



CALIFORNIA DEPARTMENT OF WATER RESOURCES

Preguntas y respuestas sobre el Aviso de Preparación y Comentario Público del Proyecto de Transporte de Agua por Túnel Único en el Delta, conocido en inglés como, *Delta Conveyance Notice of Preparation and Public Scoping*

Enero de 2020

1. ¿Cuál es el propósito del NOP?

El aviso de preparación (*notice of preparation, NOP*) es para el desarrollo de un reporte sobre el impacto ambiental (*environmental impact report, EIR*) para la modernización de la infraestructura hídrica en el Sacramento-San Joaquín Delta, con lo que se da inicio al estudio de los efectos ambientales, de conformidad con la Ley de Calidad Ambiental de California (*California Environmental Quality Act, CEQA*). El NOP señala el comienzo del período de comentario público, lo que brinda al público y a cualquier organismo público la oportunidad para hacer sus comentarios sobre la trayectoria y el contenido del estudio de la CEQA, incluidos los posibles impactos ambientales de una propuesta de proyecto de transporte de túnel único y una gama de alternativas que se analizarán en el EIR.

2. ¿Cuál es la importancia del transporte de agua por túnel único en el delta?

El delta es la vía principal para el agua que es transportada a través del proyecto estatal del agua (*State Water Project*). La lluvia y la nieve de la Sierra Nevada fluyen a través del delta, donde, en concordancia con el derecho al agua y los requisitos estatales de calidad del agua, se entrega por agencias estatales y federales a más de 27 millones de californianos y 3 millones de acres de tierras agrícolas. La infraestructura que permite el transporte o movimiento de agua de California es fundamental para la salud de las comunidades locales y para el éxito de la economía de nuestro estado.

3. ¿Por qué se necesita este proyecto?

El sistema de agua existente, con puntos de bombeo en el sur del delta a solo tres pies por encima del nivel medio del mar de hoy, no está preparado para un futuro con el cambio climático y el aumento del nivel del mar. Las restricciones de bombeo que son el resultado de desvío de agua en este lugar continúan impidiendo que el proyecto estatal de agua (SWP) tome de manera confiable el agua cuando está disponible, especialmente en casos de tormentas. Nuevas desviaciones en el norte del delta promoverán un proyecto estatal de agua más resistente y flexible frente a futuras condiciones desfavorables.

4. ¿En que difiere el proceso actual de estudio de efectos ambientales del anterior?

En febrero de 2019, en su Memoria y Cuenta del Estado, el gobernador Newsom anunció que no apoya "WaterFix como está configurado actualmente", pero sí apoya "un solo túnel". Desde entonces, el Departamento de Recursos Hídricos (Department of Water Resources, DWR) retiró formalmente todas las aprobaciones de WaterFix y documentos de cumplimiento ambiental e inició un nuevo proceso ambiental para estudiar una propuesta de túnel único dentro del marco de la CEQA, que continúa con la emisión de este aviso de preparación.

Al igual que en las iteraciones anteriores del transporte en el delta, se acatarán los requisitos para el análisis ambiental, el examen y los comentarios del público, según lo prescrito en la CEQA y otros procesos de permisos. El análisis de la CEQA del proyecto de transporte de agua por túnel único en el delta utilizará la documentación previa

cuando tenga sentido hacerlo, y actualizará los datos y la información, o incluirá un nuevo análisis, según corresponda.

5. ¿En qué se diferencia este nuevo proyecto de transporte de agua por túnel único en el delta del anterior proyecto California WaterFix?

La principal diferencia es que el proyecto de transporte de agua en el delta se plantea un solo túnel principal, en lugar de dos túneles principales que se incluyeron en WaterFix. La propuesta incluye dos opciones para corredores de túnel: uno es similar al del proyecto propuesto por WaterFix y el segundo corredor está más cerca de la Interestatal 5. El proyecto de transporte de agua por túnel único en el delta también es más pequeño que WaterFix en capacidad de bombeo, propuesto para ser dimensionado con el fin de acomodar un total de 6,000 pies cúbicos por segundo (con dos instalaciones de captación) en lugar de 9,000 (con tres instalaciones de captación). (El EIR probablemente considerará un rango de capacidades alternativas dentro de 3,000 a 7,500 cfs.) Sin embargo, el objetivo del proyecto propuesto es en gran medida el mismo que WaterFix: restaurar y proteger la confiabilidad de los suministros de agua que se mueven a través del delta al agregar flexibilidad con un nuevo punto de desvío y nueva infraestructura.

6. ¿Quién identificará la alternativa preferida en este proceso de estudio de efectos ambientales y tomará la decisión final sobre el tamaño y la alineación: las agencias de agua participantes o el estado?

El DWR es el propietario y operador del proyecto estatal de agua, y las mejoras propuestas de infraestructura están dentro de la esfera de acción del Departamento. El DWR es la agencia líder de la CEQA. Será el estado de California, a través del DWR, la Agencia de Recursos Naturales de California y la Gobernación, los que tomen las decisiones en última instancia sobre todos los aspectos de la propuesta de proyecto de transporte en el delta.

7. ¿Se considerarán los análisis ambientales de WaterFix en un nuevo proceso de estudio de efectos ambientales con respecto al transporte en el delta?

Los más de 10 años de estudios y análisis científicos que respaldaron los esfuerzos previos de planificación de transporte en el delta se considerarán durante esta fase de planificación y, cuando corresponda, se utilizarán en la evaluación de la propuesta de proyecto de transporte en el delta. El DWR se basará en el trabajo ya realizado al utilizar los análisis, datos y metodologías anteriores en la medida en que aún sean aplicables. Sin embargo, el DWR actualizará todos los datos e información relevantes e incluirá un nuevo análisis, según corresponda.

8. ¿El DWR usará la misma huella, supuestos, condiciones de referencia, entorno ambiental, alineaciones, etc.?

No necesariamente. El DWR revisará todas las determinaciones anteriores para evaluar la capacidad. El período de la evaluación del alcance es una oportunidad para sopesar estos asuntos. Se han identificado dos posibles corredores de alineación para la propuesta de proyecto en el NOP, al igual que un rango para posibles alternativas de capacidad.

9. ¿Cuántas alternativas se evaluarán en el EIR?

El DWR seleccionará una gama razonable de alternativas potencialmente factibles que cumplan con los objetivos del proyecto y presenten oportunidades para reducir los impactos, en concordancia con los requisitos de la CEQA. El período de la evaluación del alcance ofrece una oportunidad para que el público comente sobre las

alternativas. Acto seguido, el DWR publicará las alternativas que pretende incluir para una evaluación detallada en el borrador del EIR.

10. ¿Tendrá el gobierno federal un papel en este proceso?

En el NOP, el DWR afirma que el proyecto de transporte en el delta también involucrará a agencias federales que deben cumplir con la Ley Nacional de Política Ambiental (National Environmental Policy Act, NEPA), lo que probablemente requiera la preparación de una declaración de impacto ambiental (environmental impact statement, EIS). Los organismos federales con funciones en el proyecto pueden incluir aprobaciones o permisos emitidos por la Oficina de Reclamación (Reclamación) de los Estados Unidos y el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos. Para asistir en el cumplimiento anticipado de la NEPA por parte de los organismos federales, el DWR preparará un EIR que incluya información relevante de la NEPA, cuando corresponda. Una vez establecida, el organismo federal principal publicará un aviso de intención para iniciar formalmente el proceso de la NEPA. El DWR se coordinará con el organismo federal principal para el cumplimiento de la NEPA y, si corresponde, preparará un EIR/EIS junto con el organismo federal principal.

11. ¿Qué agencias públicas de agua participan en el proyecto de transporte en el delta?

El DWR lleva a cabo negociaciones preliminares de contrato con los contratistas del proyecto estatal de agua con el fin de determinar una metodología para la asignación de costos en un proyecto de transporte en el delta. El EIR correspondiente al proyecto de transporte en el delta evaluará, como parte del proyecto propuesto, los posibles impactos ambientales asociados a posibles modificaciones del contrato razonablemente previsible, que se discutieron durante las negociaciones preliminares del contrato.

12. ¿Las agencias de agua están buscando más agua?

La implementación de la propuesta de proyecto de transporte en el delta no implicará ningún nuevo derecho de agua. El objetivo de modernizar el transporte en el delta es captar el agua de manera más confiable durante y después de las tormentas, y proteger los suministros existentes de las amenazas que plantea el cambio climático, el aumento del nivel del mar y los terremotos. Por separado, los organismos públicos de agua en todo California llevan a cabo proyectos locales de resiliencia del suministro, como reciclaje, recarga de agua subterránea, almacenamiento y conservación, con el fin de reducir la dependencia del delta para satisfacer las necesidades futuras. El proyecto de transporte en el delta tiene la intención de ayudar a proteger los suministros existentes en consonancia con las cantidades correctas de agua.

13. ¿Está el estado comprometido con una participación y contribución pública significativa?

Absolutamente. El DWR organizará una serie de lugares de participación pública para obtener la opinión del público sobre cuestiones relacionadas con el proyecto de transporte en el delta. La principal oportunidad inmediata será el proceso de evaluación del alcance por parte del público, como se anunció en el NOP, que se centra en el alcance del estudio de efectos ambientales, incluidas las alternativas al proyecto propuesto. El DWR también proporcionará información de antecedentes en su sitio web, y está disponible para informar a grupos locales y estatales sobre la propuesta de proyecto. Además, el DWR está planeando una serie de talleres técnicos durante el desarrollo del EIR y reuniones públicas después del lanzamiento del borrador del EIR. También, Wade Crowfoot, Secretario de la Agencia de Recursos Naturales de California, organizó la mesa redonda para el agua del delta con el fin de proporcionar un foro de

conversación directa con los líderes del delta sobre el transporte, así como los principales problemas que enfrenta el delta, incluidos, entre otros, diques, protección contra inundaciones, calidad del agua, preservación de tierras de cultivo y especies acuáticas invasoras. Para el proyecto de transporte en el delta específicamente, además de la CEQA, habrá oportunidades para la opinión pública en lo que respecta a otros permisos o procesos de estudio de efectos ambientales, incluidos aquellos con la Junta Estatal de Control de Recursos Hídricos y el Consejo Administrativo del Delta.

14. ¿Cómo se eligió la capacidad del proyecto propuesto?

El NOP define una capacidad del proyecto propuesto que garantiza la protección de la fuente hídrica más vulnerable e importante del estado. También tiene en cuenta: 1) la rentabilidad del proyecto para los organismos públicos de agua que financian el proyecto, y 2) las necesidades de permisos. Probablemente se considerarán alternativas con una gama de capacidades dentro del rango de 3,000 cfs a 7,500 cfs. Esto permitiría evaluar opciones que pueden incluir la participación de las agencias de agua del Proyecto del Valle Central (Central Valley Project, CVP).

15. ¿Cuál es el cronograma para la revisión ambiental?

El estudio de efectos ambientales y el proceso de permisos están planeados para ser un esfuerzo de tres años.

16. ¿Incluirá una alternativa no estructural (por ejemplo, "a través del delta")?

El EIR analizará una gama razonable de alternativas potencialmente factibles que pueden lograr los objetivos del proyecto y evitar o reducir los posibles impactos ambientales significativos. El NOP identifica que el EIR probablemente incluirá alternativas con diferentes capacidades. El NOP incluye dos opciones para corredores de transporte de túnel y también se incluirá una alternativa de "no proyecto" en la evaluación. El DWR identificará las alternativas que se evaluarán en detalle en el EIR luego de considerar la opinión pública recibida durante el proceso de evaluación del alcance.

17. ¿Dónde se ubicarán sus puntos de captación?

Con base en la capacidad en la propuesta del proyecto de 6,000 cfs, se han identificado dos puntos de captación en el NOP en ubicaciones basadas en el análisis realizado previamente (entre Freeport y la confluencia con Sutter Slough). El DWR cree que estos lugares cumplen con los objetivos del proyecto y la meta de minimizar los impactos relacionados con la pesca.

18. ¿Cuál será el costo del proyecto?

Habrá una estimación de costos, así como un análisis de costo-beneficio y un análisis financiero, desarrollado durante el proceso de planificación. En este punto, el NOP es el comienzo del estudio de efectos ambientales, que se centra en los impactos ambientales relativos en lugar de los problemas económicos. Los análisis de costos vendrán más adelante, después de que se haya seleccionado una alternativa preferida (que puede o no ser similar a la "propuesta" de proyecto que se define en el NOP).

19. ¿Habrá nuevas opiniones biológicas relacionadas con el proyecto de transporte en el delta?

De conformidad con la Sección 7 de la Ley Federal de Especies en Peligro de Extinción (Endangered Species Act, ESA), se realizará una evaluación biológica dentro del marco de la propuesta de proyecto de transporte en el delta para determinar los efectos adversos que el proyecto pudiera tener en las especies incluidas en la lista federal y el

hábitat crítico. Esperamos coordinar con una agencia de acción federal líder para iniciar consultas formales y recibir opiniones biológicas tanto del Servicio Nacional de Pesca Marina (National Marine Fisheries Service, NMFS) como del Servicio de Pesca y Fauna Silvestre de EE. UU. (US Fish and Wildlife Service, USFWS). Se espera que el proceso de la Sección 7 arroje nuevas opiniones biológicas sobre el proyecto de transporte en el delta emitidas por el USFWS y el NMFS. Además, el DWR buscará un nuevo permiso de captura incidental del Departamento de Pesca y Fauna Silvestre de California, de conformidad con los requisitos de la CESA.

20. ¿Cómo puede el público involucrarse en el flujo del delta y los impactos en la calidad del agua? ¿Cuándo habrá un plan de operaciones disponible?

La Junta Estatal de Control de Recursos Hídricos está trabajando actualmente en actualizar las normas del plan de control de calidad del agua. El DWR cumplirá con los resultados de esos esfuerzos. Los planes operativos finales, específicos para la propuesta de proyecto de transporte en el delta, no se determinarán sino hasta después de que finalicen los demás trámites de permisos (incluidos la CEQA, la CESA y el cambio en el punto de desvío ante la Junta Estatal). Sin embargo, se incluirán suposiciones operativas preliminares para su análisis en el EIR con miras a la evaluación de la calidad del agua, los recursos acuáticos, los efectos hidrodinámicos en los usuarios de agua que no pertenecen al proyecto, etc.

21. ¿Este proyecto cambiará los derechos de agua? ¿Tomará más agua del sistema?

Como se indicó anteriormente, el DWR no busca nuevos derechos de agua, simplemente un cambio en el punto de desvío de su derecho de agua existente. Al agregar un nuevo punto de desvío, el sistema tendrá mayor flexibilidad para adaptarse al cambio climático, controlar el aumento del nivel del mar, funcionar en caso de un desastre natural y mover el agua de manera segura durante eventos de alto flujo que actualmente están fuera del alcance.