas calles de rodaje	Exclusión categórica documentada
Desarrollo de nuevos hangares ¹⁶	Revalidación de la evaluación medioambiental
Reurbanización de infraestructuras envejecidas (por ejemplo, hangares)	Exclusión categórica documentada o evaluación medioambiental
Desarrollo no aeronáutico	Exclusión categórica documentada o evaluación medioambiental

¹⁶ Estos edificios constituirían la segunda fase de un desarrollo de hangares que ya ha recibido la autorización medioambiental tanto en virtud de la NEPA como de la *Ley de Calidad Medioambiental de California* (CEQA); sin embargo, dado que una EA en virtud de la NEPA sólo es aplicable durante tres años, es posible que sea necesario revalidar la EA antes de la construcción.