

## U.S EPA | ÁREA DE AÇÃO CORRETIVA OTIMIZADA DE SUPERFUNDO DO PORTO DE NEW BEDFORD

SAIBA MAIS NO [www.epa.gov/nbh](http://www.epa.gov/nbh)

### Resolução para o Projeto do Terminal Sul

Para a Solicitação do Estado de Massachusetts Para a Inclusão de uma Área de Disposição Confinada como Parte da Ação Corretiva Otimizada do Estado

#### RESUMO DA RESOLUÇÃO:

Após completar as suas consultas com outras agências federais e estaduais, tal como previsto nas leis federais e estaduais, e rever propostas adicionais feitas pelo Estado, e depois de cuidadosa consideração dos comentários públicos recebidos durante o período aberto para comentários públicos, A EPA determinou que a proposta do Estado para construir um terminal marítimo de 28,45 acres, composto de uma área de disposição confinada (“CDF”) e uma área de planalto no Terminal Sul localizada no Porto de New Bedford, bem como a dragagem e preenchimento associados a aquela construção, incluindo a dragagem e preenchimento das células de disposição aquática confinada (“células de CAD) (referidas aqui coletivamente como “Projeto do Terminal Sul” ou “Projeto”), é tanto protetora da vida humana como do meio ambiente, e atende aos requisitos substantivos das leis ambientais federais aplicáveis ou relevantes e adequadas, e que pela determinação do Estado, conforma-se aos requisitos das leis ambientais estaduais aplicáveis ou relevantes e adequadas, contanto que todas as condições estabelecidas nesta Resolução sejam cumpridas. Em consequência, através desta Resolução, a EPA está modificando a Ação Corretiva Otimizada do Estado (ou “SER”), a qual está incorporada ao Registro de Decisão de 1988 para o Porto Superior e Inferior da Área de Superfundo do Porto de New Bedford (“Registro de Decisão de 1988” ou ROD 1998”) para que ela inclua o Projeto do Terminal Sul.

O Estado de Massachusetts, através do Departamento de Proteção Ambiental (“MassDEP”) continuará a ser a agência líder na administração do trabalhos da Ação Corretiva Otimizada do Estado, com as respectivas modificações e é responsável pelo custeio da obra de Ação Corretiva Otimizada do Estado, tal como modificada. A EPA e outros órgãos federais, estaduais e municipais continuarão a agir como entidades reguladoras de apoio para o trabalho de Ação Corretiva Otimizada do Estado, tal como modificada.

Cópias deste documento em português e espanhol estão disponíveis na biblioteca pública de New Bedford, no centro de registro da EPA New England e online no [www.epa.gov/nbh](http://www.epa.gov/nbh) ou <http://www.mass.gov/eea/ocean-coastal-management/serth/>

#### CONTATOS EPA:

Kelsey O’Neil – Coordenador de Envolvimento na Comunidade da EPA EUA  
(617) 918-1799 [oneil.kelsey@epa.gov](mailto:oneil.kelsey@epa.gov)

#### INFOMAÇÃO GERAL:

EPA NEW ENGLAND – 5 Port Office Sq., Suite 100, Boston, MA 02109-3912 DDG para Informações 1-888-EPA-7341

#### CONTATO DO ESTADO:

Gary Davis – Assessor Jurídico da MassDep (617) 626-4938 [gary.davis@state.ma.us](mailto:gary.davis@state.ma.us)  
Novembro 2012

## ***Comentários Públicos e resposta da EPA aos Comentários Públicos***

A EPA publicou um Projeto de Resolução e um registro administrativo para o Projeto do Terminal Sul em 16 de julho de 2012, e iniciou um período de 30 dias para acolher comentários formais entre 16 de julho a 21 de agosto de 2012. Durante este período a EPA aceitou comentários por escrito via correio ou através de email. Além disso, foram gravados os comentários formais feitos durante a Consulta Pública formal que se realizou após uma reunião de informação, ambas ocorridas em 24 de julho de 2012. Uma transcrição daquela consulta pública está incluída nos Registros Administrativos, juntamente com todos os comentários por escrito que a EPA recebeu durante o período aberto para os comentários públicos. A EPA buscou especificamente comentários públicos sobre a sua decisão baseada na lei federal Lei da Água Limpa ("CWA") de que o Projeto do Terminal Sul representa a alternativa praticável menos prejudicial ao meio ambiente; nas ações relacionadas a planícies aluviais; e em duas determinações baseadas em risco de acordo com a Lei de Controle de Substâncias Tóxicas (TSCA) à respeito do descarte de bifenil policlorado (PCB) em células de CAD. Para uma discussão detalhada dessas determinações e as condições nas quais essas determinações foram baseadas, Ver o Apêndice E (Lei da Água Limpa); Apêndice L (Planícies Aluviais) e Apêndices J(1) e J(2) para as Determinações TSCA.

### ***Registro Público***

A EPA considerou e respondeu a todos os comentários formais feitos durante o período para comentários que antecedeu a publicação desta Resolução. Aquelas respostas aos comentários estão contidas no Resumo de Respostas, aqui anexa como Apêndice Q. Os comentários públicos e o Resumo de Respostas foram juntados dos aos registros administrativos públicos para o Projeto do Terminal Sul.

Desde a publicação do Projeto de Resolução, o Estado tem fornecido mais detalhes sobre este projeto, em conformidade com os requerimentos do Projeto de Resolução. Além disso, foram feitas algumas modificações ao Projeto, tendo a EPA levado em consideração informações mais recentes por parte do Estado. Documentos importantes submetidos pelo Estado desde 16 de julho de 2012 estão listados na Tabela 3.

Estes documentos oferecem detalhes adicionais e algumas alterações sobre o projeto que não foram incluídas no Projeto de Resolução. Também foi submetida informação para satisfazer as condições estabelecidas no Projeto de Determinação, incluindo entre outras coisas, a configuração final da área, informações sobre a contaminação e recursos históricos em propriedades anexas adicionada à configuração final da área, medidas de mitigação para proteger o esturjão do atlântico e outros peixes, mudanças nas áreas de mitigação de zonas úmidas e técnicas alternativas de remoção de rochas de submarés. A EPA compartilhou as informações novas relevantes com outros órgãos federais e estaduais enquanto completava os requisitos de consulta. Aí então a EPA examinou esses documentos e analisou se as alterações foram significativas o suficiente para exigir comentários públicos adicionais. Como resultado daquela análise a EPA acredita que (1) os comentários públicos recebidos, exceto os das agências consultivas, não levantaram questões que poderiam fazer com que a EPA reconsiderasse as decisões que fez no Projeto de Resolução; (2) EPA juntou as novas

informações relevantes durante as discussões com os órgãos federais e estaduais, enquanto completava os seus requerimentos de consulta, e (3) o Projeto de Resolução continha informações adequadas sobre os componentes fundamentais destas tarefas e esta informação não altera significativamente o projeto. Portanto, a EPA determinou não ser necessário nenhum comentário público adicional. Consulte a página 6 desta Resolução para uma discussão mais detalhada sobre as novas informações fornecidas e as mudanças feitas ao projeto, que foi apresentado no Projeto de Resolução.

A EPA também recebeu do Estado os seguintes planos que não serão analisados como parte desta Resolução: Plano de Monitoramento da Qualidade do Ar, Plano de Resposta de Emergência a Derramamento, Plano de Prevenção de Poluição de Águas Pluviais, Plano de Gestão da Construção, Planos de Trabalho da Fase IV, Plano Final de Modelagem Acústica Subaquática, e um plano de acompanhamento a longo prazo. A EPA irá rever estes plano de trabalho pós a publicação desta Resolução a fim de assegurar que os planos estão de acordo com o Projeto conforme descrito nesta Resolução. Estes planos também serão analisados pelas agências reguladoras (ver nota de rodapé 7) consistente com as suas funções como órgãos de apoio para o trabalho de Ação Corretiva Otimizada do Estado.

A EPA adicionou as novas informações fornecidas pelo Estado ao registro administrativo.

*O Registro Administrativo que apóia esta Resolução para o Projeto do Terminal Sul estará disponível na Biblioteca Pública de New Bedford, 613 Pleasant Street, 2º andar, Departamento de Referência, New Bedford, MA (508) 961-3067 e no Centro de Registros da EPA New England, 5 Post Office Square, 1º andar, Boston, MA (617) 918-1440, ou online em [www.epa.gov/nbh](http://www.epa.gov/nbh). Os Registros Administrativos da Área de Superfundo do porto de New Bedford estão incorporados por referência a este Registro Administrativo, e podem ser vistos nos mesmos locais.*

### **Um Breve Relato da Resolução...**

Esta Resolução inclui o Projeto do Terminal Sul que faz parte da Ação Corretiva Otimizada do Estado (SER) que foi aprovada e integrada ao Registro de Decisão 1998 do porto de New Bedford. Este documento e seus apêndices e registros administrativos que o justificam, fornecem as razões para a determinação da EPA de que, embora o Projeto do Terminal Sul aumente o escopo e detalhes da SER conforme estabelecido no Registro de Decisão 1998, ele não altera fundamentalmente a SER aprovada e é consistente com os regulamentos em 40 CFR 300,515 (f) (I) (ii) (Ação Corretiva Otimizada do Estado) e da Lei Abrangente de Resposta Ambiental, Compensação e Responsabilidade de 1980 (CERCLA), 42 USC § § 9601 et seq.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Enquanto que a EPA não acredite que seja necessária uma explicação de diferenças significativas (ESD) de acordo com a CERCLA, esta determinação cumpre os requisitos para uma ESD assim como a EPA cumpriu a CERCLA § 117 (c) e NCP § § 300,435 (c) (2) (i) e 300,825 (a) (2). Além disso, do mesmo modo como numa ESD, esta determinação descreve para o público a natureza das mudanças significativas, resume as informações que a levaram a fazer as alterações, e afirma que a ação revista está em conformidade com o NCP e os requisitos dos regulamentos da CERCLA.

Com este documento, a EPA determinar que o Projeto do Terminal Sul, o qual consiste na construção de um terminal marítimo de 28.45 acres (composto de 6.91 acres preenchido por água (aqui referido como "área de disposição confinada" ou "CDF") e aproximadamente 21,4 acres de área de planalto, (incluindo uma zona úmida de água doce cheio 0.11 acre e as propriedades anexas) ( referida aqui como "área de planalto")) na área do Terminal Sul do Porto de New Bedford, bem como a dragagem e aterro ligados a essa construção, incluindo a dragagem e de enchimento da células de disposição aquática confinada 2 e 3, e a cobertura da célula de CAD 1 e da jazida de empréstimo, é tanto protetor da saúde humana e do meio ambiente como atende aos requisitos substantivos das leis ambientais federais aplicáveis ou relevantes e adequadas.<sup>2</sup> A EPA também aceita a determinação do Estado de que o projeto atende as leis ambientais estaduais aplicáveis ou relevantes e adequadas. O projeto não entra em conflito e tampouco é incompatível com a remediação da Área de Superfundo do Porto de New Bedford, e a EPA reafirma que o ROD 1998, incluindo a Ação Corretiva Otimizada do Estado continua protegendo a saúde humana e o meio ambiente. A EPA faz essa determinação depois de uma cuidadosa análise das extensivas opiniões fornecidas pelo Departamento de Proteção Ambiental de Massachusetts, os comentários recebidos durante o período de consulta pública, e após completar os seus requerimentos de consulta com outros órgãos federais e estaduais. Esta Resolução está sujeita às condições estabelecidas abaixo a partir da página 20 deste documento. Assim, o Projeto do Terminal Sul vai se beneficiar da Seção 121 (e) da exclusão de autorização.

### ***Por que a EPA Está Publicando Este Projeto de Resolução?***

Conforme autorizado pela CERCLA e o Plano de Contingência Nacional, 40 C.F.R. Parte 300 ("NCP"), a limpeza da EPA da Área de Superfundo do Porto de New Bedford ("a Área") inclui a Ação Corretiva Otimizada do Estado ("SER"). Uma SER é uma intensificação de limpeza que é totalmente custeada pelo estado. A SER para esta Área, conforme proposto no Plano Proposto de 1996<sup>3</sup>, incluía, entre outras coisas, a dragagem navegacional e o conceito de uma grande área de disposição confinada navegacional ("CDF") para material da dragagem navegacional a ser construída no porto inferior, localizado ao norte da barreira contra furacões na costa de New Bedford<sup>4</sup>. Conforme contemplado sob o Plano Proposto de 1996 e o Relatório de Decisão de 1998 ("1998 ROD"), foi deixado ao Estado a formulação dos detalhes específicos dos projetos de dragagem e opções de descarte. O Estado forneceu os detalhes específicos relacionados ao Projeto proposto para o Terminal Sul através de propostas do Estado, as quais foram incorporadas aos Registros Administrativos. Essas propostas fornecem detalhes que incluem alternativas ao Projeto proposto e seus impactos.

De acordo a CERCLA e o NCP, não é exigida nenhuma licença local, estadual ou federal com relação às ações de limpeza locais. O propósito da isenção da licença é de assegurar que os requerimentos de procedimento estejam otimizados e não atrasem ou dificultem o

---

<sup>2</sup> Estes números sofreram uma ligeira revisão e são diferentes dos apresentados no Projeto de Resolução em consequência de uma visita ao local realizada pela EPA e o Estado em 13 de setembro de 2012, e a configuração revista da área tal como mostrado na Figura 4 desta Resolução.

<sup>3</sup> Plano de Limpeza Proposto, parte Alta e Baixa do Porto de New Bedford, New Bedford, MA, novembro, 1996

<sup>4</sup> A Ação Corretiva Otimizada do Estado foi incorporada posteriormente no Registro de Decisão e integrado como remediação para a parte operável Alta e Baixa do Porto, emitida em setembro de 1998 ("1998 ROD").

desempenho das ações reparadoras sob a CERCLA. Requerimentos ambientais consideráveis, os mesmos que se aplicariam a um projeto que exige licença, devem ser satisfeitos. Sob a CERCLA, embora nenhuma licença seja exigida, estas ações locais devem cumprir com os requerimentos consideráveis de leis ambientais aplicáveis, apropriadas e relevantes.

Devido ao fato de que a SER selecionada para a Área do Porto de New Bedford faz parte da ação reparadora da EPA, a isenção de autorização da CERCLA se aplica à SER. No entanto, consistente com a ROD de 1998, uma vez que os detalhes dos projetos de navegação propostos sejam conhecidos, a EPA realiza uma avaliação para assegurar que os projetos de navegação propostos satisfazem os requerimentos da CERCLA para que o Projeto proposto possa beneficiar-se da isenção de licença da CERCLA.

Após avaliar as propostas do Estado e os comentários públicos recebidos, e após concluída a consulta sobre requerimentos, a EPA determinou que o Projeto é protetor e que ele cumpre com todas as leis ambientais aplicáveis ou relevantes e apropriadas para este Projeto. O Projeto satisfaz os mesmos requerimentos consideráveis que se aplicariam caso o Projeto fosse sujeito ao processo de obtenção de licença. O Projeto proposto continua consistente e não entra em conflito com a ação corretiva.

O escopo e resumo do Projeto encontram-se abaixo.

### ***Escopo e Resumo do Projeto do Terminal Sul***

Essa Resolução é incorporada à Ação Corretiva Otimizada do Estado a localização e a construção de um terminal marítimo costeiro, incluindo uma CDF de 6.91 acres na área do Terminal Sul do Porto de New Bedford, dragagem de canais e uma bacia de manobras necessária para acessar a CDF, medidas de mitigação dentro e fora da barreira contra furacões, e atividades de dragagem, aterro e cobertura associados às células de CAD. O propósito básico do projeto é desenvolver um terminal marítimo que proporcionará uma infraestrutura capaz de dar apoio ao desenvolvimento de instalações costeiras de energia renovável bem como outros usos futuros (tais como transporte marinho de containeres, de carga fracionada e de curta distância). Um propósito secundário é proporcionar um local para descarte e preparação para o reaproveitamento benéfico do material dragado na dragagem navegacional associada com a Ação Corretiva Otimizada do Estado.

O local preferido para as células de CAD navegacional em New Bedford (entre as pontes das Rotas 195 e 6) foi determinado no Relatório de Impacto Ambiental Final para o Plano de Gerenciamento de Material Dragado do Porto de New Bedford/Fairhaven de outubro de 2003 ("2003 DMMP") preparado pela Secretaria de Gerenciamento da Zona Costeira de Massachusetts,<sup>5</sup> e não estava no escopo deste projeto. A célula de CAD 3 do Projeto será localizada dentro desta área do 2003 DMMP aprovada pelo estado. Essa Resolução

---

<sup>5</sup> O DMMP de 2003, preparado para cumprir com a Lei de Proteção Ambiental de Massachusetts e seus regulamentos de implementação (M.G. L. c. 30, ss. 61-62H; 301 CMR 11.00) concluiu que essa área, chamada de "Popes Island North" era o local preferido para as células de CAD devido a, entre outros fatores, a sua maior profundidade ao leito de rocha e, portanto, maior capacidade de descarte, a sua localização fora dos canais de navegação principais, o seu menor potencial para ruptura da cobertura, e o seu maior potencial para recolonização bentônica (2003 DMMP, pp.

inclui as atividades de cobertura da jazida de empréstimo e célula de CAD 1 existentes, o descarte de sedimento provindo da dragagem navegacional (menos de 50 ppm de PCB) para dentro da célula de CAD 2 existente, e a dragagem e aterro parcial da célula de CAD 3.<sup>6</sup>

A remediação da porção do planalto da área principal do terminal adjacente a CDF proposta será conduzida independentemente pelo Estado através do programa estadual de limpeza de resíduos perigosos M.G.L. c. 21E (“21E”), e seus regulamentos de implementação no Plano de Contingência de Massachusetts (“MCP”), 310 CMR 40.0000. Entretanto, a maior parte do terminal marítimo, incluindo as porções remediadas, estarão sujeitas às condições estabelecidas numa Determinação com base em risco da TSCA, a qual encontra-se em anexo a esta Resolução como Apêndice J(1).4 Propriedades anexas e o parque River’s End também estarão sujeitas aos requerimentos 21E e, caso necessário, à remediação de acordo com a 21E e TSCA. Talvez também sejam necessárias Determinações adicionais da TSCA. Servidões/corredores de transporte serão pavimentados, mantidos e monitorados enquanto esses lotes forem usados como parte do terminal marítimo. Adicionalmente, lotes presentemente pavimentados também serão mantidos e monitorados enquanto esses lotes forem usados como parte do terminal marítimo.

### ***Agência Líder***

O custo total desse Projeto proposto será financiado pelos vários mecanismos de financiamento disponíveis ao Estado; o Superfundo federal não custeará nenhuma parte desse Projeto.

A construção do Projeto será supervisionada pelo Estado, através do Departamento de Proteção Ambiental de Massachusetts, como agência líder para a Ação Corretiva Otimizada do Estado com consultas contínuas junto às Agências Reguladoras<sup>7</sup> (incluindo o Corpo de Engenheiros do Exército dos EUA, a Agência de Proteção Ambiental dos EUA, o Serviço de Gerenciamento da Indústria de Pesca Nacional, Gerenciamento da Zona Costeira de Massachusetts, Divisão de Indústrias de Pesca Marinha de Massachusetts e outros programas de regulamentação estadual e federal relevantes) de acordo com o processo de Ação Corretiva Otimizada do Estado. A EPA também continuará envolvida na supervisão do Projeto para garantir que o mesmo seja implementado de acordo com a Resolução. Espera-se que a construção do Projeto proposto leve aproximadamente 2 anos. A proposta do Estado indica que o uso da instalação começaria assim que a construção estivesse terminada, aproximadamente em janeiro de 2014<sup>8</sup>.

---

4-15 - 4-17). Subsequentemente, o limite exato da célula de CAD do DMMP de 2003 foi modificado duas vezes, em janeiro de 2005 e abril de 2008, mas permanece limitado pela ponte da Rota 195 ao norte e pela ponte da Rota 6 ao sul. [www.mass.gov/czm/dredgereports/2003/feirnb-f.htm](http://www.mass.gov/czm/dredgereports/2003/feirnb-f.htm)

<sup>6</sup> O descarte costeiro de material dragado está sujeito a duas licenças emitidas pelo Corpo de Engenheiros do Exército dos EUA em 2011, e não está incluída no escopo desta Resolução.

<sup>7</sup> Os órgãos que compõem as “Agências Reguladoras”, e as obrigações e responsabilidades do Estado e essas Agências Reguladoras para o trabalho de otimização estão apresentados em um Memorando de Acordo entre a EPA dos EUA e o Estado de Massachusetts, datado 10 de janeiro de 2005. Veja o Relatório Administrativo No. 509397.

<sup>8</sup> A proposta do Estado de 18 de junho de 2012, nas páginas 11 e 12, cita que a agenda apresentada em propostas anteriores para o uso do terminal foram revisadas. Ver também o Anexo F da proposta de 18 de junho de 2012 para a cronograma revisado. Até a data de publicação desta Resolução o Estado não forneceu um cronograma revisto.

## ***Mudanças ao Projeto entre o Projeto de Resolução***

### ***1. Configuração Final da Área***

A configuração final da área principal da instalação do terminal, a CDF as propriedades anexas são mostradas na Figura 4, juntamente com o tamanho da área impactada em acres<sup>9</sup>. A EPA exigiu que a configuração final do novo terminal comercial marítimo de New Bedford, incluindo todas as propriedades anexas, sejam finalizada como condição do Projeto de Resolução antes que a EPA divulgue esta Resolução. Na data desta Resolução, o Estado é dono de alguns, mas não de todos os lotes incluídos na configuração final. No entanto, o Estado está envolvido em negociações para a aquisição dos direitos de propriedade necessários para finalizar a configuração do terminal mostrado na Figura 4. (Ver MassDEP 2012a em 8-9.) Embora o Estado ainda não tenha o controle completo da área, a EPA acredita que é razoável publicar esta Resolução baseado no compromisso do Estado de que este está empenhada em desenvolver a instalação do terminal nesses lotes, e que tem a autoridade necessária para a obtenção da posse e o controle dessa área<sup>10</sup>. No entanto, para assegurar que não vá ocorrer nenhum dano ao ambiente aquático enquanto o controle definitivo da área é incerto, a EPA está condicionando a sua aprovação final, exigindo que o Estado demonstre ter o controle completo da área antes que ele inicie qualquer trabalho em águas dos EUA (Ver também a Seção 4.4.7 do Apêndice E.)

#### ***a. Mudança na Comunidade e Impactos nos Recursos***

Embora a localização da CDF continue inalterada na configuração final, as alterações feitas pelo Estado no que diz respeito a certos lotes incluídos no Projeto modifica ligeiramente os impactos à comunidade. A exclusão do lote da rampa de barcos da Gifford Street alivia as preocupações de acesso à rampa. No entanto, o canal da Gifford Street ainda será realinhado e serão criadas duas novas áreas de amarração. A redução de tamanho do lote Shuster (Mapa 31, lote 263) alivia os impactos numa atividade comercial existente naquele lote. A inclusão do lote da torre de rádio (Mapa 31, lote 234) exigirá a mudança da torre de rádio e suas partes componentes.

Consulte a Seção sobre Medidas de Mitigação na página 8 para obter informações sobre mudanças aos impactos de recursos.

#### ***b. Trabalho Adicional na Área de Planalto***

A configuração final da área inclui várias propriedades que exigirão um trabalho adicional para prepará-las para o uso. Na falta de avaliações 21E, e em consulta com o programa TSCA da EPA, partes não pavimentadas dos lotes identificados como de servidão/ corredores de transporte serão pavimentadas, mantidas e monitoradas até que estes lotes não sejam mais usados como parte do terminal marítimo. Todos os outros lotes presentemente pavimentados serão

---

<sup>9</sup> Esta configuração é ligeiramente diferente da configuração A (Apêndice 4a) anexo a esta Resolução.

<sup>10</sup> Ver o email do MassDEP2012 de Gary Davis, Chefe do Departamento Jurídico, Secretaria Executiva para Assuntos de Energia e Meio Ambiente para Carl Dierker, Advogado Regional da EPA.

igualmente mantidos e monitorados até que estes lotes não sejam mais usados como parte do Projeto<sup>11</sup>.

Com base nas avaliações 21E feitas na Fase1 fornecidas a EPA em 1 de outubro de 2012, há indícios da presença de contaminação em certos lotes, incluindo o terreno da torre de rádio, e os entulhos no lote Hathaway (Mapa 21, lote 30) e a área da antiga Dartmouth Finishing (Mapa 21, lote 45). Embora estes lotes não estejam sujeitos ao plano de remediação do Superfundo, devido ao fato de que este projeto é autorizado como parte da Ação Corretiva Otimizada do Estado, a EPA está condicionado a sua aprovação final na condição de que o Estado busque com a diligência devida a realização de investigações adicionais em qualquer lote onde haja sido observada contaminação nas avaliações 21E, e com o programa TSCA da EPA se forem encontrados PCBs. A remediação do lote do terminal principal, conforme descrito no Projeto Determinação permanece inalterado.

Como condição para a sua aprovação final, e para atender aos requisitos da TSCA a EPA está exigindo que sejam realizadas certas atividades de amostragens e de descarte de resíduos para que possam se realizar obras nas partes excluídas do lote 288 mostrado no Mapa 31 (o lote vazio Shuster). Embora esta parte excluída do lote não esteja incluída no Projeto, as obras que serão executadas nessa área são necessárias para apoiar a integridade estrutural do solo circundante para fazer frente às cargas pesadas previstas. Semelhante ao trabalho a ser executada no restante do lote 288 do mapa 31, o solo da área excluída será escavado até à marca elevada da água, compactado conforme necessário para fins geotécnicos e aterrado com materiais escavados e/ou solo limpo importado para fazer o nivelamento final. Qualquer solo considerado "geotecnicamente inadequado" poderá ser removido e descartado num local externo. Ver a página 33 para mais informações e o Anexo 5 do Apêndice J (I) para um mapa da área excluída desse lote 288.

## *2. Medidas de Mitigação*

### *a. Marisma Salgado e Mitigação de Zonas Úmidas*

O Projeto de Determinação da EPA incluía uma proposta de restauração e melhoria de 1,9 acres de pântano sucessional (também referida como a vala de drenagem) ao longo da extremidade ocidental da barreira contra furacões de New Furacão Bedford/Fairhaven, na condição de que o Corpo de Engenheiros do Exército dos EUA dê a sua concordância de que o projeto do canal contido na medida de mitigação proposta não teria nenhum efeito adverso no funcionamento da barreira contra furacões de acordo com o § 408 da Lei da Água Limpa<sup>12</sup>. No entanto, após a divulgação do Projeto de Resolução, o Estado abandonou esse plano e propôs um plano de

---

<sup>11</sup> Em sua apresentação MassDEP2012h, o Estado declarou que iria "monitorar e manter, de acordo com um cronograma acordado, todo o asfalto nessas áreas, desde que o Estado tenha o controle dessas áreas." Ver também apresentação MassDEP2012I com relação a todas as outras áreas presentemente pavimentadas. Como condição para a sua aprovação final, a EPA está requerendo que estas áreas permaneçam pavimentada, mantidas e monitoradas enquanto elas forem utilizadas como parte do terminal marítimo.

<sup>12</sup> O Corpo de Engenheiros do Exército dos EUA continua a analisar os impactos potenciais à barreira contra furacões resultante de detonações caso o Estado venha a modificar a Resolução no futuro se vier a tornar-se necessário o uso de detonação para a remoção de rochas.

mitigação compensatória alternativo que inclui a criação de cerca de aproximadamente 1.02 acres de marisa salgado adjacente ao parque River's End em New Bedford para compensar pela perda de 0.11 acre de marisa salgado e 0.106 acre de zonas úmidas de água doce. Devido ao fato de que as áreas do parque River's End foram sujeitas à remediação de PCB como parte Área de Superfundo do Porto de New Bedford, a EPA está exigindo, como parte de sua aprovação final, que seja feita uma caracterização dos constituintes do solo, e um plano de trabalho de remoção e descarte sejam submetidos a EPA para revisão e aprovação, pelo menos 30 dias antes do início das atividades de mitigação no parque River's End. Ver a Seção 7 do Apêndice E desta Resolução para uma discussão completa do Plano de Mitigação Final.

*b. Proteção do Esturjão do Atlântico, Linguado de Inverno e outros Peixes Ósseos*

Como parte de sua consulta informal com o Serviço Nacional de Pesca Marinha (NMFS), sob a Lei das Espécies Ameaçadas, a EPA enviou a sua Avaliação Biológica para a NMFS concluindo que o Projeto para o Terminal Sul proposto pode afetar o esturjão atlântico, uma espécie ameaçada, mas que com medidas de mitigação especificadas é improvável que a espécie seja afetada de modo adverso. O NMFS concordou com as conclusões da EPA<sup>13</sup>. A EPA também consultou com o NMFS em concordância com a Lei de Magnuson-Steven sobre os impactos potenciais do projeto num local designado Habitat de Peixes Essenciais ("EFH") para espécies comerciais. A EPA determinou que os impactos para as espécies EFH serão minimizados e mitigados na medida do possível, desde que a Estado implemente integralmente uma variedade de medidas de minimização e mitigação. Como parte das medidas de mitigação para proteger o linguado de inverno, o esturjão do atlântico, e outros peixes ósseos, foi acrescentado um Programa de Dissuasão de Peixes ao projeto. Este programa inclui a instalação de cortinas de silte, cortinas de bolhas e barragens de peixes ao redor de áreas de trabalho específicas de 15 de janeiro até 15 de junho para evitar a entrada de peixes na área de trabalho. Será instalado um sistema para espantar peixes antes do início da construção para manter os peixes fora de perigo. De 15 de janeiro a 15 de junho irão ocorrer o monitoramentos semanal para assegurar que as barreiras mantenham a sua integridade física, e para que nenhum peixe peixe entre na área do projeto. A EPA revisou também a qualidade de água e padrões de desempenho de turbidez para aclarar o uso e a escolha do tempo mais adequado para usar cortinas de silte e outras medidas de mitigação. Consulte o Apêndice C para os padrões de desempenho revistos e o Plano de Dissuasão de Peixes. Ver o Apêndice E para discussão mais detalhada das medidas de mitigação.

*c. Impactos de Detonação*

Embora o Projeto de Resolução tenha identificado a detonação como um método em potencial para a remoção de rochas rasas localizado logo abaixo do fundo do porto e dentro da área de dragagem, principalmente ao longo da porção norte da face leste do muro de antepara da CDF proposta, a EPA não está aprovando o uso de detonação para a remoção de rochas nesta Resolução para este projeto. EPA não tem informações suficiente sobre os impactos ambientais potenciais associados com detonação, particularmente com respeito aos impactos no esturjão do atlântico e outras espécies aquáticas, bem como sobre a barreira de furacões para poder fazer um julgamento bem informado no momento. Se no fim for considerado necessário o uso

---

<sup>13</sup> Ver Apêndice K(2) para a Avaliação Biológica da EPA com relação ao esturjão do atlântico. Ver também a carta datada de 14 de novembro de 2012 do NMFS para a EPA.

de detonação, o Estado terá de requerer uma modificação à Resolução, e terá que fornecer informações adicionais sobre os impactos potenciais da detonação e medidas de mitigação necessárias para minimizar ou eliminar aqueles impactos.

Embora a detonação não esteja dentro do escopo desta Resolução, irão ocorrer a cravação de estacas e atividades de remoção de rocha usando-se equipamentos normais de construção durante a construção do terminal marítimo. A fim de minimizar os impactos de ruído e pressão sonora originadas nessas atividades sobre o esturjão do atlântico e outros peixes ósseos, serão instaladas estacas-prancha com o uso de martelos vibratórios, perfuração e rejuntamento, as quais não causam impactos em termos de ruído, e serão usados para a instalação de estacas do lado de fora dos muros de estacas-prancha. Estacas instaladas dentro das paredes de estacas-prancha serão consideradas atividade de planalto, que não irão impactar os recursos pesqueiros e serão usadas técnicas de vibração e impulsão para cravá-las (Para uma descrição mais detalhada destas atividades, ver carta do Estado a EPA de 4 de outubro de 2012, MassDEP2012j, Apêndice1). A remoção de rochas será realizada através de técnicas convencionais não-explosivas, para o qual existem quatro metodologias primárias. Eles são comumente referidos como “Hoe Ram” (martelo hidráulico de impacto), remoção da caçamba, broca e fratura e dragagem com cabeça de corte. Os detalhes de cada metodologia, as suas vantagens e desvantagens são discutidos no Apêndice H. No parecer da EPA, qualquer uma das quatro técnicas proporciona um nível reduzido de impacto quando comparadas com a detonação. A remoção de rocha, independente da técnica utilizada, deve satisfazer aos padrões de qualidade de desempenho de água listadas no Apêndice C.

Veja também os Apêndices E e I desta Resolução para discussão adicional sobre as medidas de mitigação de impactos associados a cravação de estacas e atividades de remoção da rochas.

### *3. Obras Adicionais na Água*

O Estado pediu que o potencial trabalho adicional em águas fosse avaliado como parte do Projeto de Resolução da EPA, embora o financiamento para esse trabalho proposto ainda não houvesse sido garantido. O trabalho adicional proposto consiste de (1) a expansão de até 300 pés de comprimento na área de fundo do projeto de atracação de grande calado, (2) um aumento de largura de 50 pés no canal de acesso, e (3) a expansão da célula de CAD 3 para acomodar o volume adicional de sedimentos dragados contaminados (abaixo de 50 ppm de PCBs). A EPA incluiu os impactos desse trabalho adicional como parte de sua avaliação. Durante o período de consulta pública, o Serviço Nacional de Pesca Marinha comentou que os anais não apóiam a necessidade desse trabalho para atender a finalidade e a necessidade do projeto proposto, e que os impactos do projeto não foram minimizados na medida máxima do possível.

A EPA revisou o registro e não pode encontrar uma justificção adequada para o trabalho adicional e, portanto, não aprova o trabalho adicional como parte desta Resolução. Se, no futuro houvesse uma de situação que poderia justificar a dragagem adicional, o Estado, até a data de término da Ação Corretiva Otimizada do Estado<sup>14</sup>, pode requerer uma modificação

---

<sup>14</sup> Nos termos do Memorando de Acordo firmado em 2005 entre a EPA e o Estado de Massachusetts, as obras da Ação Corretiva Otimizada do Estado terminam até a data ou antes da data em que a EPA complete toda a dragagem

desta Resolução, caso informação adicional venha a se tornar disponível que justificasse a necessidade de dragagem, ou na área de atracação de grande calado, ou justificasse a dragagem adicional para alargar o canal de navegação para além 175 pés. A fim de evitar preocupações com segmentação, a EPA avaliou os impactos do Projeto tanto incluindo como excluindo a dragagem adicional. Os impactos adicionais associados com a expansão não alterarão a determinação da EPA de que, caso seja mitigado apropriadamente, os impactos do Projeto em geral não irão causar ou contribuir para a degradação significativa das águas dos EUA.

No que se refere às medidas de mitigação associadas a esse trabalho adicional envolvendo a criação de um habitat de desova para o linguado de inverno e habitat de submarés, embora no momento a EPA não esteja aprovando este trabalho adicional, é importante que todo o trabalho de mitigação seja realizado ao mesmo tempo para evitar impactos adversos que podem resultar da criação de alguns habitat inicialmente, e depois fazer se trabalho adicional nessas mesmas áreas numa data futura. Se, antes da conclusão da mitigação para este projeto tal como aprovado, o Estado decidir que não buscará uma modificação da Resolução para permitir a dragagem adicional e notificar a EPA por escrito, aí então ele não precisa fornecer a mitigação adicional para impactos ao linguado de inverno e habitat de submarés associada com a dragagem expandida.

Da mesma maneira, com respeito à mitigação relacionada a marisco, é aceitável que o Estado reduza a quantidade de sementes de moluscos numa quantidade proporcional à área de dragagem expandida que não está sendo aprovada no momento. É óbvio que se a dragagem adicional for aprovada no futuro a semeadura de mariscos requerida será aumentada em conformidade.

Finalmente, devido ao fato de que a EPA não está aprovando a dragagem adicional, ela também não está aprovando a escavação adicional de célula de CAD. Portanto, o tamanho da célula de CAD autorizada sob a Resolução da EPA é de 8,54 acres. Como discutido acima, o Estado pode requerer uma modificação desta Resolução caso informação adicional com relação a um canal adicional ou dragagem de cais se torne disponível e ele também pode buscar aprovação para o descarte da dragagem do canal adicional e cais. Nós avaliamos os impactos do Projeto tanto incluindo como excluindo a construção de uma célula de CAD maior, e os impactos adicionais temporários da célula de CAD maior não alterarão a determinação da EPA que, se devidamente mitigados, esses impactos do projeto geral não causarão ou contribuirão uma degradação significativa das águas dos EUA.

Ver resposta a G.1 do Resumo de Resposta (Apêndice Q) desta Resolução para mais explicações sobre a decisão da EPA de não incluir o trabalho adicional neste momento.

#### *4. Outras mudanças*

Padrões de monitoramento da qualidade do ar para partículas totais em suspensão, níveis de ação diferenciados para quantidade de partículas totais em suspensão, e localização das

---

referente à ação corretiva na Área de Superfundo do porto de New Bedford. Ver o Registro Administrativo AR # 509397.

estações de monitoramento de ar para o trabalho em áreas de planalto foram esclarecidos no Apêndice A.

Finalmente, além da consulta com as tribos indígenas levadas a cabo de acordo com a Lei Nacional de Preservação Histórica, a EPA identificou a Ordem Executiva 13175 "Consulta e Coordenação com os Governos das Tribos indígenas", que identifica requerimentos gerais de consulta com os governos das tribos. Ver o Apêndice P para uma discussão detalhada desses requisitos e as consultas da EPA com as tribos indígenas afetadas.

### ***Panorama do Projeto Proposto e Principais Componentes***

O Projeto consiste da construção de uma área de 28.45 acres, compostos de uma CDF com 6.91 acres de litoral adjacente a um planalto de 21.54 acres existente (bem como várias propriedades anexas) na área do Terminal Sul localizada na porção inferior do Porto de New Bedford, a criação de uma célula de CAD (célula de CAD 3), preenchimento e cobertura das células de CAD existentes, a dragagem de um canal navegacional, marina e área de ancoradouro e medidas de mitigação. A CDF proposta e a área de planalto, uma vez terminadas, funcionarão como um terminal de indústria marítima capaz de apoiar o desenvolvimento costeiro de energia renovável<sup>15</sup> e, com algumas modificações, o transporte marítimo de contêineres, de carga fracionada e de carga a granel bem como de carga marítima de curta distância se isso ocorresse no Porto. O terminal também proporcionaria um local para descarte de material dragado limpo associado à SER durante a construção do Projeto e proporcionaria uma área de preparação para material dragado limpo adicional para futuro reaproveitamento benéfico, evitando, portanto, o descarte oceânico desse material limpo.

### ***Os componentes principais do Projeto proposto estão definidos abaixo:***

- Construção de uma célula de CAD de até 8.54 acres entre as pontes da Rota 195 e 6 para conter o material navegacional dragado contaminado;
- Dragagem navegacional de aproximadamente 801.400 jardas cúbicas\* de material nas águas de New Bedford incluindo<sup>16</sup>:
  - o Aproximadamente 225.600 jardas cúbicas de sedimento contaminado com uma concentração média de PCB menor do que 50 partes por milhão (ppm) e descarte desses sedimentos na célula de CAD 2 existente e célula de CAD 3 recentemente construída; e
  - o Aproximadamente 575.800 jardas cúbicas de material glacial limpo em baixo do sedimento contaminado removido e o uso desse material como aterro limpo para a CDF e propriedades anexas de planalto, cobertura da jazida de

---

<sup>15</sup> Ver páginas 29 – 33 da apresentação do Estado de 18 de junho de 2012 para uma descrição detalhada de como a CDF do terminal marítimo irá apoiar o desenvolvimento da energia renovável costeira.

<sup>16</sup> As 934.600 jardas cúbicas apresentados no Projeto de Resolução incluiu o potencial trabalho de dragagem adicional de até 300 pés para estender a atracação de grande calado ao longo da parede das anteparas, a ampliação de 50 pés na largura do canal, e o respectivo aumento no tamanho da CAD 3 para acomodar o descarte do material impactado dragado adicionalmente. No entanto, como explicado na página 10, a EPA não está aprovando o trabalho adicional como parte desta Resolução.

- empréstimo existente e célula de CAD 1, para uso em projetos de mitigação associados para o descarte costeiro;
- Construção de um terminal marítimo multiuso de 28.45 acres (incluindo propriedades anexas) que incluem:
    - Construção de uma CDF de 6.91 acres com 1200 pés lineares de antepara de compartimento de estanque e um passeio de cais apoiado por estacas;
    - Colocação de aproximadamente 134.000 jardas cúbicas de material dragado limpo atrás da antepara;
    - Remediação de áreas de planalto para tratar das concentrações de PCB maiores que 25 ppm e níveis elevados de PAH (hidrocarbonetos aromáticos polinucleares) e chumbo no solo, e investigação e remediação de propriedades anexas, caso seja necessário;
    - Escavação, aterro e novo nivelamento de partes do solo do planalto adjacente à área preenchida, incluindo a escavação e modificação de uma ação existente de limpeza autorizada pelo estado;
    - Realinhamento do canal da Rampa de Barcos na Gifford Street e a criação de dois novos ancoradouros na Rampa de Barcos na Gifford Street;
  - Cobertura da CDF e área de planalto adjacente (juntas, o terminal marítimo) com 3 pés de um agregado rochoso denso;
  - Monitoração a longo prazo do lençol freático de planalto;
  - Mitigação, incluindo:
    - Criação de 22.73 acres de habitat para o linguado de inverno;
    - Criação de 1.02 acres de marisma salgado no parque River's End em New Bedford;
    - Criação/otimização de 4.47 acres de habitat de entremarés;
    - Criação/otimização de 14.91 acres de habitat de submarés raso; e
    - Semeadura de 24.542.803 crustáceos durante um período de 10 a 15 anos.
  - Implementação de uma Limitação de Uso e Atividade na CDF e certas áreas de planalto para proteger as áreas remediadas e limitar o uso de lençóis freáticos; e
  - Inclusão dos locais de células de CAD em cartas náuticas e a implementação de quaisquer restrições de ancoragem exigidas.

Um mapa dos componentes do trabalho proposto encontra-se na Figura 2 do Plano Final de Mitigação do Estado de 4 de Novembro de 2012 e está anexada a essa Resolução como Figura 1.

\*O total de jardas cúbicas incluem o volume total atual de material estimado que se prevê será dragado associado a este Projeto (incluindo o volume máximo previsto caso seja necessário que o total de 59.000 jardas cúbicas da dragagem de manutenção do canal federal sejam necessários para acomodar os navios que apoiarão a indústria eólica costeira). Para uma lista detalhada desses volumes, veja o Anexo S da proposta do Estado submetida em de 18 de junho de 2012, revisada em 30 de outubro de 2012 (MassDEP2012m), uma cópia da qual está anexada a este documento como Tabela 1.

### ***IMPACTOS POTENCIAIS NA COMUNIDADE***

Embora o Projeto proposto esteja localizado na Área Portuária Designada, os trabalhos podem afetar temporariamente a comunidade vizinha. Os efeitos potenciais podem incluir o aumento de barulho de construção, tráfego e poeira. Diferentes passos serão tomados para reduzir esses possíveis impactos. Por exemplo, o tráfego de caminhões entrará e deixará a área de trabalho primariamente na Rua Potomska através de uma entrada no local e acessará a Rota 18. Os equipamentos de construção usarão combustível diesel de ultra-baixo teor de enxofre em todos os motores movidos a diesel. Os equipamentos serão equipados com amortecedores de som e tapumes para minimizar o som, e podem ser impostas restrições quanto ao horário do dia para equipamentos que não puderem ter amortecedores de som instalados. As áreas de construção serão cercadas durante a construção para bloquear o acesso público. Os caminhões serão cobertos e lavados antes de deixarem a zona de construção para garantir que não se espalhem contaminação e para reduzir a poeira. Serão tomadas medidas de supressão de poeira tais como cobrir pilhas de solo e manter úmidas as superfícies expostas de solo. Será feito o monitoramento do ar na área de construção. Caso a monitoração constate algum problema, serão tomadas diferentes medidas como borrifação de água para reduzir a poeira, chegando-se finalmente à interrupção do trabalho caso sejam constatados níveis inseguros. Impactos temporários também resultarão do realinhamento do canal existente na Rampa de Botes na Gifford Street, e a criação/melhoria de duas áreas de ancoradouro de barcos de recreio adjacentes. Impactos potenciais resultantes da dragagem no uso do porto e área de atracação por parte de barcos de pesca, navios de carga, barcaças e pequenas embarcações de recreio e comerciais será coordenada através das autoridades portuárias locais e da guarda costeira. O Estado antecipa um forte programa público de serviços de extensão, incluindo reuniões públicas informativas regulares, cartas anunciando futuros eventos e a disponibilização de documentos e a criação de um repositório local para estes documentos.

Para discussões adicionais sobre impactos públicos benéficos e prejudiciais, veja a seção 9 do Apêndice E e Apêndice M desta Resolução.

### **IMPACTOS NOS RECURSOS**

O Projeto proposto afetará zonas úmidas e outras águas dos EUA, planícies aluviais e vida aquática (incluindo impactos significativos em crustáceos e linguados de inverno). Duas áreas de paleossolos<sup>17</sup> e um naufrágio também foram identificados, mas nenhum impacto foi previsto a essas áreas. A Andorinha-do-Mar rosada, uma espécie ameaçada, tem sido identificada como estando presente na área, mas o projeto dificilmente afetaria negativamente essa espécie. O esturjão do atlântico, também uma espécie ameaçada, foi identificado como potencialmente estando presente na área. No entanto, com o uso de medidas apropriadas de mitigação não é provável que o projeto vá afetar negativamente o esturjão do atlântico. A remoção de rochas de submarés, caso se faça necessária, pode ser efetuada através de uma variedade de técnicas que não incluem a detonação as quais gerarão uma pequena quantidade de barulho que pode ter impacto em peixes.

---

<sup>17</sup> Solo tipicamente antigo ou “fossilizado” preservado dentro de uma sequência de depósitos geológicos indicam as condições no passado.

***Impactos a Zonas Úmidas e Outras Águas:*** o Projeto inclui atividades que poderiam afetar zonas úmidas e outras águas dos EUA; especificamente o aterro de 7.02 acres de entremarés e áreas rasas próximas ao habitat de submaré do litoral, marisma salgado e zonas úmidas de água doce e a dragagem de até 47.16 acres de áreas de submarés e de submarés próximas ao litoral<sup>18</sup>. A EPA, após uma revisão dos comentários públicos, no seu Projeto de Resolução, faz a seguinte determinação final com relação a zonas úmidas e outras águas.

Os regulamentos que implementam a Seção 404 da Lei de Águas Limpas (“CWA”) (as diretrizes do 404(b)(1)), e a Ordem Executiva 11990 (Proteção de Zonas Úmidas), proíbem o despejo em zonas úmidas ou outras águas dos EUA se houver uma alternativa prática ao despejo proposto a qual causaria um impacto negativo menor ao ecossistema aquático (desde que a alternativa não cause outras consequências ambientais significativamente negativas). A EPA determinou que dado o propósito proposto da construção de um terminal marítimo capaz de apoiar a energia costeira renovável, particularmente a indústria eólica costeira, e os critérios mínimos exigidos para o seu uso, de que não há uma alternativa prática que seria ambientalmente menos danosa para o ecossistema aquático.<sup>19</sup> Veja o Apêndice E para uma discussão completa dos impactos às zonas úmidas e outras águas.

Portanto, a EPA determinou que o Projeto do Terminal Sul proposto é a alternativa prática ambientalmente menos danosa (“LEDPA”).

As diretrizes da Seção 404(b)(1) também proíbem a aprovação de um projeto que envolveria depositar material dragado ou de aterro em zonas úmidas ou em outras águas dos EUA se isso causasse ou contribuísse para uma degradação significativa das águas dos EUA; causasse ou contribuísse para violações dos padrões de qualidade de água do estado; ou pusesse em risco a existência de espécies ameaçadas ou em extinção. A EPA determinou que embora vá haver efeitos adversos à qualidade de água e aos recursos aquáticos, não haverá violações dos padrões de qualidade de água, nem haverá uma degradação significativa do meio ambiente aquático desde que o Estado empregue as melhores práticas de gerenciamento para minimizar os impactos prejudiciais às zonas úmidas e outras águas e sua vida aquática e habitat associados, e implemente as mitigações compensatórias exigidas. Veja o Apêndice E desta Resolução para a discussão completa. A EPA também determinou que o projeto não porá em perigo a existência de espécies ameaçadas ou em extinção. (Ver a discussão no Apêndice I do Projeto de Resolução).

Além disso, as diretrizes do § 404(b)(1) exigem que todas as mitigações praticáveis e apropriadas sejam empregadas para abordar os impactos inevitáveis às águas dos EUA. A EPA determinou que o plano de mitigação do Estado satisfará os requerimentos federais. Veja o Apêndice E desta Resolução para a discussão completa.

***Impactos nas Planícies Aluviais:*** O Projeto envolve aterrar uma planície aluvial sujeita à Ordem Executiva 11988; portanto, para os propósitos de garantir que essa Ordem Executiva seja cumprida, a EPA empreendeu uma análise da Ação Corretiva Otimizada do Estado sob esta

---

<sup>18</sup> Estas quantidades mudaram pouco desde de que foi divulgada a Resolução.

<sup>19</sup> Informações com relação aos impactos no solo realizado pela EPA de acordo com a Seção 10 da Lei de Rios e Portos , 33 U.S.C. §403 podem ser encontradas no Apêndice E.

Ordem Executiva. Essa análise também é relevante no sentido de avaliar qual a extensão da remediação com relação à proteção da saúde humana e o meio ambiente. A EPA, em seu Projeto de Resolução, especificamente solicitou comentários quanto aos impactos do projeto nas planícies aluviais. Seguindo-se a uma revisão dos comentários públicos, a EPA faz a seguinte determinação com relação a planícies aluviais.

A Ordem Executiva 11988 (Gerenciamento de Planícies Aluviais) exige que a EPA avalie, quando aplicável, quatro requerimentos básicos. Esses incluem: determinar se irá ocorrer uma ação numa planície aluvial; determinar se há alternativas praticáveis; onde não houver nenhuma alternativa praticável ao desenvolvimento numa planície aluvial, minimizar o potencial dano para ou dentro da planície aluvial; e dar ao público uma oportunidade antecipada para comentários sobre os planos e propostas relevantes.

A proposta do Terminal Sul inclui atividades que afetam ou resultam na ocupação e modificação da planície aluvial. A construção da CDF envolverá a dragagem e aterro do marisma salgado e áreas de entremarés e submarés, e a instalação de uma antepara, todos os quais ocuparão e modificarão as planícies aluviais da área. Como resultado, a Ordem Executiva 11988 (Gerenciamento de Planícies Aluviais) exige que a EPA faça uma determinação de que não há nenhuma alternativa praticável àquela de posicionar a CDF numa planície aluvial. Após analisar outros locais alternativos, a EPA determinou que, dado os locais alternativos e o uso da CDF como um terminal marítimo para apoiar a indústria eólica costeira e os critérios exigidos para suportar tal uso, não há nenhuma alternativa praticável para ocupação e modificação da planície aluvial. Como resultado, devem-se tomar ações que minimizem o potencial dano a planície aluvial ou ao interior da mesma. Um dos principais valores benéficos da planície aluvial identificado para a área afetada por esse projeto é a prevenção de alagamentos. Uma análise feita pelo Corpo de Engenheiros do Exército dos EUA e pelo Estado sugere que a Ação Corretiva Otimizada do Estado resultará na perda de 27.33 acre-pés de capacidade de armazenamento de alagamento atrás da barreira contra furacões no Porto de New Bedford, o que representa um aumento de aproximadamente 0.156 polegadas no nível de água durante um evento de alagamento. As ações restauradoras na área da Ilha de Marsh mais do que compensarão pela perda da capacidade de armazenamento de alagamento causada pelo Projeto do Terminal Sul, e como condição desta Resolução, deve ser completada dentro de um ano da data de compleição da CDF. Como resultado, os requerimentos substanciais da Ordem Executiva estão satisfeitos já que a proteção de armazenamento de alagamento é a utilidade principal servida pela planície aluvial na área do Projeto. Maiores detalhes sobre as medidas de mitigação estão incluídos no Apêndice L.

**Determinação com Base em Risco da TSCA:** Em seu Projeto de Resolução a EPA solicitou comentários quanto às suas Determinações TSCA propostas. Depois de considerar todos os comentários públicos, a EPA fez a seguinte determinação com relação aos requerimentos TSCA:

Consistente com a Seção 761.61(c) da Lei de Controle de Substâncias Tóxicas (TSCA), baseada em informações fornecidas pelo Estado, a EPA determinou que o método proposto para escavação e descarte de solos de planalto propostos e dragagem e descarte de certos sedimentos contaminados por PCB; incluindo atividades de dragagem e descarte relacionadas à célula de CAD 3, todas as quais estão incluídas no Projeto do Terminal Sul proposto, não oferecem um risco excessivo à saúde humana ou ao meio ambiente desde que as condições

expostas na Determinação da TSCA em anexo como Apêndice J(1) desta Resolução sejam satisfeitas. As atividades cobertas e as condições contidas nessa Determinação da TSCA estão descritas mais completamente no Apêndice J(1).

Além disso, com esta Resolução, a EPA está incluindo uma segunda alteração a uma Determinação da TSCA existente publicada em 12 de novembro de 2008, e modificada em 18 de junho de 2012, para incluir a dragagem e descarte de sedimentos contaminados por PCB dragados de dentro da área da célula de CAD 3 para dentro da célula de CAD 2 existente. Com base nas informações fornecidas pelo Estado, e desde que as condições dessa Segunda Modificação da Determinação da TSCA §761.61(c) de 12 de novembro de 2008 sejam satisfeitas, a EPA está determinando que o descarte de sedimentos da célula de CAD 3 para dentro da célula de CAD 2 não oferece um risco exagerado à saúde humana e ao meio ambiente. As atividades cobertas e as condições contidas nesta Segunda Modificação da Determinação da TSCA §761.61(c) de 12 de novembro de 2008 estão descritas mais completamente dentro do Apêndice J(2).

### ***Cronograma da Ação Corretiva Otimizada do Estado***<sup>20</sup>

1996: O Estado de Massachusetts solicita que a dragagem e o descarte navegacional sejam incluídos no ROD planejado em 1998

Novembro de 1996: A EPA publica o Plano Proposto para o Porto Superior e Inferior, incluindo dragagem e descarte navegacional e uma idéia conceitual de construção de uma grande CAD navegacional no porto inferior

Setembro de 1998: A EPA publica o Relatório de Decisão para o Porto Superior e Inferior e inclui a SER

14 de Junho de 2002: O Estado certifica o Relatório de Impacto Ambiental para o Plano de Gerenciamento de Materiais Dragados para o local das CADs no Porto de New Bedford

25 de setembro de 2002: Publicação do Plano Original do Porto Municipal de New Bedford/Fairhaven original; inclui os projetos de dragagem navegacional propostos

Dragagem do Cais Estadual e dragagem e aterro da jazida de empréstimo são implementadas subsequentemente

15 de outubro de 2003: O Estado de Massachusetts publica o Relatório de Impacto Ambiental Final do Plano de Gerenciamento de Materiais Dragados para o local das CADs no Porto de New Bedford

---

<sup>20</sup> Esse cronograma está relacionado somente às obras da Ação Corretiva Otimizada do Estado e não ao trabalho que a EPA está conduzindo para abordar a contaminação por PCB que excede os níveis de limpeza no ROD de 1998. Para informações sobre o trabalho que a EPA está conduzindo, veja os Relatórios Administrativos para a Área de Superfundo do Porto de New Bedford, os quais podem ser vistos na Biblioteca Pública de New Bedford, no Centro de Relatórios da EPA ou no [www.epa.gov/nbh](http://www.epa.gov/nbh).

10 de janeiro de 2005: Memorando de Acordo completado entre a EPA e o Estado para designar o Estado como líder da SER, a EPA como líder dos trabalhos não relacionados à SER e para determinar os papéis e responsabilidades para com as Agências de Recursos. Também é completado o memorando de Acordo entre o Estado e a Cidade de New Bedford

Período de tempo entre 2004 e 2006: Planos de trabalho da Fase II revisados e trabalhos da Fase II completados, incluindo a construção da CAD 1

Período de tempo entre 2006 e 2007: Planos de trabalho da Fase III revisados e trabalhos da Fase III completados, incluindo a construção da CAD 2

2010: A renovação do Plano do Porto de New Bedford/Fairhaven foi aprovada; inclui projetos de dragagem navegacional propostos

Janeiro de 2010: O Estado solicita que a EPA avalie o Projeto do Terminal Sul proposto como parte da SER

Agosto de 2010 a junho de 2012; A EPA recebe importantes propostas do Estado com informações sobre o Projeto proposto

16 de julho de 2012: A EPA publica um Projeto de Resolução para o Projeto do Terminal Sul proposto

16 de julho a 21 de agosto: Período de comentários públicos, é feita uma audiência pública sobre o projeto proposto

Agosto de 2012 a novembro de 2012: A EPA recebe do Estado detalhes adicionais sobre o projeto proposto

19 de Novembro de 2012: A EPA publica a Resolução de que o Projeto do Terminal Sul está incluído na Ação Corretiva Otimizada do Estado para a Área de Superfundo do Porto de New Bedford.

### ***Áreas Alternativas Avaliadas***

Incluída na Resolução da EPA está a decisão de que o Projeto do Terminal Sul representa a alternativa viável menos prejudicial ao meio ambiente (“LEDPA”) comparado a outros locais apresentados pelo Estado e avaliados pela EPA. Os locais alternativos avaliados consistem das seguintes áreas: Várias áreas no Porto de Davisville, Quonset Point, Rhode Island; Doca Seca N° 4 em Boston, Massachusetts; Cais Estadual de Fall River, Fall River, Massachusetts; Cais Union e Estaleiro de Fairhaven, Fairhaven Massachusetts; Terminal Norte e Pope’s Island, New Bedford, Massachusetts; e Cais Estadual, New Bedford, Massachusetts.

Uma discussão sobre essas alternativas e a base para a conclusão da EPA de que a área do Terminal Sul é a LEDPA está contida no Apêndice E desse Projeto de Resolução.

## ***Autoridade Estatutária e Pano de Fundo***

### *O que é a Ação Corretiva Otimizada do Estado?*

Conforme a EPA desenvolve e analisa as ações corretivas alternativas para abordar a limpeza de um Superfundo específico, ou mesmo após a EPA ter publicado o seu documento de decisão, o Estado pode sugerir ou desenvolver qualquer uma das modificações à ação corretiva selecionada ou então expansão do escopo da limpeza. Para essas situações, o NCP propõe que: “se a EPA determinar que a mudança ou expansão proposta não é necessária para a ação corretiva selecionada, mas não entra em conflito nem é inconsistente com a ação corretiva selecionada, a EPA pode concordar em integrar a mudança ou expansão proposta ao trabalho de reparação planejado da CERCLA se: (A) O Estado concordar em custear o valor adicional total associado com a mudança ou expansão; e (B) O Estado concordar em assumir a liderança na supervisão do componente de ação corretiva custeado pelo estado...”<sup>21 22</sup>

Em 1996, antes da publicação do Plano Proposto de 1996, o Estado solicitou que a EPA integrasse a dragagem navegacional e o descarte local na ação corretiva da EPA para o Porto de New Bedford. Essa otimização, o Estado afirmou, “resultará na limpeza de quantias adicionais de sedimentos contaminados mais rápido do que seria possível de outra maneira”. Em sua solicitação, o Estado indica que a sua habilidade em proporcionar verbas para a otimização depende da sua habilidade de receber verbas de títulos estaduais.

Embora a dragagem navegacional e descarte não sejam “necessários e apropriados” à ação corretiva (veja o rodapé 22), a EPA incluiu a otimização do Estado para a dragagem navegacional e descarte local no Plano Proposto de 1996 porque ele proporciona vários benefícios potenciais e significativos aos planos de limpeza da EPA para o Porto e não entra em conflito ou é inconsistente com a ação corretiva. O Plano Proposto observou que os benefícios de tal vínculo originariam primeiramente de um processo de autorização agilizado para as instalações de descarte de sedimento<sup>23</sup>, bem como a possibilidade de usar sedimentos navegacionais como material de cobertura preliminar. Além disso, a SER proposta foi benéfica porque a dragagem navegacional removeria sedimentos contaminados por PCB de até 50 ppm e metais pesados que a alternativa preferida da EPA não abordaria na parte baixa do porto. Finalmente, o Plano

---

<sup>21</sup> NCP §515(f)(1)(ii), 40 C.F.R. §300.515(f)(1)(ii).

<sup>22</sup> A Seção 515(f)(1)(i) oferece uma nova maneira para o estado solicitar à EPA que faça mudanças ou expansões a uma ação reparadora: “(i) Se a EPA determinar que a mudança ou expansão proposta seja necessária e apropriada à ação reparadora selecionada pela EPA, a ação corretiva pode ser modificada (consistente com a §300.435(c)(2)) e quaisquer custos adicionais pagos como parte da ação reparadora.” Devido ao fato de que a solicitação do Estado não é “necessária e apropriada” à ação reparadora, essa subseção não se aplica.

<sup>23</sup> De acordo com a CERCLA §121(e)(1), não são exigidos autorizações para ações reparadoras se certos critérios forem satisfeitos: a CERCLA §121(e)(1) declara: Nenhum licença Federal, Estadual ou local será exigido para nenhuma parte de uma ação reparadora ou de remoção conduzida inteiramente no local onde tal ação reparadora seja selecionada e executada em conformidade com essa seção. Ver também 40 C.F.R. § 300.400(e) e 53 Fed. Reg. 51394, 51406-7 (21 de dezembro de 1988).

observou que a dragagem navegacional funciona em conjunto com os planos da Cidade para desenvolver usos públicos e econômicos do porto.

Após a análise e os comentários públicos sobre o Plano Proposto de 1996, a EPA integrou a solicitação de otimização do Estado à sua ação corretiva através da publicação do ROD de 1998. A integração da SER ao ROD permitiu que ela se beneficiasse da isenção de licença da CERCLA, desde que a SER se mantivesse consistente com a 40 CFR300.515(f)(1)(ii) e cumprisse com a CERCLA e outros regulamentos relacionados a dragagem.<sup>24</sup> Desde então, duas fases de trabalho da SER foram completados, a Fase II e a Fase III.<sup>25</sup> Até agora, a integração do trabalho de otimização com o trabalho de reparação do Superfundo resultou numa economia tanto de tempo quanto de custos, ampliando ao mesmo tempo os benefícios ambientais. Por exemplo, a EPA utilizou a areia limpa gerada de uma das células de CAD de otimização da SER para fornecer material de cobertura para uma “cobertura piloto” que cobre um foco de sedimentos contaminados ao sul da barreira de furacões, permitindo que a EPA trate da parte contaminada da Área que de outra forma não teria sido tratada por algum tempo.

Em carta datada 25 de janeiro de 2010, o Estado solicitou que a EPA ampliasse ainda mais a ação remediadora no Porto ao propor a construção de CDFs em três locais, incluindo a parte do Terminal Sul da Área. Subsequentemente, o Estado reduziu a sua proposta para incluir somente a CDF localizada no Terminal Sul. O Estado propõe construir uma CDF na área do Terminal Sul através do uso do sedimento limpo gerado pelas atividades de dragagem navegacional associadas juntamente com uma célula de CAD (célula de CAD 3) para o descarte de sedimento contaminado (geralmente com concentrações de PCB abaixo de 50 ppm) gerado pelo Projeto proposto. De acordo com os requerimentos do NCP, o Estado custearia totalmente o trabalho proposto e também forneceria informações para habilitar a EPA a fazer uma determinação sobre a conformidade do Projeto proposto com a CERCLA, incluindo a conformidade com todos os requerimentos e avaliações substanciais que normalmente seriam conduzidos para essa proposta como parte de uma avaliação regulatória e processo de obtenção de licença. Embora a CDF proposta na área do Terminal Sul já estivesse incluída na SER, a EPA avaliou cuidadosamente a proposta detalhada do Estado para determinar se o Projeto proposto cumpre ou não com a CERCLA e os requerimentos substanciais das leis estaduais e federais relevantes e

---

<sup>24</sup> Veja a página 33 do ROD de 1998. As páginas 33 e 34 do ROD de 1998 afirma ainda: “A EPA acredita que os principais benefícios em vincular os dois programas de dragagem, enquanto que não sacrificando o processo normal de análise regulatória para projetos navegacionais federais, serão um processo agilizado de obtenção de licença para uma instalação de descarte navegacional local (caso haja alguma), programas de monitoramento ambiental coordenados ao invés de separados onde for possível, e um aumento geral de coordenação entre os dois projetos de dragagem. Na verdade, o benefício ambiental geral das CDFs corretivas aumenta ao usar as CDFs para conter uma parte dos sedimentos navegacionais (como parte das coberturas provisórias) bem como os sedimentos corretivos mais altamente contaminados. Tal cenário deveria também reduzir os custos de limpeza já que pelo menos alguns dos custos de material de aterro limpo que seriam exigidos para as coberturas preliminares não mais seriam necessários. Incorporar a ação corretiva otimizada não deve prejudicar ou atrasar a implementação ou verbas gerais da ação corretiva selecionada. Pelo contrário, a implementação do projeto de dragagem navegacional, incluindo a solicitação de comentários públicos a respeito, será responsabilidade das partes normalmente envolvidas em tais projetos, como a Secretaria de Gerenciamento da Zona Costeira de MA, o Corpo de Engenheiros do Exército dos EUA, o Serviço Nacional de Gerenciamento da Indústria de Pesca e outros programas regulatórios federais e estaduais relevantes. De acordo com a 40 CFR 300.515(f)(1)(ii)(A), o programa de Superfundo da EPA não será responsável pelo custeio de nenhuma parte da ação corretiva selecionada.”

<sup>25</sup> Veja os Planos de Trabalho da Fase II e da Fase III no Relatório Administrativo para uma descrição desse trabalho.

apropriadas ou aplicáveis que normalmente se aplicariam como parte de um processo de obtenção de licença.<sup>26</sup>

A EPA compilou todos os documentos nos quais se baseou para chegar a esta Resolução no Registro Público de Decisão em apoio a este projeto, o qual estará disponível na biblioteca pública de New Bedford, o Centro de Registros da EPA New England Center e online no [www.epa.gov/nbh](http://www.epa.gov/nbh).

### **Resolução Final da EPA**

Sujeito às condições e entendimentos aqui estabelecidos, após análise e consideração de todas as informações apresentadas pelo MassDEP representando o Estado de Massachusetts, e todos os comentários públicos recebidos, e depois de concluir as consultas com todos os órgãos federais e estaduais, a EPA determinou que o Projeto do Estado, o qual consiste na construção de um terminal marítimo de 28.45 acres (consistindo de 7.02 acres preenchidos por água (a CDF e a zona úmida de água doce na área de planalto) e aproximadamente 21.54 acres de área de planalto (incluindo as propriedades anexas)) localizados no Terminal Sul do Porto de New Bedford, bem como a dragagem e enchimento associado a essa construção, incluindo a dragagem e enchimento das células de CAD 2 e 3, e da cobertura da célula de CAD 1 e da jazida de empréstimo, é tanto protetora como atende aos requerimentos substantivos das leis ambientais federais e estaduais aplicáveis, relevantes e adequadas que normalmente se aplicam como parte de um processo de licenciamento. E a EPA aceita a determinação do Estado de que o projeto atende a todos padrões ambientais estaduais aplicáveis, relevantes e apropriadas. O Projeto não entra em conflito e tampouco é incompatível com a solução. A EPA reafirma que o ROD 1998 (Registro Público de Decisão), incluindo a Ação Corretiva Otimizada do Estado continua protegendo a saúde humana e o meio ambiente.

Sendo assim, a EPA está aprovando a inclusão da Ação Corretiva Otimizada do Estado na Área de Superfundo do Porto de New Bedford, a qual conta com o benefício da exclusão de autorização estabelecidas na Seção 121 (e) da CERCLA, desde que as seguintes condições sejam cumpridas pelo Estado:

1. Para assegurar de que não aconteça nenhum dano ao ambiente aquático, já que o controle da área é incerto, o Estado deve demonstrar que tem controle completo da área antes de ele inicie qualquer trabalho em águas dos EUA.
2. Embora os lotes no planalto não estejam sujeitos à Ação Corretiva do Superfundo, devido ao fato de que este projeto está sendo autorizado como parte da Ação Corretiva Otimizada do Estado, o Estado deve buscar com a devida diligência conduzir maiores

---

<sup>26</sup> Conforme indicado acima, esta Resolução da EPA não avalia o local da célula de CAD 3 porque a localização das células de CAD já foi levado em consideração e aprovado pelo Estado como parte da avaliação do Escritório de Gerenciamento de Zona Costeira de Massachusetts. Veja a nota de rodapé 5. No entanto, ao analisar o Projeto proposto pelo Estado como um todo, incluindo a célula de CAD 3 proposta, a EPA considerou a dragagem e aterro adicional a serem realizados a fim de construir a CAD proposta.

investigações à respeito de qualquer lote em que seja identificada uma Identificação ou Condição Ambiental Reconhecida (REC)<sup>27</sup> observada em Avaliações 21E, e que a remediação, caso seja encontrada uma contaminação, ocorra de acordo com a 21E e com o programa TSCA da EPA se forem encontrados PCBs.

3. Todos os lotes pavimentados, e todos os lotes utilizados como corredores de transporte, conforme ilustrado na Figura 4 desta Resolução, devem permanecer pavimentados, mantidos e monitorados enquanto as mesmas forem usadas como parte do Terminal Comercial Marítimo de New Bedford.

4. Para obras realizadas na área excluída do Lote 288, mapa 31, o lote vazio Shuster, conforme identificado no Anexo 5 do Apêndice J (I), se aplicará o seguinte:

*a. Caso o Estado possa obter a posse temporária desta área excluída:* O Estado manterá a propriedade e/ou controle da área até que o Estado tenha concluído os trabalhos dentro da área excluída. Material escavado dentro desta área excluída será movido para a área da Resolução TSCA e será usado como aterro dentro da área da Resolução TSCA. (Ver Anexo 5 do Apêndice J (1) para a localização da área da Resolução TSCA). Material de aterro limpo será trazido de fora da área e utilizado para aterrar a área excluída. Antes da escavação desta área, será feita uma amostragem para determinar a presença de contaminantes nesta área, incluindo PCBs. Solos contaminados por PCB com > de 25 ppm serão removidos e descartados em instalações de descarte aprovadas pela TSCA ou num aterro para resíduos perigosos RCRA, em conformidade com o § 761.61 (a) (5) (i) (B) (2) (iii). Resíduos perigosos e solos contaminados por PCB com > 1 ppm, mas ≤ 25 ppm deverão ser transferidos para o lote da instalação principal para consolidação sob uma capa limpa final; ou

*b. Se a área excluída permanece sendo propriedade privada:* O Estado deve obter amostras de solo dessa área antes da escavação ou, alternativamente, este solo será escavado e descartado numa área externa como sendo PCB ≥ 50 ppm numa instalação de descarte aprovada pela TSCA ou um aterro de resíduos perigosos RCRA, de acordo com o § 761.61 (a) (5) (i) (B) (2) (iii). Se for realizada amostragem, e caso as concentrações de PCB sejam > 1 ppm e/ou sejam identificados resíduos perigosos, o solo deverá ser descartado numa área externa numa instalação de eliminação apropriada. Solo com concentrações de PCB <1 ppm e que não contenha resíduos perigosos podem ser usados como

---

<sup>27</sup> Na sua Fase 1 de Avaliação de Área Ambiental (ESA), de 3 de janeiro de 2012, o Estado diz que, "Como definido pelas normas do ASTM, o termo "CER " ou "Condição Ambiental Reconhecida" significa a presença ou a provável presença de quaisquer substâncias perigosas ou produtos petrolíferos em uma propriedade em condições que indicam uma liberação existente, uma liberação ocorrida no passado, ou uma ameaça concreta de liberação de quaisquer substâncias perigosas ou produtos petrolíferos, mesmo em condições em conformidade com as leis." Ela também diz que "Questões que causam preocupação também poderão ser identificados neste relatório como uma "Identificação". Identificação são problemas identificados durante a realização da Fase I ESA que em determinadas circunstâncias pode ser uma REC, ou que pode requerer algum nível de ações de acompanhamento que vá além do escopo desta Fase 1 da ESA. "Submissão do Estado MassDEP2012f.

aterrado na área excluída junto com qualquer outro aterro limpo trazido para finalizar a restauração do nivelamento.

5. Caso haja sido planejado algum tipo de obra na área de habitação da antiga empresa Acushnet Mills descrita no Anexo 1 do Apêndice G, antes de haver qualquer movimentação de solo de mais de 12 polegadas de profundidade, um levantamento arqueológico Fase 1B da área será submetido à EPA para análise e aprovação.

6. Caso sejam identificadas novas condições ambientais durante a remediação ou outras atividades de escavação de solos, o Estado deverá comunicar estas novas condições a EPA e identificar quais, se for o caso, são as modificações necessárias para o plano de monitoramento do ar e/ou plano de remediação. Modificação de uma Resolução, ou então uma nova Resolução da TSCA também poderá ser necessária.

7. Todas as condições contidas no Apêndice E desta Resolução.

8. Cumprimento de todos os requisitos aplicáveis, relevantes e apropriadas são mantidas, incluindo os seguintes:

a. Conclusão do projeto de mitigação na Ilha Marsh para compensar pela perda de escoamento de inundações dentro de um ano após a conclusão da CDF;

b. Autorização da EPA para descargas de água pluviais associadas às atividades de construção é condicionada à atualização e conclusão pelo Estado do Plano de Prevenção de Poluição de Águas Pluviais (SWPPP) que trate de todos os elementos da Licença Geral de Construção (CGP) até quatorze (14) dias antes de que sejam iniciadas as atividades de movimentação de solo, e na implementação, por parte do Estado, de SWPP que seja compatível com os termos e condições do CGP.

9. Serão fornecidas à EPA os seguintes planos de trabalho para análise e aprovação, no mínimo, trinta (30) dias antes que ocorram atividades em terra ou na água:<sup>28</sup>

a. Um plano de trabalho com caracterização, remoção e descarte (Plano de Trabalho para Solo e Sedimentos), tanto para solos como para sedimentos que permanecerão no local ou que serão escavados durante as atividades de atenuação do parque River's End. O plano deverá detalhar os procedimentos que serão empregados para a caracterização de solos e sedimentos dentro da área de mitigação. Este plano também deverá incluir informações sobre os critérios exigidos tanto para deixar solo/sedimento no local como para e/ou a sua remoção, armazenamento, manuseio e descarte que cumpra todas as normas estaduais e federais aplicáveis, relevantes e adequadas;

---

<sup>28</sup> A EPA reconhece ter recebido, entre outros, planos de trabalho da Fase IV, Plano de Gestão de Construção, e um Plano de Monitoramento do Ar. Conforme mencionado na página 3, a EPA não está revendo estes planos como parte desta Resolução.

- b. O plano de trabalho da Fase IV para a dragagem e descarte de sedimentos;
- c. Um Plano de Gestão de Construção que inclua planos para minimizar os impactos durante a construção do projeto nas comunidades vizinhas, incluindo a poeira, ruído e tráfego de caminhões;
- d. Um Plano de Contingência, conforme exigido pelos Padrões de Qualidade de Desempenho de Água no Apêndice C;
- e. Um plano de monitoramento da qualidade do ar que atenda aos requisitos mínimos do Apêndice A;
- f. Um plano de trabalho para empreiteiras para o trabalho de contenção de PCB na área de planalto dentro da área de Resolução da TSCA mostrado no Anexo 5 do Apêndice J (1). Qualquer trabalho adicional de contenção de PCB em áreas além das mostradas no Anexo 8 do Apêndice J (I) irá requerer uma revisão por parte da EPA e pode resultar na emissão de uma Resolução TSCA nova ou revista; e
- g. Se isto vier a ocorrer, um plano de trabalho para dragagem do canal federal.

Esta Resolução também está condicionada à informação fornecida à EPA em propostas do Estado. Qualquer alteração posterior a aquela informação pode fazer com que a EPA, exclusivamente a seu critério, retire ou modifique a sua decisão final e, potencialmente, remeta-a novamente para comentários públicos.

### ***Descrição do local proposto***

Uma descrição do projeto é fornecida abaixo. No entanto, a EPA remete o leitor para o Registro Administrativo para uma descrição mais completa do trabalho.

#### *Localização do Projeto – Ambiente Geral do Porto de New Bedford*

O Estado irá construir o projeto no porto de New Bedford, em New Bedford, Massachusetts. O porto de New Bedford está localizado na costa norte do Buzzards Bay, na fronteira com a cidade de New Bedford ao oeste. Ao leste, com as comunidades de Acushnet e Fairhaven. Abrange desde as águas rasas ao norte do estuário do Rio Acushnet, ao sul através do porto comercial da cidade de New Bedford e em 17.000 acres adjacentes do Buzzards Bay.

New Bedford é porto de origem de uma grande frota de pesca ao largo da costa, sendo também um centro manufatureiro e comercial densamente povoado. Em comparação, a margem oriental do porto de New Bedford, nas comunidades da Acushnet e Fairhaven são predominantemente residenciais ou pouco desenvolvidas. Numerosos drenos de águas pluviais, transbordamento de esgotos combinados (OSC) e descargas industriais escoam diretamente no Porto, bem como córregos e riachos menores que escoam no porto.

Há um canal federal de navegação que começa na parte exterior do porto e que conduz ao porto através dos portões na barreira de furacões. Uma vez dentro da barreira o canal principal se divide em dois canais, provendo acesso na parte inferior do porto para os cais comercial de New Bedford no lado oeste, e para os cais de Fairhaven no lado leste. No final do canal de New

Bedford encontra-se uma bacia de manobra.

#### *Localização do projeto - Águas Portuárias*

A qualidade de água do porto interno é classe SB, com um qualificador "CSO", indicando que o corpo de água foi afetado pela de transbordamento de esgotos combinados (CSO). O Porto Interno de New Bedford (MA 95-42) está presentemente listado na lei de águas limpas de Massachusetts ("*Clean Water Act*") Act 2010 § 303 da lista (d) como uma água afetada. Os poluentes associados às deficiências são orgânicos persistentes, metais, nutrientes, enriquecimento orgânico, baixa dissolução de oxigênio, patógenos, óleo e gordura, sabor, odor, cor e depósitos censuráveis.

#### *Localização do projeto – Contaminação Portuária de New Bedford<sup>29</sup>*

A partir da década de 1940 até a década de 1970 duas fábricas de capacitores elétricos em New Bedford, uma localizada perto do limite norte da Área (a instalação Aerovox) e uma localizada ao sul da barreira de furacões do porto de New Bedford (a instalação Cornell-Dubilier), lançaram resíduos contaminados por PCB diretamente no porto ou então indiretamente através de descarga no sistema de esgoto da cidade. Designado pelo Estado nos termos do 40 C.F.R. § 300.425 (c) (2), como a sua área de maior prioridade, foi proposta a inclusão da Área de New Bedford na Lista de Prioridades Nacionais do Superfundo em 1982. Em conformidade com a Seção 105 da CERCLA, 42 U.S.C. § 9605, a EPA colocou a área de New Bedford na Lista de Prioridades Nacionais, estabelecido em 40 C.F.R. Parte 300, Apêndice B, através de publicação no Diário Federal em 8 de setembro de 1983, 48 Fed. Reg. 40658-40673. O porto está contaminado com altas concentrações de muitas substâncias perigosas, particularmente por bifenis policlorados (PCBs) e metais pesados, com gradientes de contaminantes diminuindo de norte a sul. Além disso, em 2008, os testes analíticos da EPA mostraram que sedimentos escavados contaminados por PCB a partir de uma área ao longo da costa perto da antiga instalação Aerovox tinham altos níveis de tricloroetileno (TRI), um composto orgânico volátil, o que faz com que estes sedimentos sejam considerados resíduos perigosos de acordo com a lei RCRA. Os maiores riscos à saúde humana resultam da ingestão de frutos do mar locais contaminados, com riscos inaceitáveis também através do contato direto com a costa contaminada e ingestão acidental de sedimentos costeiros contaminados (por crianças mais jovens (idades 1-5)). Fluidos contaminados (sedimento, água intersticial de sedimentos (a água nos pequenos espaços entre as partículas de sedimentos) e coluna de água) representam riscos para os receptores ecológicos na Área. As diretrizes da EPA para o consumo de peixe podem ser encontradas em [www.epa.gov/nbh](http://www.epa.gov/nbh); uma cópia também esta anexa como Apêndice B da presente Resolução para referência.

A Área de Superfundo foi dividido em três partes - portos superior, inferior e exterior, consistentemente com as características geográficas da área e grau de contaminação (Figura 2). O porto superior compreende cerca de 187 acres, com níveis atuais de sedimentos com PCB

---

<sup>29</sup> Para maiores informações a respeito da contaminação e da Área de Superfundo do Porto de New Bedford, consulte [www.epa.gov/nbh](http://www.epa.gov/nbh). Veja também os registros administrativos para a Área de Superfundo do Porto de New Bedford, todos os quais estão incorporados por referência ao Registro Administrativo desta Resolução.

variando desde abaixo do nível de detecção e indo até 4.000 ppm. O limite entre o porto superior e inferior é a ponte da Coggeshall Street, onde a largura do porto estreita-se para aproximadamente 100 pés. O porto inferior compreende cerca de 750 acres, com níveis de sedimentos PCB variando desde abaixo do nível de detecção e indo até 190 ppm. A divisa entre o porto inferior e exterior é a abertura 150 metros de largura da barreira de furacões de New. (A barreira de furacões foi construída em meados dos anos 60). Baseado em dados atuais disponíveis, os níveis de sedimentos de PCB no porto exterior foram considerados baixos de maneira geral, sendo que apenas em áreas localizadas foram encontrados níveis de PCB na faixa de ppm 50 – 100 ppm, incluindo uma área ao sul da barreira de furacões perto da fábrica Cornell-Dubilier, e uma área perto da canalização de descarga da estação de tratamento de esgoto da Cidade. Estas áreas foram incluídos no ROD 1998 como uma solução provisória, na medida em que elas contêm sedimentos contaminados por PCB acima do nível de limpeza de 50 ppm na parte inferior do porto. (Como parte de um projeto piloto de cobertura da EPA, níveis de sedimentos excedendo a 50 ppm na área ao sul da barreira de furacões foram cobertos com sedimento limpo gerado pelas atividades de dragagem navegacional). Serão realizadas investigações adicionais do porto exterior como parte da unidade operacional três para determinar se contenção adicional é apropriada para esta área.

A solução escolhida pela EPA envolve a dragagem e uma combinação de contenção em CDFs, uma célula de CAD e o descarte dos sedimentos contaminados numa área externa. Sedimentos no porto superior com concentrações de PCB iguais ou superiores a 10 ppm, e na parte inferior do porto com concentrações iguais ou acima de 50 ppm serão tratados como parte da solução ROD 1998. Limpeza de PCB nas áreas da orla marítima (igual ou superior a 25 ppm), área residencial (1 ppm), áreas de marisma (50 ppm) também estão incluídas na solução ROD 1998. A dragagem em larga escala teve início em 2004. Até esta data foram dragados cerca de 250.000 jardas cúbicas de sedimentos contaminados.

#### *Local do projeto - Área do Terminal Sul*

Descrição Geral da Área: O Projeto será localizado no interior da área do porto designada (DPA) no porto inferior, numa área especificamente reservada pelo Estado para uso industrial que é dependente de água. Ver Figura 3. A área de 28.45 acres, incluindo a CDF, o planalto adjacente, e as propriedades anexas, deverão ser localizadas a leste da Rota 18, ao norte da barreira de furacões, e está na área de zoneamento industrial entre os distritos industriais de Waterfront e o distrito industrial "B". A parte principal da instalação, onde ocorrerão carga pesada e leve será composta de aproximadamente 11.1 acres de planalto adjacentes e 6.91 acres de terreno adicional criado pela construção da CDF em águas adjacentes. Um adicional de 10,4 acres de terras de planalto anexas a oeste e sul da parte principal serão usados para assentar laminas usadas em energia eólica e como corredores de transporte. Ver Figura 4.<sup>30</sup> Os lotes de planalto existentes que compõem a instalação do terminal e propriedades anexas são de propriedade da Secretaria de Renovação de New Bedford, a municipalidade de New Bedford, o Estado, e vários proprietários privados com os quais o Estado está em negociações para obter os direitos de propriedade necessários. O Estado antecipa a conclusão dessas negociações num futuro

---

<sup>30</sup> Quando o Projeto de Resolução foi elaborado, o Estado estava considerando duas configurações diferentes. A Figura 4 é ligeiramente diferente da configuração A do Projeto de Resolução.

próximo.<sup>31</sup> A torre de TV/rádio localizada numa propriedade anexas a oeste da propriedade principal de instalação do terminal será transferida. Não há necessidade de mudar usuários dependentes de água. Várias propriedades servirão como um corredor de transporte para fornecer acesso a propriedades anexas para armazenamento. Com exceção da propriedade contendo a torre de rádio, os lotes de planalto estão presentemente vazios. Várias empresas que servem o porto industrial ocupam os quatro quarteirões entre a rota 18 e a localização proposta para a CDF. Na nota 18 encontra-se um distrito industrial de uso misto. No distrito industrial de uso misto encontra-se uma área residencial, no lado oposto da rota 18 da CDF proposta. Um outra área residencial está localizado ao sul da Cove Street, perto do lado sul das propriedades anexas.

Parte Principal de Planalto da Instalação do Terminal Marítimo Proposto: A parte principal do planalto do terminal (identificada como "Instalação Principal" na Figura 4) é constituído de aproximadamente 18 acres, com aproximadamente sete acres de área de planalto adjacente às águas do porto, com uma inclinação de terreno geralmente de oeste para leste, em direção a água. Historicamente, a maior parte do planalto existente que será incorporado à área era uma antiga propriedade industrial pesada, a antiga localização de um extenso complexo fabril. A fábrica Potomska Mills, que numa época se estendia da atual área de entremarés para além da fronteira oeste do terminal proposto, esteve neste local a partir do final de 1800 até por volta de 1936 (quando foi demolida), e abrangia uma área de aproximadamente 19 acres, mais de metade dos quais na zona do projeto do terminal marítimo proposto. Os lotes incluídos na instalação do terminal principal que também faziam parte do complexo Mills Potomska estão identificados como lote 263, mapa 31, (lote Shuster), lote 288, mapa 31, (lote Shuster vazio), lote 53, mapa 25A (lote norte DMF), lote 49 (lote DMF sul) e lote 48 (lote zona costeira). (Ver Figura 4 do 21E Fase 1 da Avaliação Ambiental da Área (Fase I ESA), apresentada pelo Estado em 1 de outubro de 2012). Uma investigação de zonas úmida no local proposto foi realizada confirmando a presença histórica de um marisma que foi aterrado entre a linha de água alta histórica e a linha de água alta existente atualmente. A maior parte da área é composta de entulho urbano incluindo brita, solo, tijolo, cascalho, asfalto, alcatrão, cimento, aço, peças de automóveis e caminhões, pneus e câmaras, plástico e vidro. Tijolo, asfalto e lixo foram identificados à 15 polegadas da superfície, mesmo numa área com solos hídricos e indicadoras de zonas úmidas (primariamente espécies invasoras). Entulho urbano está sob a superfície desta zona úmida, bem como parece haver uma pequena zona úmida (vizinha) adjacente (0.11 acre) a qual está degradada. Não há suprimento de água local ou reservatórios localizados dentro da área do Projeto.

Foi realizada a amostragem de solo e das águas subterrâneas como parte da Fase 1 21E da ESA para a área principal de instalação no planalto.<sup>32</sup> Amostragem do solo revelou a presença de vários contaminantes com PCBs, hidrocarbonetos totais de petróleo, excedendo o padrão MCP baseado em risco para S-3/GW-3, o qual o proponente identifica como os padrões considerados

---

<sup>31</sup> Como foi referido anteriormente na condição de número 1 desta Resolução, o Estado deve demonstrar ter controle total da área antes de ela comece qualquer trabalho em águas dos EUA.

<sup>32</sup> Ver a apresentação do Estado datada de 18 de janeiro de 2012. Uma investigação completa 21E feita na extensão vertical e/ou horizontal dos contaminantes em potenciais não havia sido concluída por ocasião da emissão desta Resolução.

aplicáveis para o terminal marítimo após o desenvolvimento. PCBs e EPHS também excederam os limites superiores de concentração de MCP. Foi encontrado chumbo em níveis que excedem o limite, o que indica o potencial de lixiviação em águas subterrâneas. No entanto, nenhum dos contaminantes detectados em águas subterrâneas excedeu os padrões MCP baseado no risco para a categoria GW-3 ou os limites superiores de concentração MCP (UCLs). Veja a página 96 da apresentação do Estado datada de 18 de janeiro de 2012, e as Tabelas de 3 a 7 para um resumo dos resultados da amostragem do solo, e página 101, Tabelas 8 a 12 para um resumo dos resultados da amostragem de águas subterrâneas.<sup>33</sup>

Além disso, dentro de uma parte dessa área de planalto (lote sul DMF) há uma capa de asfalto, uma remediação posta em prática de acordo da lei estadual de limpeza de resíduos perigosos, para tratar de uma liberação de chumbo e PAHs nesta área. Veja a Figura 1. Foi dado entrada numa limitação de atividade e uso para proteger a capa e evitar o uso do solo.

Propriedades Anexas: As propriedades anexas consistem de aproximadamente 10.4 acres, situadas a oeste e ao sul das propriedades da instalação principal. Três das propriedades serão utilizadas para o armazenamento de equipamentos e áreas de assentamento de laminas. O restante será utilizado como corredores de transporte para acessar as áreas de armazenamento maior e para o assentamento de laminas de vento. O Estado indicou que irá adquirir a propriedade plena ou uma servidão para esses corredores. O Estado está presentemente envolvido em negociações para adquirir os interesses patrimoniais necessários destas e das demais propriedades anexas. A maior parte das áreas a serem utilizados como corredores de transporte já estão pavimentadas, bem como o lote lote 7 no mapa 25A (uma área anexa para o assentamento de lâminas) e o lote 263 do mapa 31 (parte da instalação principal, mas sujeita a cargas mais leves). Presentemente, o lote 7 é usado pela Bayline Boat Yard (em regime de locação com a cidade de New Bedford) para o armazenamento de barcos e acesso à rampa de barcos da Gifford Street.

O Estado forneceu a EPA a Fase I AES num subconjunto dessas propriedades anexas; especificamente, mapa 25A, lote 7 (NS Gifford Street), lote 30 (Hathaway Mills) e lote 45 (a antiga área Dartmouth Finishing), e do lote 234 do Mapa 31, (torre de rádio).<sup>34</sup> Com exceção da área no lote Mills Hathaway, não foram realizadas avaliações nas propriedades que serão corredores de transporte. Além disso, não foi feita a amostragem dos lotes identificadas abaixo como parte da fase de 1 ESA. No entanto, foi fornecida a seguinte informação:

Com relação ao lote da Hathaway Mills: De propriedade privada, este lote contém o antigo edifício Hathaway Mills, e é ocupada por várias empresas pequenas. A parte nordeste da propriedade (norte da antiga área da Dartmouth Finishing) continha armazéns conectados à fábrica original, as quais foram demolidas entre 1995 e 2009. Esta área agora encontra-se abandonado, contendo grandes pilhas de entulho, incluindo pedras, concreto e material similar a cinzas. Esta parte da lote está destinada a ser utilizada como um corredor de transporte para este Projeto. Em 2001 foi realizada uma limpeza 21E nesse lote pelo Estado, a fim de tratar de

---

<sup>33</sup> O Estado confirmou que a Fase 1 da ESA datada de 3 de janeiro de 2012 (MassDEP2012f) incluiu a mesma informação que foi fornecida pelo Estado em 18 de janeiro de 2012 para o lote Shuster, o lote vago Shuster, ambos os lotes norte e sul DMF e o lote da área costeira. Veja MassDEP2012l. 263

<sup>34</sup> Essa Fase 1 ESA também incluiu outras propriedades. Ver nota de rodapé 33.

hidrocarbonetos de petróleo e PAHs presentes no solo. Embora a limpeza tivesse sido concluída, os impactos da contaminação ainda podem ter permanecido, e isso pode causar impacto no descarte externo quando forem realizadas obras nessa propriedade.

Com relação ao lote da antiga Dartmouth Mills: De propriedade da cidade de New Bedford, o lote é vago, coberto de vegetação, e contém pilhas de escombros. Os antigos edifícios da fábrica foram demolidas entre 1995 e 2007, no entanto, a laje do piso do porão e as paredes da fundação de uma sala da caldeira permanecem na porção oeste da propriedade. Este lote também foi alvo de remediação federal e estadual no passado, em 2004, visando esvaziar e remover os tambores e dois tanques subterrâneos de armazenamento, um tanque de armazenamento ao nível do piso (AST) e quatro tanques. Subsequentemente, foi concluída em 2010 um ESA Fase 1, a qual identificou as condições que levaram a uma avaliação Fase II completa da área em junho de 2011. Foi encontrada contaminação no solo debaixo da laje de concreto (petróleo, chumbo e semi-compostos orgânicos voláteis (SVOCs) e metais), e foi detectada águas subterrâneas (prata) acima dos limites apropriados relatados pelo Estado, assim como foi encontrada contaminação num monte de terra acima da laje. O Estado explicou que está ciente de que alguns contaminantes (especialmente chumbo) foram detectados no solos em concentrações superiores a regra de 20 vezes do RCRA (ou seja, concentrações de 100 mg/kg ou superior, a qual é 5 vezes maior do que o limite de 5 mg/L TCLP), e de que o Estado não tem conhecimento de que quaisquer testes TCLP tenham sido realizados neste material até hoje, e de que não foi encontrado chumbo nas águas subterrâneas.<sup>35</sup>

Com relação ao lote da torre de rádio: De propriedade privada, o lote contém um transmissor vertical de rádio/televisão de 580 pés, um edifício de armazenamento ou barracão de ferramentas e um transformador elétrico montado em um bloco de concreto com cerca de segurança ao redor. A torre transmite para três estações de rádio. O Estado informou que irá transferir estas estruturas para que esta área possa ser usada para o armazenamento de equipamentos e assentamento da lâmina. A área circundante fora da cerca de segurança é uma área gramada cuidada. Áreas ao leste são densamente arborizadas por pequenas árvores e arbustos. O lote parece ter sido parte do complexo da Mills Potomska, juntamente com a maioria dos lotes que compõem a instalação principal do terminal. De acordo com a Fase I ESA, as fábricas usavam uma série de caldeiras à carvão que estão no local, bem como máquinas movidas à óleo. O carvão parece ter sido armazenada num grande compartimento localizado neste lote. Embora não tenham sido identificados RECs no lote, haviam problemas que foram identificados como Identificação em consequência das atividades fabris da antiga fábrica têxtil. Estes incluem o potencial de contaminação por metais, compostos orgânicos voláteis e hidrocarbonetos de petróleo e amianto a granel no solo resultantes de trabalhos de demolição (embora não tenha sido identificado amianto a granel nas investigações feitas abaixo da superfície em propriedade adjacente). Além disso, de acordo com a ESA Fase 1, baseado nas elevadas concentrações (mais de 900 mg/kg) de PCBs detectados no solo do lote adjacente (o qual pode ou não estar associada a atividade industrial no antigo complexo do Potomska Mills) e de que o limite de propriedade entre os dois lotes não está claramente marcado e relativamente pouco desenvolvida, PCBs podem também estar presentes neste lote.

Áreas de recursos: Foram identificadas quatro áreas de recursos primários: (1) áreas de

---

<sup>35</sup> Veja MassDEP2012I.

entremarés, (2) áreas rasas de submarés perto da costa (entre -1 e -6 MLLW), (3), áreas profundas de submarés (entre -20 e -25 MLLW) e (4) área de marisma.<sup>36</sup> Não há recursos federais ou recursos provenientes de proteção a áreas de zonas úmidas do Estado disponíveis para as propriedades anexas. Um mapa final de localização da área de recurso está incluída na Figura 5 no MassDEP2012 r, e está incluído neste documento como Figura 5.

O projeto está localizado dentro da planície de inundação de 100 anos e está numa área de nível excessivo de ozônio ao nível do chão. Além disso, a área do Projeto fornece habitat para peixes e mariscos, e está dentro de uma área designada como habitat essencial de peixes para 20 espécies diferentes. Aproximadamente 25 espécies de aves prioritárias também tem sido observadas dentro ou perto da área do projeto. Veja a seção 3.0 do Apêndice E para uma descrição detalhada das funções e valores de recursos aquáticos.

Não há santuários marinhos designados dentro ou diretamente adjacentes à área do projeto, nem faz a mesma parte das Áreas de Massachusetts de Preocupação Ambiental Crítica (301 CMR 12.00). Embora não identificada como de habitat crítico, a andorinha-do-mar-rósea e o esturjão do atlântico, ambas espécies ameaçadas, podem estar presentes na área do Projeto. Veja o Apêndice I para uma discussão mais detalhada sobre os impactos do projeto nessas espécies.

Uma investigação arqueológica identificou uma área de entremarés e outra de submarés contendo paleossolos e outra área contendo um navio que naufragou. Os paleossolos estão localizados entre a rampa de barcos existente na Gifford Street e no extremo sul da CDF proposta. O naufrágio está localizado ao extremo sul da antepara existente na extremidade norte da área de praia. Nenhuma área de importância histórica foi identificada nas partes de planalto da CDF. No entanto, embora não haja obras previstas na área de habitação da empresa Acushnet Mills, se eles vierem a ocorrer, antes de qualquer movimentação de solo com mais de 12 polegadas, deve ser conduzida uma pesquisa arqueológica Fase IB para testar a presença de artefatos arqueológicos intatos e depósitos associados às antigas habitações desta área. Veja o Apêndice 42 de 18/1/2012 para um resumo das investigações arqueológicas e mapa no Apêndice 43. Veja também o MassDEP20123 e Anexo 1 do apêndice G para a localização da área de habitação da empresa Acushnet Mills.

### ***Descrição do Trabalho Proposto***

#### *Construção da Célula de CAD 3*

Será criada uma célula de CAD de 8.54 acres numa área aprovada pelo Estado (ver DMMP 2003) entre as pontes da Rota 195 e Rota 6 para o descarte de sedimento contaminado gerado pelas atividades de dragagem ("célula de CAD 3").<sup>37</sup> Esta é a terceira célula de CAD a ser construída como parte da Ação Corretiva Otimizada do Estado. As células de SER CAD do porto de New Bedford foram construídos começando pela remoção de alguns poucos pés de limo orgânico

---

<sup>36</sup> Adicionalmente existe uma zona úmida medindo 0,106 acre no planalto da área que será preenchida.

<sup>37</sup> Consulte os Anexos de D a K da DMMP 2003 para estudos realizados pelo Estado com relação ao potencial de ressuspensão e os potenciais impactos ambientais associados à construção da CAD.

contaminado do topo uma vez que este material é impróprio para o descarte em águas abertas. Este material impróprio foi descartado dentro das células de navegação CAD. (O sedimento contaminado incompatível removido do topo da célula de navegação CAD 1 foi descartado na jazida de empréstimo da célula de CAD. O topo impróprio da célula de CAD 2 foi descartado na célula de CAD 1.<sup>38</sup>) Uma vez que o material impróprio é removido, o material arenoso glacial limpo subjacente é então escavado e disposto em aterros autorizados em águas abertas ou então encaminhado para reutilização benéfica.

A célula de CAD 3 será construída de forma semelhante, e proporcionará um local para o descarte de material contaminado dragado dos canais de navegação (canal da Gifford Street, canais de aproximação e de reboque, (bem como partes do canal federal e bacia de manobras, caso se faça necessária a dragagem nestas duas áreas)), a área da CDF e a bacia e local de atracação de barcos da Gifford Street. O material contaminado dragado dentro da área da célula de CAD 3 célula será descartado dentro da célula de CAD 2. A areia glacial limpa será mecanicamente dragada para 45 pés abaixo do piso de porto existente, e colocado em barcaças para descarte oceânico ou então para transporte para uma área de preparação na parte principal de planalto do terminal proposto para ser utilizado como material de enchimento para atrás da antepara do terminal, como cobertura para a instalação principal e em uma das propriedades anexas, o antigo lote da fábrica Dartmouth, e como material para cobertura da célula de CAD 1, a jazida de empréstimo, e para medidas de mitigação.

A cobertura desta célula de CAD 3 não acontecerá como parte da construção deste projeto, a fim de permitir a consolidação suficiente e o desenvolvimento da capacidade de carga de sedimento descartado na célula. Entretanto, a Resolução TSCA da EPA, anexa como Anexo J (1) inclui requerimentos de cobertura bem como a manutenção e os requisitos de monitoramento para esta célula de CAD 3, que será realizada a longo prazo.

Descarte de sedimentos dragados nas células de CAD 2 e 3 (uma vez criadas) envolve o depósito, por meio de batelão casco “split hull, de material dragado mecanicamente para dentro das células de CAD por gravidade. O sedimento dragado não será mecanicamente secado antes de ser colocado nas células de CAD, embora possa ocorrer alguma secagem passiva durante o manuseio e transporte do material. As barcaças estarão devidamente localizadas por cima da célula de CAD, e operadores abrirão o fundo da barcaça para liberar os sedimentos. Antecipa-se que vá ocorrer uma pequena re-suspensão de sedimentos durante essas atividades. O trabalho será monitorado para garantir que ele atenda aos padrões de desempenho para turbidez e outros parâmetros de qualidade de água. A escavação da célula de CAD será realizada utilizando as melhores práticas de gestão que minimizem os impactos ambientais, incluindo a manutenção de padrões de desempenho de qualidade de água. Veja os Padrões de Desempenho de Qualidade de Água no Anexo C e a discussão de Requerimentos Significativos Substantivos abaixo.

---

<sup>38</sup> Construção das células de CAD 1 e 2 e a dragagem associada cpm as mesmas foram concluídas como parte da Ação Corretiva Otimizada do Estado, Fases II e III. Ver os planos de trabalho do SER Fase II e SER Fase III para uma descrição deste trabalho. Foi criada uma jazida de empréstimo fora do processo SER pela cidade de New Bedford para sedimentos dragados perto do pier estadual, como parte do seu processo para o Plano Portuário Municipal.

As três células atuais de descarte (células de CAD 1 e 2 e a jazida de empréstimo) estão funcionando efetivamente na contenção de cerca de 200.000 jardas cúbicas de sedimentos de dragagem navegacional. Uma descrição do acompanhamento da concentração de fumaça, testes de toxicidade e monitoramento da qualidade de água que foi realizada em 2009 durante as operações de implantação da célula navegacional CAD 2 podem ser encontrados a partir da página 8 da Quarta e Última Explicação das Diferenças Significativas para a Área de Superfundo do Porto de New Bedford, OU 1 de 8 de março de 2011.

#### *Cobertura da Jazida e Empréstimo e da célula de CAD 1*

O propósito em cobrir as células de CAD é para isolar adequadamente o material contaminado dragado para dentro da célula de CAD e isolá-lo do do meio ambiente. Requisitos para a cobertura para a célula de CAD célula 1 e a jazida de empréstimo podem ser encontrados na Determinação TSCA de 12 de janeiro de 2005 (ver Anexo 2 ao Apêndice J (I) desta Resolução). As células de CAD serão cobertas da maneira descrita acima, usando material limpo, apropriado e de espessura suficiente para isolar fisicamente, quimicamente e biologicamente os sedimentos contaminadas por PCB do ambiente bentônico circundante. Deve ser mantida a conformidade com os padrões de qualidade e turbidez e outros padrões de desempenho da água. Deverá ser realizado um levantamento batimétrico após a conclusão da colocação da tampa. As tampas das células CAD serão monitoradas para demonstrar as suas qualidades química, física e biológica. Este acompanhamento deverá incluir levantamentos batimétricos, amostragem química e o monitoramento dos sedimentos por câmara (como alternativa à contagem da fauna bentônica). A frequência de monitoramento das tampas deve ser pelo menos anual para os primeiros três anos após a colocação do tampão, salvo quando indicado diferentemente pela EPA da Nova Inglaterra. Depois de três anos, o Estado pode propor uma revisão do cronograma de monitoramento. Requerer-se-a um relatório anual. A localização das células de CAD serão incluídas em todas as futuras cartas náuticas do porto de New Bedford, e serão implementadas restrições de ancoragem, caso necessário .

#### *Dragagem Navegacional Associada à Construção do Terminal Marítimo de CDF*

A dragagem navegacional, a qual irá gerar tanto sedimentos contaminados (geralmente menos do que 50 ppm de PCBs) como areia limpa, é necessária tanto para ampliar e aprofundar a aproximação ao terminal proposto vindo através do canal federal existente e bacia de manobra, como também para alargar e aprofundar uma área ao longo da antepara da CDF a fim de permitir que embarcações de águas profundas, com aproximadamente até 90 pés de largura e 500 m de comprimento, possam acessar e atracar no terminal. Adicionalmente ao canal de acesso de 175 pés de largura, um canal de reboque de 100 pés de largura correrá em paralelo com o canal de acesso. Serão necessários rebocadores para manobrar as barcas mais longas e embarcações internacionais que espera-se, usarão o terminal marítimo na antepara e na posição de atracação, incluindo os navios de transporte de equipamentos e materiais para apoiar a indústria eólica.

Rochas rasas estão localizado logo abaixo do fundo do porto dentro da área de dragagem, principalmente ao longo da porção norte da face leste da parede da antepara da CDF. Esta rocha superficial deve ser removida. O Estado antecipa que a remoção dessas rochas se fará por meios convencionais usando equipamento padrão de escavação. No entanto, Embora a EPA não

esteja aprovando o uso de detonação como parte desta Resolução, o Estado pode, no futuro, modificar esta Resolução para permitir a detonação. (ver discussão na página 9.). Em consequência, impactos associados com a remoção de rochas usando técnicas padrão foram incluídas na avaliação deste projeto por parte da EPA.

Dragagem limitada, chamada de flutuação, ocorrerá primeiramente na área de praia a fim de criar uma zona de trabalho e permitir o acesso de equipamentos à água para instalar as paredes de chapas e estacas para o terminal. Uma vez que as paredes de chapas e estacas tenham sido instaladas para criar a parte preenchida da CDF, irá ocorrer a dragagem navegacional em profundidades variáveis desde a parede em direção ao mar, baseado nas profundidades requeridas pelos navios que antecipa-se usarão o terminal marítimo. Bastante semelhante à criação da célula de CAD 3, a camada superior de sedimentos contaminados será removida e descartada dentro da célula de CAD 3. Areia mais profunda e limpa será removida e levada para uma área de preparação para reutilização ou para ser descartado na costa.

Abaixo encontra-se um resumo das diferentes profundidades de dragagem. Detalhes específicos e mapas adicionais podem ser encontradas no registo administrativo. Todas as profundidades abaixo estão expressas em pés.

*Área de estacas ao longo da CDF em direção ao mar:* Esta área será dragado para uma inclinação de profundidades variando de -5 MLLW a -14 MLLW no lado sul da área de dragagem e -25 MLLW a -32 MLLW no lado norte da área de dragagem. Uma manta de concreto cobrirá o fundo do mar sob a área de estaqueamento, com um material de enrocamento para assegurar a integridade estrutural e para prevenir a erosão da área sob o passeio apoiado por estacas.

*Área do cais ao longo da CDF em direção ao mar:* Aproximadamente 600 pés de comprimento serão dragados para 32 MLLW de uma profundidade de -30 para -32 pés MLLW na porção norte da parede de estacas, e o restante dos 600 pés serão dragados para -20 para -14 MLLW, movendo em direção ao sul.<sup>39</sup>

*Canal de aproximação:* Começando pela bacia de manobras do canal federal ao norte, indo em direção ao sul, será dragado um canal de 175 pés de largura em diferentes profundidades, variando de -32 MLLW na parte norte para -14 pés MLLW na parte sul do canal.<sup>40</sup>

*Canal de Reboque:* Em paralelo ao canal de aproximação, será dragado um canal de reboque de 100 pés de largura para -14 MLLW.

*Rampa de Barcos da Gifford Street:* Devido ao fato de que a área da CDF vai preencher uma parte do canal de navegação existente na Gifford Street localizada ao lado da rampa de barcos da Gifford Street, será dragado um novo canal de navegação num local novo. A dragagem do canal de aproximação de acesso ao terminal marítimo proposto também irá desalojar alguns ancoradouros de barcos. Como mitigação, serão criadas duas novas áreas de amarração. A área

---

<sup>39</sup> O Estado solicitou que a dragagem profunda adicional ocorresse ao longo da parte norte ou sul do extremo norte da parede de estacas para acomodar a potencial utilização das instalações por navios maiores. No entanto, a EPA não está aprovando esse trabalho adicional nesta Resolução. Ver discussões na página 10.

<sup>40</sup> O Estado também requisitou o alargamento deste canal para acomodar a potencial utilização do terminal por navios de maior porte. Como discutido na página 10, a EPA não está aprovando esse trabalho adicional nesta Resolução.

norte já tem profundidade adequada, enquanto que a área sul exigirá alguma dragagem para alcançar a profundidade desejada.

Embora ainda incerto por ocasião da divulgação deste Projeto de Resolução, certas áreas do canal federal e da bacia de manobras podem necessitar de dragagem para remover o fundo do porto que está atualmente acima da profundidade desejada de entre -30 a -32 MLLW, dependendo da localização (até 13,26 acres). Tendo em vista essa incerteza, os impactos aos recursos de submarés decorrentes dessa potencial dragagem foram avaliados neste Projeto de Resolução. O Anexo R à apresentação do Estado de 18 de junho de 2012 descreve as áreas do canal federal a serem dragadas, e está anexo a este documento como Figura 6 para referência.

Veja o Apêndice 37 da apresentação 18/1/2012 para resultados da amostragem nas áreas do canal federal que poderão ser incluídas neste projeto.

Sedimento contaminado gerado pela dragagem de navegação associada a área de CDF e o aprofundamento dos canais será descartado na célula de CAD 3. Areia limpa proveniente da dragagem navegacional será usada como material de preenchimento da CDF proposta, na instalação principal e numa propriedade anexa, a antiga área do Dartmouth Finishing, para cobertura da CAD, criação de habitat de mitigação e cobertura, e disposição oceânica consistente com a autorização já obtida para descarte no mar.

A dragagem será feita utilizando-se as melhores práticas de gestão de modo a minimizar os impactos ambientais, incluindo a manutenção de padrões de desempenho de qualidade de água. Veja Padrões de Desempenho de Qualidade da Água no Apêndice C, e Requerimentos Substantivos Significativos discutidos abaixo.

#### *A CDF do Terminal Sul Proposta*

A fim de apoiar o desenvolvimento de energia oceânica renovável, em particular a indústria eólica, o Estado identificou certos critérios que definem o terminal, incluindo o seguinte:

- Espaço horizontal de pelo menos 130 pés para acomodar as larguras esperadas de navios internacionais;
- Acesso de barça auto-elevatória (“jack-up”) (a qual requer um piso de porto estável);
- Parte superior desobstruída em pelo menos 250 pés a fim de acomodar a altura de guindastes e escavadeiras dos navios de instalação;
- Área total de cais e pátio de pelo menos 28 acres;
- Espaço de atracação de pelo menos 1.200 pés lineares para acomodar um navio internacional e duas barças auto-elevatórias ao mesmo tempo;
- Controle da área e disponibilidade, e
- Proximidade a futuras instalações costeiras.<sup>41</sup>

A área de 28.45 acres do terminal marinho consiste de uma CDF de 6.91 acres, aproximadamente 11.1 acres de planalto adjacente, e aproximadamente 10.4 acres de propriedades anexas (veja a Figura 4 para a descrição completa da área medida). O Estado prevê

---

<sup>41</sup> Ver páginas 18-19 da apresentação do Estado de 18 de junho de 2012 para critérios adicionais.

que propriedades anexas serão utilizadas como corredores de transporte e para o armazenamento de lâminas cata-vento quando a CDF for usada para apoiar o uso de energia renovável.

A fim de criar a instalação do terminal marítimo, uma parede de estacas de prancha já existente na parte sul da área do terminal (a propriedade Shuster) será estendida em aproximadamente 1.000 pés lineares para o sul, prosseguindo aproximadamente em paralelo à costa, depois virando para sudoeste e aí então para a costa. Esta parede composta de compartimentos estanque entrelaçados (círculos redondos ligados entre si) formará uma antepara de aproximadamente 1.200 pés lineares. Será instalado enrocamento ao longo da parede sul para proteger as áreas de paleossolo e para proteger a face sul de erosão que poderia impactar um marisma aí existente. Além disso, a face sul do terminal será nivelada ao longo da borda, em direção a uma vala interceptora para a coleção de águas pluviais, a qual também é projetada para coletar águas pluviais que fluem em direção sul. Uma antepara de concreto apoiado por estacas apoiarão um corredor de serviço que irá se estender em direção ao mar por cima dos compartimentos de estanque entrelaçados. As estacas estarão localizadas numa grade de aproximadamente 16 x 16 pés, e será instalada uma manta de concreto (com um tipo de material de enrocamento) para proteger a área de estacas contra erosão e para prover integridade estrutural. Ver Figura 2 da apresentação de 18/1/2012, e 100% do projeto de construção no Anexo A da apresentação do Estado datada de 18 de junho de 2012. (Veja as Pastas S e T, com Índice em T, no Anexo A.)

Uma vez que a parede esteja firme a dragagem ocorrerá ao longo da parede em direção do mar e na área atrás da parede que será aterrada com material dragado limpo até a média alta do nível de água. Todo o material gerado pela dragagem e utilizada como aterro no terminal terá que conformar-se com os mesmos parâmetros requeridos para materiais descartados por disposição oceânica. Os restantes quatro ou cinco pés acima da média alta da água até o fundo da elevação da cobertura (descrito abaixo) serão aterrados e cobertos como parte da área de remediação 21E.

A construção da CDF inclui o preenchimento de uma parte do canal de navegação existente até as adjacências da rampa de barcos da Gifford Street. O canal da Gifford Street será realinhado e serão criadas duas novas áreas de amarração.

Remediação do Planalto 21E: Tal como descrito acima, a amostragem conduzida como parte do processo 21E nos aproximadamente 11.1 acres de área de planalto que serão incorporados à parte principal da instalação do terminal marinho revelou solos contaminados com, entre outras coisas, PCBs em quantidades maiores do que a 1 ppm, e concentrações de chumbo que a qualificam como resíduos perigosos de acordo com a RCRA. Assim, com exceção da parte já pavimentada da propriedade Shuster, esta área será remediada independentemente pelo Estado como parte do seu processo 21E/MCP, sob a direção de Profissionais Licenciados para este tipo de área, conforme exigido pela lei estadual. Os regulamentos federais TSCA também se aplicarão à remediação. Qualquer remediação realizada nesta área de planalto deve ser consistente com Determinação TSCA da EPA, anexada à presente Resolução como Apêndice J (I). Esta área não será tratada como parte da Área de Superfundo do Porto de New Bedford ou sob

qualquer jurisdição da CERCLA.<sup>42</sup> O Estado, antecipa fazer a escavação até a marca alta da água de 10.1 acres dessa área de planalto da instalação principal, incluindo a área existente com a capa de asfalto do lote sul do DMF que no passado foi submetida a uma remediação 21E, e o armazenamento de materiais no próprio local.<sup>43</sup> Solos com concentrações de PCB superior a 25 ppm serão retirados do local em caminhões para um local externo de descarte licenciado pela TSCA ou para um aterro de resíduos perigosos da RCRA. O solo restante será avaliado quanto à sua estabilidade estrutural de suportar as cargas pesadas antecipadas para quando o terminal estiver apoiando o uso de energia renovável e futuros navios de carga. Caso determine-se que o solo é bom, o solo proveniente das áreas de escavação será usado para aterrar a área atrás da antepara acima da média alta do nível de água, mas abaixo do nível de nivelamento inferior da cobertura. Devido ao fato de que este solo de aterro terá concentrações de PCB de até 25 ppm, bem como chumbo, deverá ser colocada uma cobertura de proteção sobre toda a parte principal da instalação do terminal, incluindo a CDF, e também uma limitação de uso e atividade (AUL) na área coberta.<sup>44</sup> A mitigação, incluindo a área perturbada pela limpeza 21E anterior, irá obter a condição, como resultado das ações corretivas, de Sem Risco Significativo de acordo com o programa c. 21E do Estado. Adicionalmente, serão requeridos um plano de monitoramento do lençol freático e um plano de operação e manutenção à longo prazo conforme a Determinação TSCA. (Ver a resposta do Estado para a US EPA a Perguntas Relacionadas a TASCAs datada de 23 de junho de 2012 para detalhes adicionais.)

Além disso, embora não incluído na propriedade de planalto para a instalação do terminal

---

<sup>42</sup> Na medida em que pode ser útil para o entendimento do plano do Estado em relação à limpeza do Estado da área de planalto, a EPA incluiu a seguinte avaliação: Se CERCLA assumir a jurisdição sobre esta remediação, os requerimentos do RCRA seriam avaliados e seriam levados em consideração que o material que poderia ser considerado como resíduos perigosos (chumbo) pode estar presente. RCRA aplica-se ao tratamento, armazenamento e descarte de resíduos perigosos gerados após 1980. Devido ao fato de que irão ocorrer escavação de solos e aterro dentro de Área de contaminação ("AOC") (naquele local, no mesmo local, etc.), não estão sendo gerados resíduos, e portanto a RCRA não se aplica. Devido ao fato de que existe a possibilidade de que o material restante dentro desta AOC seria resíduo perigoso baseado em suas características caso eles fossem gerados, a EPA determinou que requerimentos RCRA Subtítulo C (c. 21E não incorpora o conceito de relevante e apropriado), incluindo requerimentos para uma capa impermeável (para prevenir vazamentos) eram relevantes e apropriados. No entanto, devido ao fato de que esta área não é uma fonte de água potável, e também devido ao fato de não ter se encontrado chumbo na amostragem de águas subterrâneas, a EPA determinaria que esses requisitos não eram apropriados. Como resultado, os requerimentos RCRA Subtítulo C não seriam identificados como requerimentos relevantes e apropriados sob a CERCLA. Uma capa híbrida que impedisse o contato direto, seria então adequada, juntamente com restrições quanto ao uso da propriedade e requerimentos de monitoramento e manutenção a longo prazo. Veja a orientação da EPA "RCRA ARARs: Foco nos Requisitos Para Encerramento", OSWER Dir. 9234.2-04FS (Outubro, 1989).

<sup>43</sup> Ver a Figura 4 para a localização da capa de asfalto existente no lote DMF sul.

<sup>44</sup> O Estado conduzirá estas atividades de acordo com o documento de orientação publicado pelo MassDEP, o qual diz que, contanto que os solos sejam re-nivelados no mesmo local, não sejam tratados fora da área, ou despejados em receptáculos, tanques ou tratamento, ou unidade sob o controle da RCRA, e permaneçam dentro da Área de Contaminação definida (AOC) no local, estes solos não serão "gerados", isentando os mesmos dos Regulamentos de Descarte de Terras, o qual permite que elas sejam manejadas unicamente sob a MCP e TSCA. Para mais detalhes sobre a interface entre RCRA e MCP no Estado, favor consultar "Atualização Técnica MassDEP Agosto de 2010: Considerações para o Gerenciamento de Solo Contaminado: Deliberações sobre Restrições no Descarte de Solos e Contenção", aparecendo como Anexo C à apresentação do Estado datada de 25 de junho de 2012 submetida à EPA.

marítimo, uma pequena porção da propriedade desocupada Shuster (a porção excluída) deverá ser escavada e avaliada quanto à sua integridade estrutural para suportar o solo circundante que está incluído na área principal da instalação, a qual estará sujeita à cargas pesadas. (Ver Anexo 5 do Apêndice J (1) para a localização deste lote desocupada Shuster.) Devido ao fato de que não foi feita uma amostragem como parte da Fase 1 ESA do Estado, e devido ao fato de que foi constatada contaminação em outras partes da propriedade desocupada Shuster, a EPA condicionou a sua aprovação, dependendo da posse da área excluída e dos níveis de contaminação encontrados caso seja realizada uma amostragem, no descarte externo do material numa instalação de descarte apropriada, na consolidação como parte da remediação na instalação principal do terminal, ou então em aterrar o material de volta na área escavada se amostragem mostrar que o material não está contaminado. Veja as condições n.º 4 da EPA na página 21 deste documento.

A cobertura colocada na CDF e área superior deve funcionar como uma barreira para impedir o contato direto com exposição ao solo contaminado. Dada às cargas pesadas que se antecipa irão passar no terminal, uma capa de asfalto ou concreto não é considerada viável. Tal carga irá resultar em rachaduras na superfície. Assim, a cobertura deverá consistir de, no mínimo, três pés de Agregado de Granulometria Densa, a qual trata-se uma mistura de agregados de granulometria variável, e que devem ser consistentes com a Determinação TSCA anexa (ver Apêndice j(1) deste Projeto de Resolução). Pequenas porções deste terminal podem ser pavimentadas para vias de acesso, blocos de equipamentos e áreas pavimentadas de estacionamento. O local será nivelado para que o fluxo de água siga em direção a bacias coletoras permanentes.

A compactação da área aterrada e o terreno elevado adjacente do terminal será necessária para suportar as cargas pesadas que estão sendo antecipadas, antes da instalação da cobertura. (O desenho prevê cargas móveis de até 20 toneladas (toneladas métricas) por metro quadrado, ou aproximadamente 4.098 libras por pé quadrado). Vibração e métodos convencionais serão usados para a compactação. A área será nivelada e coberta como descrito acima.

As propriedades anexas mostrada na Figura 4 irão requerer algum trabalho para torná-las viáveis a fim de poder usar o terminal marítimo para apoiar a indústria eólica. Essas propriedades serão utilizadas como corredores de transporte e como áreas de descarga especialmente para o armazenamento de componentes para a indústria eólica, e não para atividades envolvendo cargas pesadas. Para o uso futuro no transporte de carga, o Estado diz que os lotes anexos ainda serão considerados como parte do terminal marítimo, mas que terão usos diferentes dos da instalação principal dadas às diferentes capacidades de suportar carga entre os diferentes lotes.<sup>45</sup> Apesar dos diferentes lotes não estarem sujeitos à Remediação do Superfundo, devido ao fato de que este projeto foi autorizado como parte da Ação Corretiva Otimizada do Estado, a EPA está condicionando a sua aprovação ao Estado realizar com a *diligência devida* maiores investigações em qualquer lote onde uma Ocorrência ou REC tenha sido apontado na Fase 1 da ESA, e que a remediação, caso seja encontrada contaminação, ocorra de acordo com 21E e com o programa TSCA da EPA se forem encontrados PCBs. Isso inclui o lote da torre de rádio, o lote Hathaway e o lote da antiga área da Dartmouth Finishing.

---

<sup>45</sup> Ver a nota de rodapé 1 da MassDEP2021I.

O corredor de transporte inclui cinco lotes. Em quatro dos cinco lotes o Estado obterá somente uma servidão de passagem, e não a propriedade plena. Esses lotes estão identificados como lote 30, mapa 21, e lotes 5, 45 e 47, mapa 25A,. O Estado irá adquirir a propriedade do alongamento da Blackmer Street da Cidade de New Bedford, mas não fará mudanças àquele lote e espera que ele vá continuar servindo como uma via pública (presentemente esta área está pavimentada e mantém serviços públicos administrados pela cidade) . O Estado pavimentará estas áreas (se já não estiverem pavimentadas) e irá mantê-las e monitorá-las (MassDEP2012h). O quinto lote, o lote Hathaway, contém uma pilha de entulho que deve ser movida. Caso o proprietário deseje que o Estado remova o material, o Estado deverá colher amostras das pilhas de entulhos para definir o material para descarte antes que ocorra o descarte do mesmo num local externo.

Uma propriedade contém uma restrições relativas ao seu topo na forma de uma torre de rádio (Lote 234, Mapa 31, , o lote da torre de rádio). O Estado antecipa que vá transferir a torre de rádio e comprar aterro de uma área externa a fim de nivelar o lote.

No que se refere ao lote da antiga área da Dartmouth Finishing, o Estado planeja nivelar novamente o material existente no lote, cobrir a área com material dragado limpo vindo da bacia de barcos ou da dragagem do canal e aí cobrir a área com uma camada de um pé de altura de agregado de granulometria densa. Um total de três pés de material limpo será colocado sobre o material existente que esta sendo nivelado novamente nessa área.

Presentemente está previsto que as pilhas de solo existente no lote Dartmouth Finishings serão incorporados aos esforços de nivelar novamente a área. Semelhante à remediação da instalação principal no planalto, o Estado conduzirá atividades neste lote em conformidade com o documento de orientação emitido pela MassDEP. (Ver notas de rodapé 42 e 44.) Consistente com as práticas padronizadas da MCP, o Estado planeja fazer o manejo de solos impactados por chumbo através de um novo nivelamento do solo no local, a implementação de uma cobertura com 3 pés de espessura com material granular, e uma restrição de zoneamento o que irá minimizar o contato direto com aquele material através de uma Limitação de Atividades e de Uso. Essa remediação será avaliada com relação ao seu risco potencial e futuro para receptores atuais e futuros, através de uma Avaliação de Risco Método 3, a qual será completada antes do fechamento da área. Caso algum risco significativo inesperado a futuros receptores seja identificado durante a Avaliação de Risco Método 3, coerente com as práticas da MCP, a remediação proposta será reavaliada. O Estado entende que se forem identificados PCBs nesta propriedade no futuro, que uma outra determinação TSCA pode ser necessária.

### ***Padrões de Desempenho***

Abaixo encontra-se um resumo dos padrões de desempenho significativos para o projeto. Detalhes e padrões adicionais podem ser encontradas nos Apêndices da Resolução.

#### *Qualidade de Água*

O Estado recolheu amostras de coluna de água para fornecer as condições pré-dragagem na localização proposta do Projeto a fim de fazer um levantamento do potencial de contaminação na coluna de água que pode afetar a qualidade de água devido às atividades do Projeto. (Ver

Apêndice 36 da proposta do Estado datada de 18 de janeiro de 2012.) Monitoramento de turbidez será realizado em todos os locais onde forem feitas dragagens, aterro, cobertura e atividades de remoção de rochas. Cortinas de silte e material absorvente serão requeridas o tempo todo ao redor de qualquer atividade de mitigação que inclua aterro e cobertura ligadas a construção da CDF a não ser que a área esteja completamente contida por muros, cortinas de silte, ou uma combinação de ambos. Cortinas de silte e material absorvente também serão requeridos para dragagem, ou qualquer outra atividade de aterro e cobertura e remoção de rochas entre 15 de janeiro e 15 de junho, a não ser que instruídos de modo diferente com relação aos padrões de desempenho de qualidade de água. Níveis finais de qualidade de turbidez de água e padrões de desempenho, as quais representam as ações mínimas que devem ser tomadas, estão anexas a esta Resolução como Apêndice C. Se esses padrões de desempenho forem excedidos, controles de engenharia que no mínimo devem incluir cortinas de silte e material absorvente deverão ser implementados. Durante o período entre 15 de janeiro e 15 de junho de qualquer ano, se os níveis de qualidade de água ainda estiverem acima do permitido, os trabalhos serão interrompidos até o dia 16 de junho, a menos que o Estado possa demonstrar ao EPA de maneira satisfatória de que ele instituiu medidas suficientes para restabelecer conformidade.

#### *Medidas de mitigação*

Alguns padrões de desempenho estão incorporados ao projeto para proteger o esturjão do atlântico e a vida aquática. Foi criado um programa de restrição de peixes, e o mesmo será implementado durante a dragagem, e outros trabalhos de construção aquática que ocorrerão em águas rasas (<5 MLLW) durante os meses de desova do linguado de inverno (15 de janeiro até 15 de junho). Isto inclui uma série de barreiras artificiais que serão colocados para excluir a entrada de peixes nessas áreas de trabalho onde dragagem e outras atividades de construção aquática estarão ocorrendo. As barreiras irão redirecionar, mas de outra forma não limitarão o tráfego de navios na área de trabalho. Os três tipos de barreiras a serem instalados são uma represa para peixes, cortinas de silte e uma barreira de bolhas. Um programa de monitoramento semanal incluindo o uso de um sonar detector de peixes e um sistema de vídeo móvel irá assegurar que as barreiras estão em seus lugares e estão funcionando para excluir os peixes das áreas de trabalho marinhos de maneira eficaz. Caso sejam encontrados peixes nas áreas de trabalho marinho, um sistema para espantar peixes consistindo no uso de sistemas de som, luz e táteis será implementado. Ver Anexo 1 ao Apêndice C para detalhes deste programa de dissuasão de peixes. Além disso, será utilizada uma caçamba ambiental para a dragagem de sedimentos de grãos finos que está por cima do material de origem limpo mais grosseiro para minimizar os impactos à qualidade de água da dragagem. Embora a detonação não esteja dentro do escopo desta Resolução, a cravação de estacas e atividades de remoção de rocha, usando-se equipamentos normais de construção irão ocorrer durante a construção do terminal marítimo. A fim de minimizar os impactos de ruído e pressão sonora originadas nessas atividades sobre o esturjão do atlântico e outros peixes ósseos, serão instaladas estacas-prancha com o uso de martelos vibratórios, e perfuração e rejuntamento, as quais não criam impactos de ruído, serão usados para a instalação de estacas do lado de fora dos muros de estacas-prancha. Estacas instaladas dentro das paredes de estacas-prancha serão consideradas atividade de planalto, as quais não irão impactar os recursos pesqueiros e serão vibradas ou impulsionadas para dentro (Para uma descrição mais detalhada destas atividades, ver Anexo H e a carta do Estado a EPA datada de 4 de outubro de 2012 ). A remoção de rocha será feita

através de técnicas convencionais não-explosivas, descritas no Apêndice H.

#### *Monitoramento da Qualidade do Ar*

Será conduzido um programa de monitoramento do ar durante a duração do processo de construção para obras realizadas em terra e um plano de monitoramento da qualidade do ar, consistente com o Apêndice A (Requerimentos Mínimos para um Plano de Monitoramento de Ar) e os Regulamentos da TSCA para o Projeto proposto, que deverão ser submetidos ao EPA. Serão instalados um mínimo de quatro estações de monitoramento de ar ao redor de cada área contínua da parte terrestre na área de construção, as quais farão a medição diária da concentração de material particulado. Os resultados do monitoramento do ar estarão disponíveis para as comunidades localizadas na vizinhança do projeto. As melhores práticas de gerenciamento tais como manter as superfícies de solo expostas tratadas ou úmidas, e cobrir pilhas de terra e de fragmentos não consolidados quando os mesmos não estão em uso, e a manutenção de materiais finos dentro de uma área cercada serão incluídos na supressão de poeira. Motores estacionários de emergência ou de reserva instalados na área de construção bem como equipamentos de construção deverão satisfazer os padrões estaduais e federais para níveis de emissão incluindo o uso de diesel com baixos teores de enxofre. Os níveis de ruído serão controlados através do uso de abafadores de ruído e restrições com relação às horas de operação durante o dia. Na medida do possível, medições dos níveis de ruído serão feitas diariamente ao longo do limite da área de trabalho na parte terrestre, e será informado às comunidades vizinhas. Ver a discussão mais detalhada destas medidas nas páginas 45-49 da proposta do Estado datada de 16 de junho de 2012.

#### *Recursos Arqueológicos*

Antes do início da construção, as áreas de paleossolo serão demarcadas e não será permitido nenhum equipamento na área ou flutuando sobre a mesma. Ademais, nenhuma dragagem ou outras atividades de trabalho acontecerão numa área a menos de 100 pés desse local sem um apoio temporário para escavação (que antecipa-se será na forma de estacas de pranchas metálicas para apoiar os paleossolos.)

#### *As Melhores Práticas de Gerenciamento*

Serão usadas as melhores práticas de gerenciamento durante a construção do terminal proposto. Resíduos sólidos serão descartados em caçambas de lixo portáteis e serão transportados fora do local para um depósito sanitário municipal licenciado. Áreas de suprimento e armazenagem serão cobertas quando não estiverem em uso. Materiais que provavelmente serão estocados no terminal proposto incluem madeira, materiais de construção, pilha de chapas de aço, produtos lubrificantes, óleo, graxa, gasolina, tinta, material de cobertura e equipamento de construção. Uma área de descontaminação com um forro temporário de polietileno será estabelecida perto da entrada da área de construção, com fardos de feno e cercas de silte num local em nível inferior a aquele da área de descontaminação. Esta área será inspecionada diariamente e limpa quando for necessário.

Material de dragagem limpo e acumulado para ser usado como aterro para a CDF ou a área de planalto por mais de 15 dias deverá ser tratado com restos de madeira secados a ar ou

semeados com a grama perene festuca.<sup>46</sup> Em trabalhos realizados no planalto, cercas de silte irão isolar o material escavado que está armazenado. Pilhas de solo com declive maior do que 10% serão fechados por um acostamento e sistema de valas. Material relativo à escavação e aterro do planalto que esteja armazenado por mais de 7 dias será tratado com restos de madeira secados a ar ou semeados com a grama perene festuca. Qualquer solo acumulado contaminado por PCB deverá ser tratado de acordo com a TSCA § 761.65 (c)(9), incluindo cobertura, acostamentos e marcações.

Águas pluviais serão tratadas de acordo com o Plano de Prevenção contra a Poluição de Águas Pluviais (SWPPP ) que será finalizado nos documentos de projeto. O sistema de águas pluviais será projetado e operado para garantir que o despejo provindo da CDF proposta não cause ou contribua na violação dos padrões de qualidade de água. O foco do programa será controlar erosão e sedimentação resultante da movimentação de grandes quantidades de terra e de controlar o escoamento do material dragado limpo usado como aterro.

De maneira geral as águas pluviais serão redirecionadas ao redor da área de construção usando valas, desvios, barragens e bacias sedimentar temporárias. Controle de sedimentos e erosão irão prevenir o escoamento para as águas do porto sem que estas tenham sido tratadas para a retirada de solo em suspensão e outros limites de TMDL. Emissários submarinos na parte norte da CDF proposta serão estendidos através da nova parede de estaca prancha metálica para assegurar que as águas pluviais não sejam descarregadas na área da antepara. Tubulação já existente será modificada e fortalecida, ou então substituída na medida do necessário à fim de suportar o peso do aterro, armazenamento, tráfego de caminhões e de equipamento pesado, incluindo guinchos de 600 toneladas necessários para transferir turbinas de vento para dentro e fora da CDF proposta, e para carregar e descarregar os navios parados ao longo da antepara. Será registrada uma Limitação de Atividade e Uso conforme as Leis Gerais de Massachusetts (M.G.L.) c. 21E para a área inteira de aterro e parte superior do terminal. Qualquer avanço ou atividade na CDF proposta deverá ser projetada, implementada e mantida de modo a prevenir qualquer liberação ou exposição de material contaminado com PCBs em quantidade maior do que 1 ppm. Controles institucionais serão implementados para proibir o uso ou contato com o lençol freático, que proibirão atividades que possam afetar de modo adverso a capa, e que proíbam qualquer atividade que use o solo e que não foram considerados como parte da resolução TSCA. Uma vez completado, o Estado irá obter uma licença M.G.L. c.91 bem como outras autorizações regulatórias para o uso da CDF.

### ***Medidas de Atenuação***

Para compensar os impactos causados à área de recursos, requer-se que o Estado implemente medidas de mitigação: um resumo dessas medidas encontra-se abaixo, Ver os Apêndices E e H para uma discussão mais detalhada dessas medidas de mitigação.

---

<sup>46</sup> Em sua proposta de 29 de junho de 2012 o Estado rescindiu o uso de adesivos ou polímeros de emulsão como estabilizantes para pilhas de solo que foi apresentada na sua proposta de 18 de janeiro de 2012.

1. A adição de areia limpa à capa piloto do Superfundo já existente localizado ao sul da barreira de furacões ou otimização dos 19.38 acres de habitat aquático;
2. A criação de 22.73 acres de habitat para o linguado de inverno, exterior ao porto;
3. Repovoamento dos 24,542,803 moluscos num período de 10 a 15 anos; e
4. A criação de um marisma salgado de 1.02 acres no parque River's End.

A adição de areia limpa à capa piloto do Superfundo já existente localizado ao sul da barreira de furacões ou otimização dos 19.38 acres de habitat aquático: Esta mitigação consistirá na criação/otimização de 4.47 acres de habitat entremarés e 14.91 acres de habitat de submarés através da colocação de areia limpa proveniente da dragagem navegacional para uma área fora do porto, adjacente à barreira de furacões entre a barreira e a capa piloto do Superfundo já existente<sup>47</sup>. Esta mitigação irá criar áreas de entremarés e submarés com areia limpa gerada à partir das atividades de dragagem enquanto que simultaneamente cobrirá e isolará sedimentos contaminados por PCB com menos de 10ppm. Isto irá aprimorar as áreas de desova e alimentação para vários tipos de linguado, pargo, robalo, habitat de moluscos e habitat do caranguejo-ferradura. Ver o Apêndice 1 do Plano Final de Mitigação do Estado de 14 de novembro de 2012 para os planos de engenharia para esta área.

A criação de 22.73 acres de habitat para o linguado de inverno na parte do porto voltada ao mar:<sup>48</sup> Esta medida consiste na criação de aproximadamente 22.73 acres de habitat para o linguado de inverno na área ao sul da barreira de furacão, a oeste do canal federal, e imediatamente ao norte do farol de Butler Flats. A extremidade leste da área a ser preenchida (a extremidade mais próxima ao canal) é de 90 pés do limite oeste do canal federal. Os sedimentos encontrados presentemente nessa área possuem níveis elevados (1.3 a 8.2 ppm) de PCBs e estão abaixo da faixa de profundidade desejada para a desova do linguado de inverno. Areia limpa proveniente da dragagem navegacional será depositada nesta área para elevar a altura de fundo de -20 MLLW para uma profundidade de aproximadamente -16.4 MLLW, uma profundidade mais propícia para as atividades de desova do linguado de inverno. Será trazida areia limpa proveniente da dragagem navegacional para cobrir os sedimentos contaminados e elevar a profundidade do fundo para uma altura mais propícia para as atividades de desova do linguado de inverno. Será realizada uma ampla fiscalização da área criada para a desova do linguado de inverno para assegurar que a capa não sofra erosão com o passar do tempo, e para medir o uso deste novo habitat de desova pelo linguado de inverno.

---

<sup>47</sup> A página 6 do ROD de 198 identificou duas áreas localizadas um pouco ao sul da barreira de furacões na área exterior do porto como contendo sedimentos com concentrações de PCB maiores do que o nível mais baixo de limpeza do porto de 50 ppm e determinou que essas áreas seriam tratadas em base temporária como parte da remediação. Um capa piloto submarina foi colocada em 2005 sob uma das áreas contendo sedimento contaminado a fim de avaliar o desempenho de uma capa submarina no parte externa do porto. Ver a Figura 7 para a localização da capa. Informações adicionais sobre a capa piloto submarina podem ser encontradas no [www.epa.gov/nbh](http://www.epa.gov/nbh)

<sup>48</sup> A medida em acres proposta para o habitat do linguado de inverno foi aumentada dos inicialmente 17.73 acres mencionados pelo Estado em sua apresentação de 18 de Janeiro de 2012 para o presente 22.73 acres em sua apresentação de 18 de junho de 2012. A mitigação adicional foi acrescentada para compensar potenciais dragagens do canal federal e potencial alargamento e aprofundamento do canal para grande calado. Como discutido na página 10, enquanto que a EPA não está aprovando a dragagem adicional neste momento, se no futuro houver uma mudança nos fatos que poderiam justificar a dragagem adicional, o Estado pode, até a data do término da Ação Corretiva Otimizada do Estado, buscar uma modificação a esta Resolução se informação adicional tornar-se disponível que justifique a necessidade de dragagem de grande calado na área de atracação ou que justifique a necessidade de dragagem para alargar o canal navegacional para mais de 175 pés.

Repovoamento dos 24.542.803 moluscos num período de 10 a 15 anos: Será realizado um programa de semeadura do marisco “quahog” em áreas abertas à pesca de mariscos ao sul da barreira de furacões. O Estado irá semear 24.542.803 marisco para compensar pela perda de esperada de 9.817.121 mariscos, sujeito a duas possíveis modificações discutidas abaixo. A semeadura do “quahog” ocorrerá em vários locais em águas de New Bedford. Devido principalmente à disponibilidade de semente, esta reposição irá ocorrer durante um intervalo de tempo de 10 a 15 anos. Este plano de mitigação de marisco poderá ser modificado no futuro de duas maneiras possíveis. A primeira modificação potencial deste plano de mitigação de mariscos diz respeito ao NMFS querer que o Estado inclua ostras como parte deste esforço de mitigação. Assim, o Estado propôs a inclusão de ostras como parte deste plano de mitigação que representa de 10 a 20% do total das sementes de marisco a serem semeadas. O Estado ainda não desenvolveu um plano de mitigação para um recife de ostras de modo a EPA não pode aprovar este componente de mitigação no momento. O Estado pode apresentar um plano para um recife de ostras para a apreciação e aprovação da EPA, e pedir que a Resolução seja emendada. A segunda modificação diz respeito ao pedido em potencial que o Estado pode fazer para ajustar o número de mariscos a serem semeados se a extensão total da dragagem, como descrito na submissão do Estado em 18 de junho 2012 (MassDEP 2012a) for reduzida. Nesse caso o Estado calcularia novamente os impactos esperados à população de marisco considerando uma área menor de dragagem, e aí então ajustaria o tamanho do esforço de mitigação necessário. Esta abordagem é aceitável para a EPA, contanto que o Estado forneça à EPA as informações para provar redução do impacto e a redução planejada na mitigação, e obter a autorização por escrito da EPA. Devido ao fato que a EPA não está autorizando neste momento a expansão da dragagem para grande calado na área do cais, nem a ampliação adicional do canal de grande calado, o Estado pode calcular a devida redução relacionada à redução da perda de marisco e obter a aprovação da EPA para uma redução equivalente.

A criação de um marisma salgado de 1.02 acres no parque River’s End: Serão criados aproximadamente 1.02 acres de marisma salgado na Área de Mitigação do Parque River’s End, localizado no Rio Acushnet, ao norte da ponte da Wood Street em New Bedford, Massachusetts. Este marisma salgado se destina a compensar as funções e valores associados com os 0.11 acre de marisma salgado e 0.11 acres de zonas úmidas de água doce que serão perdidos quando forem preenchidas durante a construção do projeto.

### **Requerimentos CERCLA**

O Projeto proposto está em conformidade com a CERCLA § 121:

*O Projeto Proposto Protege a Saúde Humana e o Meio Ambiente*

Tal como descrito de maneira mais completa nas Seções V e VI do ROD de 1998, a EPA declarou que contaminação com PCB é um risco inaceitável à saúde humana e ao meio ambiente. Descobriu-se que o maior risco à saúde humana seria ocasionado pela ingestão frequente (por exemplo, semanalmente) de frutos do mar locais, embora também tenha sido considerado um risco inaceitável o contato humano frequente com sedimentos ou solo contaminados por PCB na região costeira. Ecologicamente, as investigações da EPA concluíram que o ecossistema marinho do porto está severamente prejudicado em decorrência da presença

generalizada de sedimentos contaminados por PCB. Dragagem e isolamento em células de CAD, com a eventual cobertura, irão remover muito mais rapidamente as aproximadamente 225.600 jardas cúbicas de sedimento contaminado por PCB, que provavelmente não serão tratados na dragagem do Superfundo, dependendo das concentrações (nível de limpeza Superfundo são 50 ppm de PCBs para a parte baixa do porto e marismas de água salgada; 25 ppm para áreas de caminhada na praia; e 1 ppm para residências<sup>49</sup>). A vasta maioria das concentrações de PCB em sedimentos nas áreas do projeto proposto estão abaixo de 50 ppm. A dragagem irá remover também os metais pesados em sedimentos que estão no mesmo local com os PCBs. Medidas de cobertura de mitigação irão tratar de sedimento contaminado adicional ao sul da barreira de furção de New Bedford/Fairhaven que de outra maneira não poderiam ser tratados através da remediação de Superfundo. Estas ações melhoram o ROD de 1998 através da redução ainda maior da possibilidade de contato direto e ingestão acidental de sedimento contaminado ao longo da área de praia existente. Adicionalmente, a dragagem e o isolamento de sedimento contaminado nas áreas de submarés e entremarés remove a disponibilidade de contaminação através de PCB à vida aquática, particularmente aquelas que fazem bioacúmulo de PCB, o que levou a tornar-se um risco consumir peixe daquele local. Ver Seção VI do ROD de 1998 para uma discussão mais detalhada dos riscos da área de Superfundo.

Adicionalmente, embora vá ser conduzida independentemente pelo Estado em seu programa de limpeza, o trabalho de remediação no planalto irá tratar de solo contaminado por PCBs e outros contaminantes que não seriam tratados num futuro próximo se o Projeto proposto não acontecesse. PCBs numa concentração maior do que 25 ppm no solo e certos solos com hidrocarbonetos de petróleo extraível serão escavados e descartados num local externo; os contaminantes restantes serão cobertos com uma barreira construída em conformidade com o Estado e a TSCA, a fim de prevenir contato direto com a contaminação. Propriedades anexas também estarão sujeitas aos requisitos 21E e se necessário, remediação nos termos do 21E e TSCA. Determinações adicionais da TSCA também poderão ser necessárias.

Tanto as CADs como as capas da parte alta permanecerão protetoras durante a operação e os requerimentos de monitoramento a longo prazo, e através de restrições ao uso do solo e à navegação, caso sejam necessárias.

*O Projeto Proposto Utiliza Soluções Permanentes e Tratamento Alternativo ou Tecnologias de Recuperação de Recursos na Medida Máxima Possível*

O Projeto proposto oferece uma solução permanente à contaminação generalizada e persistente por PCB nos sedimentos da parte baixa do porto. As CADs (e a CDF na medida em que qualquer sedimento remanescente após a dragagem da área de CDF esteja contaminado) isolarão permanentemente estes sedimentos de receptores humanos e no meio ambiente através da contenção perpétua dos mesmos usando tecnologia segura e protetora.<sup>50</sup>

---

<sup>49</sup> O ROD de 1988 também incluiu uma limpeza ao nível de 10 ppm para sedimentos de submarés e de alagadiço da parte alta do porto.

<sup>50</sup> A EPA divulgou recentemente uma Explicação de Diferenças Significativas no ROD de 1998 na qual é escolhido o uso da CAD para certos sedimentos dragados na parte baixa do porto, e na parte sul da parte superior do porto. Naquele documento a EPA apresentou a base para julgar que as CADs são seguras e protetoras. Ver a Final- Quarta Explicação das Diferenças Significativas no Uso de células de CAD no Porto Baixo de Março de 2011 (LHCC), Área de Superfundo do Porto de New Bedford, Unidade Operacional 1, New Bedford, Massachusetts. Todos os registros

### *O Projeto Proposto Não Satisfaz a Preferência por Tratamento como um Elemento Principal*

O Projeto proposto não usa o tratamento de sedimento contaminado por PCB como o seu elemento principal. A proteção contra riscos nessa área (particularmente a exposição aquática e o consumo de frutos do mar resultante da bioacumulação nos tecidos dos peixes) é fornecida através da remoção e isolamento permanente em CADs (e na medida em que há sedimentos contaminados deixados na área da CDF após a dragagem) numa CDF. O tratamento de sedimentos dragados não é necessário já que as CADs oferecem proteção independentemente de se os sedimentos aí contidos foram tratados ou não. O tratamento iria adicionar um risco a curto prazo devido ao manuseio de materiais e emissões resultantes e, embora não hajam sido calculados para este Projeto, tratamento provavelmente adicionaria custos significativos a este projeto sem oferecer uma proteção adicional.<sup>51</sup>

### *O Projeto é Economicamente Viável*

O Estado não forneceu informação sobre custos que permitiriam a EPA fazer uma análise de viabilidade econômica deste Projeto em particular; entretanto, fundos do Superfundo serão usados para financiar o Projeto.

### *O Projeto Conformar-se com ARARS*

Uma discussão detalhada de como este Projeto conforma-se com ARARs encontra-se a seguir.

### **Requerimentos Substantivos Significantes**

Devido ao fato que a EPA integrou a Ação Corretiva Otimizada do Estado no ROD de 1998, este Projeto deve conformar-se com §121(d) da CERCLA<sup>52</sup> e §300.450 do NCP, o qual requer que o projeto conforme-se a requerimentos substanciais de todos os regulamentos aplicáveis ou

---

administrativos para a área de Superfundo do Porto de New Bedford estão incorporados por referência neste registro administrativo e também estão disponíveis na biblioteca pública de New Bedford, o Centro de Registros Superfundo da EPA, e no [www.epa.gov/nbh](http://www.epa.gov/nbh).

<sup>51</sup> A EPA investigou, como parte da remediação de Superfundo, várias tecnologias para o tratamento de sedimentos de dragagem significativamente mais contaminados provindo do ponto crítico (hot spot) da parte superior do porto. Baseado na inquietação da comunidade com relação à emissão de poluentes provindo das várias tecnologias de tratamento e os custos, o Registro de Decisão com Emendas da EPA de 1999 selecionou um aterro sanitário externo numa instalação de tratamento devidamente licenciada. Veja o Registro de Decisão com Emendas para o Ponto Crítico (Hot Spot) do Porto de New Bedford, Unidade Operacional 2, divulgado em 27 de abril de 1999.

Todos os registro administrativos para a Área de Superfundo do Porto de New Bedford estão incorporados por referência a este registro administrativo, e também estão disponíveis na biblioteca pública de New Bedford, o Centro de Registros Superfundo da EPA, e no [www.epa.gov/nbh](http://www.epa.gov/nbh).

<sup>52</sup> De acordo com a Seção 121(d)(1) do CERCLA, "ação remediadora selecionada sob esta seção, ou por outro lado requerida ou aprovada pelo Presidente ... deverá atingir um grau de limpeza de substâncias tóxicas, poluentes, e contaminantes liberados no meio ambiente e o controle de novas liberações num mínimo que garanta a proteção da saúde humana e meio ambiente."

relevantes e apropriados (ARARs).<sup>53</sup> Descrevendo de maneira simples, um requerimento aplicável é um padrão de limpeza, padrão de controle e outros requerimentos substanciais de proteção ambiental, critérios ou limitações decretadas sob a lei federal ou estadual que trata especificamente de substâncias perigosas, poluentes, contaminantes, ação remediadora, localização ou outras circunstâncias numa área CERCLA. Requerimentos relevantes e apropriados são aqueles padrões de limpeza, padrões de controle, e outros requerimentos de meio ambiente substanciais, critério, ou limitações decretadas sob a lei federal e estadual que, embora não “aplicáveis” a substâncias perigosas, poluentes, contaminantes, ação remediadora, localização ou outras circunstâncias numa área CERCLA, resolvem problemas ou situações suficientemente similares a aquelas encontradas numa área CERCLA que o seu uso seria apropriado numa área em particular.<sup>54</sup> Adicionalmente, existem orientações e opiniões que não são decretos divulgados pelo governo federal e estadual e que não são obrigatórios legalmente e não tem a condição de potenciais ARARs. No entanto, em muitas circunstâncias este material, referido como não-promulgado mas “A Ser Considerado” (“TBC”) será considerado juntamente com a ARARs como parte do levantamento de risco da área e pode ser usado na determinação do nível necessário de limpeza para a proteção da saúde ou do meio ambiente.<sup>55</sup>

Tabelas mostrando os requerimentos federais substantivos para este Projeto são apresentados na Tabela 2 desta Resolução. Segue abaixo um resumo dos requerimentos federais mais importantes. Anexo a este documento, como mencionado, há descrições mais detalhadas desses requerimentos e ações a serem tomadas para conformar-se aos mesmos.

As ARARs estaduais foram identificados pelo Estado numa apresentação feita para a EPA em 18 de junho de 2012. Aquela apresentação suplementou e atualizou apresentações prévias da Estado que identificaram os requerimentos substantivos do Estado. Cópias dessas apresentação estão incluídas nesta Resolução como Apêndice D.

***Seção 404 da Lei da Água Limpa (33 U.S.C. § 1344)***  
***Seção 10 da Lei de Rios e Portos de 1899 (33 U.S.C. § 403)***

A Seção 404 da Lei da Água Limpa proíbe o despejo de material dragado ou de aterro nas águas dos Estados Unidos, exceto em conformidade com os requerimentos do § 404(b)(1) diretrizes (40 C.F.R. Parte 230). Em particular, as diretrizes proíbem, entre outras coisas, o despejo em zonas úmidas e outras águas caso haja uma alternativa prática ao descarte proposto que teria um impacto menos adverso no ecossistema aquático. Eles também proíbem descargas que

---

<sup>53</sup> Seção 300.430 (e)(9)(iii)(B) provê que alternativas remediais “devem ser avaliadas para determinar se atingem requerimentos aplicáveis, ou relevantes e apropriados sob a leis ambientais federais ....” Mais adiante, Seção 300.430 (f) (1) (ii)(B) do NCP diz que “Ações remediais no local selecionadas numa ROD devem satisfazer aqueles ARARs que estão identificados por ocasião da assinatura do ROD, ou prover os motivos para solicitar renúncia do mesmo sob a Seção 300.430(f)(1)(ii)(C).” Embora ARARs para o trabalho de melhoria não tenham sido identificados no Projeto Proposto ou ROD, foi deixado claro naquele documento e na resposta da EPA a comentários de que embora não se vá requerer licenças, o trabalho de melhoria deve satisfazer aos requerimentos substanciais as quais estariam sujeitas uma instalação licenciada.

<sup>54</sup> CERCLA Manual de Conformidade com Outras Leis: Ínterim Final, OSWER/EPA/540/G-89/006 (August 1988), p. 1-10.

<sup>55</sup> Id. at p. xiv.

poderiam causar ou contribuir na violação dos padrões de qualidade de água estadual; pôr em perigo a existência contínua de uma espécie ameaçada ou em perigo ou ou resultar na provável destruição ou modificação desfavorável do habitat crítico dessas espécies; ou causar ou contribuir para a degradação significativa das águas dos EUA. Finalmente, eles todos requerem que sejam tomados passos apropriados e práticos à fim de minimizar os potenciais impactos negativos do despejo no ecossistema aquático, incluindo a remediação compensatória devido a qualquer impacto inevitável. A EPA determinou que o projeto, tal como aprovado nesta Resolução, satisfaz as diretrizes § 404(b)(1) contanto que medidas de minimização e mitigação sejam empregadas. A EPA conclui do mesmo modo que a Ordem Executiva de Proteção de Zonas Úmidas foi satisfeita. A base para esta determinação da EPA está delineada no Apêndice E desta Resolução.

A Seção 10 da Lei de Rios e Portos proíbe a obstrução ou alteração (incluindo a dragagem) de qualquer via aquática navegável nos Estados Unidos, a menos que seja determinado que esta atividade não é contrária aos interesses públicos, e que por outro lado cumpra com todas as leis federais aplicáveis. A EPA considerou todos os fatores relevantes relacionados ao Projeto para o Terminal Sul e determinou que o Projeto, conforme aprovado nesta Resolução, não é contrário ao interesse público.

Para uma discussão mais detalhada, ver Apêndice E desta Resolução

#### ***Seção 402 da Lei da Água Limpa, (33 U.S.C. § 1342)***

A Seção 301 da CWA, 33 U.S.C. § 1311, proíbe de maneira geral a descarga de agentes poluidores nas águas dos Estados Unidos, exceto quando em conformidade com as várias seções da Lei, incluindo as Seções 402 e 404, 33 U.S.C. §§ 1342 e 1344. A Seção 402 autoriza a descarga sujeita aos requerimentos das autorizações do Sistema Nacional de Eliminação de Poluentes (“NPDES”). Entre os tipos de programas de descarga regulados pelo NPDES estão incluídos certos tipos de descargas de águas pluviais, especificamente aqueles regulados por sistemas municipais de sistemas de águas pluviais (“MS4”); aqueles relacionados a atividade industrial como definidos no 40 C.F.R. § 122.26(b)(14); aqueles relacionados a atividades de construção como definidos no 40 C.F.R. § 122.26(b)(15); e aqueles especificamente designados como necessitando de uma autorização do NPDES para águas pluviais sob a designação residual de autoridade do EPA. As descargas reguladas pelo NPDES no Projeto do Terminal Sul que estão sob a consideração como parte da Ação Corretiva Otimizada do Estado serão para descarga de águas pluviais associadas com atividades de construção. Operadores dos projetos sujeitos aos regulamentos da EPA para águas pluviais e construções devem cumprir com os termos e condições contidos na Autorização Geral para Construção (CGP) da EPA. Baseado na informação contida na apresentação do Estado chamada *Ação Corretiva Otimizada do Estado em New Bedford, Terminal Sul (18 de Janeiro de 2012)*, a EPA concluiu que as medidas de operação de construção e gerenciamento de águas pluviais forem realizadas como descrito, a descarga de águas pluviais deve estar de acordo com os termos do CGP. Esta conclusão está condicionada a que o Estado atualize e complete o Plano de Prevenção de Poluição de Águas Pluviais para preencher todos os requisitos do CGP, no máximo em até quatorze (14) dias antes que as atividades de movimentação de terra tenham início, e na implementação pelo Estado do SWPPP de acordo com os termos e condições do CGP.

Para uma discussão mais detalhada, ver o Apêndice F desta Resolução.

### ***Navegação e Águas Navegáveis, 33 USC 408***

Esta lei faz com que seja ilegal qualquer pessoa prejudicar a utilidade de qualquer quebra-mar, antepara, molhe, desembarcadouro, dique, cais, píer, ou outra obra construída pelos Estados Unidos, a não ser que seja concedida permissão baseado na determinação de que tal ocupação ou uso não irá ferir o interesse público.

O Estado, através de uma empresa de construção privada, avaliou os efeitos da dragagem nas cercanias da barreira de furacões. Depois de conduzir uma análise de estabilidade do declive foi determinado que a dragagem não irá afetar negativamente a barreira de furacões. Uma cópia desta análise está anexada à apresentação do Estado datada de 18 de junho de 2012 como Anexo Z.

### ***Lei Nacional de Preservação Histórica, 16 U.S.C. §470, 36 CFR Part 800***

A Seção 106 da Lei Nacional de Preservação Histórica requer que os órgãos federais, em consulta com outras partes interessadas, considerem os efeitos de seus empreendimentos em propriedades históricas antes de iniciar as obras. Na medida em que a divulgação de uma resolução por parte da EPA é considerada um empreendimento federal, requer-se que a EPA, depois de consulta, determine que efeitos o empreendimento pode ter em propriedades históricas antes da publicação da Resolução.

Duas áreas de paleossolo foram encontradas na vizinhança do Projeto proposto. Tanto o Gabinete de Preservação Histórica do Estado (“SHPO”) como a Diretoria de Recursos Arqueológicos Subaquáticos de Massachusetts (“MBUAR”) pediram que os planejadores do projeto considerassem alternativas para evitar impactos negativos nas áreas de paleossolo. Adicionalmente, a EPA e o Estado iniciaram uma consulta com a Tribo Wampanoag de Gay Head (Aquinnah), e a Tribo Mashpee Wampanoag com relação a estas terras. De acordo com os comentários gerados nas consultas entre o SHPO e as partes, a área da CDF proposta foi alterada para evitar impactos aos paleossolos. Nem o SHPO ou o MBUAR tem objeções ou levantaram qualquer preocupação com relação ao redesenho desta CDF proposta, e as Tribos indicaram que estão satisfeitas com o redesenho proposto. Adicionalmente, os planejadores do projeto irão recorrer a várias medidas adicionais para proteger as áreas de paleossolos que quaisquer impactos inadvertidos.

O Estado e as Tribos também concordaram que lhes será concedida a oportunidade de monitorar as atividades de construção, e de que um arqueólogo devidamente treinado estará à bordo dos navios de dragagem para monitorar atividades de movimentação de solos. Propriedades históricas descobertas inesperadamente durante a implementação do projeto deverão ser tratadas de acordo com as provisões contidas em 36 CFR § 800.12 e os procedimentos definidos na Sistema de Orientação Para a Descoberta Inesperada de Recursos

Arqueológicos Submersos e o caso Sistema de Orientação Para a Descoberta Inesperada de Restos Humanos a fim de limitar efeitos adversos a esses recursos .

Um navio naufragado também foi identificado na parte de submarés do Projeto. O SHPO e o MBUAR concordaram que o naufrágio não satisfaz o Critério de Qualificação para entrar na lista do Registro Nacional de Locais Históricos, e que nenhuma investigação adicional se faz necessária.

Foi conduzido um levantamento dos 12 acres originais na área de planalto em 2010, concluindo que nenhum recurso cultural adicional de contexto ou investigação arqueológica subterrânea era necessário na área de planalto. No entanto, desde o final deste levantamento, o tamanho da área superior cresceu de maneira significativa passando de 12 acres para aproximadamente 21.4 acres a fim de permitir um espaço adicional de assentamento. Devido a essa expansão, o Estado fez um segundo levantamento, o Estudo de Recursos Culturais Adicionais e de Contexto, e uma Avaliação de Sensibilidade Arqueológica, em setembro de 2012. Esta avaliação de setembro, a qual incluiu o estudo da área feito em junho de 2010, confirma os achados de junho de 2012 e concluindo que nenhum recurso cultural adicional de contexto ou investigação arqueológica subterrânea era necessário na área estudada de planalto estendida. No entanto, como condição desta Resolução, deve ser feito um levantamento Fase B1, devendo a mesma ser submetida a EPA para revisão e aprovação antes de que seja feita qualquer movimentação de solos de mais de 12 polegadas na parte de planalto compreendendo a área de habitação da empresa Acushnet Mills. (Ver Anexo 1 ao Apêndice G para a localização desta área delicada).

A EPA reviu todas as investigações arqueológicas com relação às áreas a serem afetadas pelo Projeto e considerou as opiniões do SHPO e das partes com as quais consultou incluindo, MBUAR, a Tribo Wampanoag de Gay Head (Aquinnah) e a Tribo Mashpee Wampanoag. À luz dessas investigações, modificações no desenho do projeto, determinações e condições discutidas acima, a EPA decidiu que o Projeto não afetará de maneira adversa propriedades históricas. A EPA notificou o SHPO e partes com as quais consultou de seu parecer de que não haverá efeitos adversos em 28 de setembro de 2012. O SHPO concordou com este parecer em 16 de outubro de 2012. Devido ao fato de que as partes não tiveram objeções passados 30 dias do recebimento desse parecer e a concordância do SHPO, a EPA pode prosseguir com esta Resolução.

Para uma discussão mais detalhada, ver o Apêndice G a esta Resolução.

***Levantamento de Habitat Essencial Para Peixes de Acordo com a Lei Magnuson-Stevens, 16 U.S.C. § 1851 et seq.***

Esta Lei determina os procedimentos criados para identificar, conservar, e melhorar o habitat essencial de peixes (EFH) para aquelas espécies reguladas de acordo com o plano da lei federal de gerenciamento de pesca marinha. Antes que seja tomada uma ação à nível federal, deve ser feita uma consulta com o Serviço Nacional de Pesca Marinha da Administração Oceânica e Atmosférica Nacional (NMFS).

A EPA consultou com o NMFS sobre este Projeto. Depois da emissão do Projeto de Resolução, a NMFS fez recomendações a EPA com relação à conservação em 21 de agosto de 2012, o que levou a diversas reuniões entre a EPA, NMFS e o Estado para examinar as medidas que deveriam ser tomadas para responder às preocupações da NMFS. A EPA concluiu as suas consultas em 30 de outubro de 2012, fornecendo respostas às recomendações do NMFS, incluindo a identificação de passos adicionais que serão requeridos do Estado para que este proteja o EFH.

A maioria dos impactos ao habitat do EFH ligada a este projeto será temporária e reversível. Será requerido o monitoramento de ambiente para garantir que os Padrões de Desempenho sejam satisfeitos. Excedências de desempenho aos padrões pode precipitar redução nos níveis de dragagem, a instalação de material absorvente e cortinas de silte, e outras medidas para assegurar a proteção da qualidade de água. Para os impactos de caráter permanente o Estado desenvolveu um pacote de mitigação o qual deve compensar pela perda antecipada de marisma salgado, habitat entremarés, do habitat de desova do linguado de inverno (submaré raso), e o habitat profundo de submarés. O Estado irá semear mariscos “quahog” (*Mercenaria mercenaria*) em águas abertas à pesca de marisco ao sul da barreira de furacões para compensar pela perda esperada de 9 milhões de mariscos. A EPA determinou que os impactos nas espécies EFH serão minimizados e mitigados na medida máxima do possível, desde que o Estado implemente plenamente todas as medidas de minimização e mitigação propostas descritas acima.

Para uma discussão mais detalhada, ver Apêndice H desta Resolução.

#### ***Lei da Coordenação da Vida Selvagem e Pesca, (“FWCA”) 16 U.S.C. §661-677e***

Esta Lei requer que haja consulta entre o Serviço de Pesca e Vida Selvagem dos EUA (“FWS”) e os órgãos que trabalham com pesca e vida selvagem nos estados com o propósito de “prevenir a perda e o dano aos recursos de vida selvagem”. Este processo inclui consultas a qual envolve participação informal e formal em todas as fases de planejamento do projeto, construção, operação, e manutenção; produção de relatórios com achados e recomendações, a qual é a culminação do mandato de fazer levantamentos e investigações; e consideração e implementação, as quais tecnicamente são atividades do órgão responsável, mas que podem ser significativamente influenciadas por ações do FWS e contínua participação no planejamento e no processo decisório.

A EPA coordenou de perto com o FWS com relação a ambos o FWCA e a Lei das Espécies Ameaçadas durante a sua avaliação do Projeto proposto. As conclusões da EPA com relação aos potenciais impactos à pesca e vida selvagem em decorrência do projeto e potenciais medidas de mitigação são discutidas nas seções 5, 6 e 7 do Apêndice E. A FWS não ofereceu qualquer comentário sobre o Projeto. A EPA acredita que o Projeto, se conduzido de acordo com os termos da Resolução, irá assegurar a conservação da pesca e da vida selvagem, e que não irá causar qualquer efeito adverso significativo.

Para uma discussão mais detalhada ver o Apêndice O desta Resolução.

***Lei das Espécies Ameaçadas, 16 U.S.C. §1531 et seq.***

A Seção 7 da Lei das Espécies Ameaçadas requer que a EPA garanta, em consulta com o Serviço de Pesca e Vida Selvagem (“FWS”) ou o Serviço Nacional de Pesca Marinha (“NMFS”) que qualquer ação autorizada pela EPA não colocará em perigo a existência contínua de qualquer espécie ameaçada ou em perigo, ou afetar de modo adverso habitats críticos.

Após a identificação de três espécies sob a jurisdição do FWS que podem vir a ocorrer na área do Projeto proposto, a EPA iniciou consulta informal com o FWS e forneceu a mesma uma minuta de uma Avaliação Biológica da EPA. As três espécies são a andorinha-do-mar rosada (ameaçada), a batuíra-melodiosa e o cicindela dorsalis dorsalis (ambas espécies ameaçadas). A EPA subsequentemente determinou, e o FWS confirmou informalmente, que a batuíra-melodiosa e o cicindela dorsalis dorsalis não se encontram na área do projeto. A EPA recebeu uma confirmação final por escrito do FWS. A EPA completou um Levantamento Biológico final sobre os efeitos potenciais da construção e a operação a longo prazo do Projeto proposto na andorinha-do-mar rosada e, pelas razões discutidas no Levantamento Biológico final a EPA concluiu que enquanto o Projeto proposto pode afetar a andorinha-do-mar rosada, é improvável que o Projeto afete a espécie de maneira adversa. A FWS concordou com as conclusões da EPA por carta datada de 29 de agosto de 2012. Ver Apêndice K1 para o Levantamento Biológico da EPA para a na andorinha-do-mar rosada.

A EPA também identificou um esturjão do atlântico, uma espécie também ameaçada sob a jurisdição do NMFS, a qual tem o potencial de ocorrer na área do Projeto e de ser afetado de maneira adversa pela ação proposta. O NMFS ofereceu comentários à EPA em 19 de junho de 2012, dizendo que as espécies podem estar presente no porto de New Bedford. Após obter assistência técnica do NMFS a EPA iniciou uma consulta informal e transmitiu o seu Levantamento Biológico e conclusões ao NMFS em 31 de outubro de 2012. (Ver Apêndice K2 para o Levantamento Biológico da EPA à respeito do esturjão do atlântico.) Como discutido no Levantamento Biológico, a EPA concluiu que o Projeto Sul proposto pode afetar o esturjão do atlântico, mas que com as medidas específicas de mitigação é improvável que hajam efeitos adversos para a espécie. A NMFS concordou com as conclusões da EPA por carta datada de 14 de novembro de 2012.

Para uma discussão mais detalhada ver o Apêndice I desta Resolução.

***Lei de Controle de Substâncias Tóxicas (TSCA), 15 U.S.C §2601 et seq.***

***40 CFR §761.61 Remediação de Resíduos de PCB***

A TSCA, e o regulamento de sua implementação 40 C.F.R. Parte 761, regula a manufatura, o processamento, a distribuição no comércio, uso, limpeza, armazenamento e o descarte de PCBs. Em particular, § 761.61(c) faz provisão para a limpeza e opções de descarte para a remediação de resíduos de PCB como definidos no §761.3 através de um procedimento de auto-implementação, através do descarte baseado em desempenho, ou em base de risco com a aprovação da EPA. Uma aprovação com base em risco requer a determinação pela EPA de que o método proposto não irá apresentar um risco exagerado de danos à saúde ou ao meio

ambiente. O Estado determinou que solo contaminados por PCB a serem escavados, descartados e cobertos, e sedimentos a serem dragados, descartados e cobertos satisfazem a definição de remediação de PCB para lixo definido no §761.3 da TSCA. Como tal, este solo e sedimento são regulados para limpeza de acordo com § 761.61(c).

Baseado na informação fornecida pelo Estado, a EPA determinou que o método de escavação, descarte e cobertura proposto para as terras de planalto, e a dragagem, descarte e cobertura de certos sedimentos contaminados por PCB, incluindo dragagem e descarte relativas a célula de CAD 3, todas as quais estão incluídas no Projeto proposto do Terminal Sul, não apresentam um risco excessivo para a saúde humana ou ao meio ambiente, desde que as medidas estabelecidas na Determinação TSCA anexas como Apêndice J(1) a esta Resolução sejam satisfeitas. As atividades que estão cobertas e as condições contidas na Determinação TSCA estão descritos de maneira mais detalhada no Apêndice J(1).

Adicionalmente, a EPA está propondo modificar uma Determinação TSCA existente divulgada em 12 de novembro de 2008, e modificada em 18 de junho de 2012 para incluir a dragagem e descarte de sedimentos dragados contaminados por PCB do interior da área da célula de CAD 3 para dentro da célula de CAD 2 existente. Baseado na informação fornecida pelo Estado, e contanto que as condições nesta Segunda Modificação à Determinação TSCA §761.61(c) de 12 de novembro de 2008 com as emendas feitas em 18 de junho de 2012 sejam cumpridas, a EPA está determinando que o descarte de sedimento da célula de CAD 3 para dentro da célula CAD 2 não apresenta um risco excessivo para a saúde humana e para o meio ambiente. As atividades cobertas e as condições contidas nesta Determinação TSCA modificada estão explicadas de maneira mais completa no Apêndice J(2).

Ver os Apêndices J(1) e J(2) para uma descrição completa das condições da Determinação TSCA.

***Lei do Ar Limpo, 42 U.S.C. §7506(c), 40 CFR Parte 93, Sub-parte B (Regra Geral de Conformidade)***

***42 U.S.C. § 7412, 40 CFR Partes 61 e 63 (NESHAPs)***

A Regra de Conformidade Geral da EPA, 40 CFR Parte 93, Sub-parte B, implementa a seção 176(c) da Lei do Ar Limpo para áreas de não-conformidade e manutenção. Ela requer que ações federais, a não ser que sejam isentas, conformem-se com os planos de implementação aprovados a nível federal. A EPA analisou os impactos na qualidade do ar associados com a construção do Projeto Terminal Sul para aplicabilidade de conformidade de acordo com a Regra Geral de Conformidade. A EPA determinou que tais impactos não deverão exceder os níveis mínimos de emissão direta e indireta de um poluente primário ou o seu precursor, e estão isentos sob 40 CFR 93.153.<sup>56</sup> Qualquer emissão indireta posterior geralmente não está dentro do programa contínuo de responsabilidade da EPA, e geralmente não podem ser controlados de

---

<sup>56</sup> A EPA determinou que a liberação de NOx e VOCs produzidos durante a construção da CDF estão abaixo dos níveis mínimos baseado no tipo de equipamento a ser usado, o período de construção de 9 meses, e a quantidade de horas que cada equipamento trabalhará por dia. A liberação de NOx é calculada em aproximadamente 27.70 toneladas (por ano) e aproximadamente 1.3 toneladas por ano de VOCs.

uma maneira prática pela EPA . Por essas razões a determinação de conformidade não é requerida para que a EPA autorize este projeto.

Se o projeto envolver qualquer atividade coberta sob 40 FCR Parts 61 (NESHAPs), aí será requerido ao proponente que ele cumpra com o NESHAP aplicável.

Ver o Apêndice A desta Resolução para os requerimentos mínimos de monitoramento do ar.

### **Ordens Executivas e Políticas**

De acordo com a diretriz da EPA, “Adicionalmente às leis obrigatórias e regulamentos, muitos órgãos de meio ambiente federais e estaduais e agências de saúde pública... desenvolveram critérios, recomendações, orientação, e proposta de padrões que não são legalmente obrigatórios, mas que podem fornecer informações úteis ou procedimentos recomendáveis.<sup>57</sup> Estes materiais “a serem consideradas” (To Be Considered - TBCs) foram criados para complementar o uso de ARARs, e não para competir ou substituir os mesmos. Os TBCs não são aplicáveis legalmente e portanto não são ARARs. A sua identificação e uso não são obrigatórios.<sup>58</sup> Os “TBCs” também podem incluir Ordens Executivas. Eles diferem no entanto de outros “TBCs” pelo fato de que estas são ordens do Presidente para todos os empregados do poder executivo, de modo que mesmo não sendo ARAR sob a CERCLA elas devem ser cumpridas.<sup>59</sup>

A seguir encontra-se uma lista de Ordens Executivas federais significativas que foram identificadas como TBCs para o Projeto proposto.

### ***Ordem Executiva 11988 para o Gerenciamento de Planícies Aluviais***

A Ordem Executiva 11988 estabelecendo os requerimentos para agências federais no gerenciamento de assuntos de planícies aluviais foi divulgada em 24 de Maio de 1977 para desenvolver a Lei de Política Nacional de Meio Ambiente de 1969, entre outros estatutos federais, “a fim de evitar na medida do possível os impactos adversos de curto e longo prazo associados com a ocupação e modificação de planícies aluviais e para evitar o apoio direto ou indireto ao desenvolvimento de planícies aluviais sempre que houver uma alternativa prática”. Cada agência tem a responsabilidade de avaliar os efeitos potenciais de qualquer ação que eles possam tomar em planícies aluviais; ...refletir considerações de perigos de enchentes e gerenciamento de planícies aluviais; e de determinar procedimentos para implementar as políticas e requerimentos desta Ordem. A divulgação por parte da EPA desta Resolução pode ser considerada uma ação federal. Antes de tomar ação, cada agência deve determinar (1) se a ação proposta vai ocorrer numa planície aluvial; (2) em caso positivo, considerar alternativas práticas para evitar efeitos adversos e desenvolvimento incompatível na planície aluvial; (3) antes de

---

<sup>57</sup> Ver “Manual CERCLA Manual de Conformidade com Outras Leis: Interino Final”, EPA/540/G-89/006 (Agosto 1988), p. 1-76.

<sup>58</sup> Ver “Considerando Terrenos Úmidos em Áreas CERCLA”, EPA A540/R-94/019 (Maio 1994), p. 11.

<sup>59</sup> Id. at p. 12

tomar ação, desenhar ou modificar a ação de modo a minimizar o dano potencial à planície aluvial ou dentro da mesma, e tomar ações para restaurar e resguardar o valor natural e benéfico da planície aluvial; e (4) prover oportunidade para comentários do público.

O Projeto do Terminal Sul inclui atividades que afetam ou resultam na ocupação e modificação de planícies aluviais. O Estado calcula que a construção do Projeto do Terminal Sul resultará na perda de 27.33 acre/pé de área de alagamento devido ao aterro dentro da área da CDF. Isto representa um aumento de aproximadamente 0.156 polegadas nos níveis de água durante a ocorrência de enchentes. Consequentemente, a Ordem Executiva 11988 (Gerenciamento de Planícies Aluviais) requer que a EPA faça a determinação de que não há alternativas práticas para a localização da CDF que não seja naquele local. Após rever outros locais alternativos, a EPA determinou que, devido ao uso da CDF como um terminal marinho para apoiar a indústria eólica costeira, e o critério requerido para apoiar aquele uso, não há alternativa prática à ocupação e modificação da planície de aluvião dentro da barreira de furacões na área do terminal sul. Enquanto que o Estado não crê que este impacto vá ser significativo<sup>60</sup>, ele identificou que o projeto de restauração planejada para a ilha de Marsh proverá mitigação para a perda de capacidade de alagamento nessa área.<sup>61</sup> O trabalho planejado para a ilha de Marsh resultará num aumento da capacidade absorção de cheias na ordem de of 39.67 acre-pé, o qual é mais do que o suficiente para compensar pela perda antecipada de 27.33 acre-pés durante a construção do Projeto para o Terminal Sul. O valor benéfico da área de aluvião identificada neste projeto e que será afetada pelo mesmo é a prevenção de enchentes. O conselho de administração do porto de New Bedford está presentemente custeando um programa para restaurar a Ilha de Marsh. O Estado assegura que através deste programa o valor benéfico principal da área de alagamento será restaurado. Um folheto de divulgação do conselho de administração do porto de New Bedford de junho de 2012 diz que é esperado que a restauração da Ilha de Marsh vá ter início em fins de 2013. O Estado informou que contanto que a restauração da Ilha de Marsh e o SER estejam em dia, o trabalho de mitigação de alagamentos irá ocorrer de acordo com o programado que irá, na medida do possível, ser em paralelo com a perda de capacidade de alagamento associada com a construção do projeto SER.<sup>62</sup>

A determinação por parte da EPA de que este projeto conforma-se aos requerimentos da Ordem Executiva 11988 é expressamente condicionada à conclusão do projeto de mitigação na Ilha de Marsh dentro do prazo de um ano a contar da data de conclusão da CDF.

Para uma discussão detalhada ver o Apêndice L nesta Resolução.

---

<sup>60</sup> A EPA, a seu critério, consultou com a FEMA sobre este impacto relativo à perda da área de absorção de enchentes para o porto de New Bedford. A FEMA não achou que a perda fosse significativa.

<sup>61</sup> Quando da elaboração do Projeto de Resolução, a EPA não recebeu nenhuma informação do Estado indicando que a área de absorção de cheias criada pelo projeto de restauração da ilha de Marsh havia sido identificado como medida de mitigação de absorção de cheias para qualquer atividade no Porto de New Bedford. Desde a divulgação do Projeto de Resolução o Estado tem declarado à autoridade que concede o licenciamento para tais projetos que "...não está ciente de qualquer outro projeto no porto de New Bedford que está em andamento no momento, ou antecipa-se que vá ser identificado como mitigação de qualquer outro projeto ou atividade ou planejado a vir ocorrer no porto de New Bedford." (Ver apresentação do Estado datada de 12/10/12.) O Anexo B da apresentação do Estado datada de 26 de junho de 2012 contém planos para o projeto de restauração da ilha de Marsh.

<sup>62</sup> Ver MAssDEP2012g.

***Ordem Executiva 12898 – Ações Federais para Responder Questões de Justiça Ambiental em Populações Minoritárias e de Baixa-Renda, 59 Fed. Reg. 7,629 (16 de Fev., 1994)***

Esta Ordem Executiva federal requer que, na medida máxima do possível, cada agência federal identifique e responda, conforme o caso, a efeitos desproporcionalmente grandes e adversos à saúde humana ou ao meio ambiente de seus programas, políticas e atividades em populações minoritárias e de baixa-renda nos Estados Unidos.

O Estado identificou certas áreas localizadas dentro ou ao longo da via de acesso de caminhões (Rota 18) como áreas de justiça ambiental. A EPA concorda com essa avaliação. Aí então a MassDEP considerou o tráfego existente e potencial, ruído, e impactos na qualidade do ar naquelas áreas e determinou que é esperado que haja um mínimo de impacto em termos de tráfego adicional, ruído, e impactos na qualidade do ar, e que assim não se espera que isso vá ter um efeito desproporcionalmente grande e adverso à saúde humana ou ao meio ambiente em minorias ou populações de baixa renda. A EPA sente que o MassDEP fez uma avaliação apropriada às populações de justiça ambiental. Um Plano de Gerenciamento de Construção (Construction Management Plan (CMP)), incluindo o monitoramento de ar e nível de ruídos será requerido a fim de minimizar os impactos relacionados construção.<sup>63</sup>

Para uma discussão detalhada, ver Impactos Potenciais na Comunidade na página 8 e o Apêndice M desta Resolução.

***Ordem Executiva de Zonas Úmidas 11990***

A Ordem Executiva 11990 exige que as agências federais tomem medidas para minimizar a destruição, perda ou degradação de zonas úmidas, e para preservar e aumentar os valores naturais e benéficos de zonas úmidas. Esta Ordem enfatiza a importância de evitar novas construções localizada em zonas úmidas a menos que não haja uma alternativa viável para aquela construção, e a minimização dos danos a aquelas zonas úmidas se a única alternativa viável for construir naquela área, como também oferecer ao público oportunidades antecipadas e adequadas para revisão pública dos planos e propostas que envolvam novas construções em zonas úmidas. Como discutido acima no Apêndice E, a EPA concluiu que não há uma alternativa viável ao enchimento dos 0.11 acre de marisma e 0.11 (acre) de zona úmida de água doce deste projeto. A EPA também concluiu que todas as medidas viáveis para minimizar os impactos nas zonas úmidas foram tomadas, e a mitigação do marisma salgado no parque River's End é extensa o suficiente para responder diretamente aos impactos tanto às zonas úmidas quanto a quaisquer impactos secundários, caso estes ocorram.

***Decreto 13112 Espécies Invasoras***

---

<sup>63</sup> Como mencionado na página 3, a EPA recebeu do Estado um Plano de Gestão de Construção, mas não irá rever este plano até depois da publicação da Resolução para assegurar-se de que Plano é consistente com o Projeto conforme descrito naquele documento.

Esta Ordem Executiva exige que as agências federais tomem medidas a fim de intensificar o controle e manejo, e previnam a propagação de espécies invasoras. Na medida em que a divulgação pela EPA desta Resolução é considerada uma incumbência a nível federal, a EPA fez uma revisão do Projeto proposto a fim de determinar o seu impacto no controle e prevenção de espécies invasoras.

O Estado elaborou, e a EPA aprovou, um plano de monitoramento para após a construção das estacagem e antepara para detectar a presença de novas espécies invasoras que podem colonizar as águas portuárias em consequência da construção da antepara do terminal e às numerosas estacas que com o decorrer do tempo sustentarão a expansão marítima ou que pode chegar através de navios internacionais (Ver MassDEP2012f).

Adicionalmente, existe o potencial de que espécies invasoras penetrem no marisma compensatório de mitigação do parque River's End. O Estado incorporou um Plano de Gestão de Espécies Invasoras (ISMP) no Plano Compensatório de Mitigação descrito na Seção 7.3 do Apêndice E. Como descrito naquela seção, a EPA julga que o ISMP será adequado para controlar a propagação da população de plantas invasoras dentro da área de restauração de zona úmida proposta que poderiam impedir o sucesso da mitigação de impactos às zonas úmidas.

Ver Apêndice N e Seção 7.3 do Apêndice E para maiores detalhes.

***Ordem Executiva 13175: Consulta e Coordenação com os Governos das Tribos Indígenas (6 de novembro de 2000)***

***EPA Política para a Administração de Programas Ambientais em Reservas Indígenas (1984)***

***EPA Política de Consulta e Coordenação com Tribos Indígenas (4 de maio de 2011)***

Em 6 de novembro de 2000, o Presidente emitiu a Ordem Executiva 13175, a fim de estabelecer consultas e colaboração regulares e significativas com os chefes das tribos indígenas no desenvolvimento de políticas federais que têm implicações nas tribos, para fortalecer a relação entre o governo dos Estados Unidos e o governo das tribos indígenas, e para reduzir a imposição de ordens sem respaldo financeiro nas tribos. Antes disso, a EPA tinha uma política formal especificando como interagir com as chefias de tribos, e de considerar os interesses das tribos na execução de seus programas de proteção à saúde humana e o meio ambiente. Assinado em 1984, este diretriz da EPA para a Administração de Programas Ambientais em Reservas Indígenas (diretriz de 1984) permanece como a base para programas do EPA envolvendo indígenas. Em 5 de novembro de 2009, o presidente assinou um Memorando de Consulta Tribal (Memorando Presidencial) instruindo cada departamento executivo a desenvolver um plano de ação detalhado para implementar a Ordem Executiva. Como resultado do Memorando Presidencial, a EPA, em 4 de maio de 2011, divulgou a Política de Consulta e Coordenação com Tribos Indígenas.

Em conformidade com a Ordem Executiva e políticas da EPA, a consulta com as tribos à respeito Ação Corretiva Otimizada do Estado no Terminal Sul de New Bedford tem estado em andamento

desde o início do projeto.<sup>64</sup> Considerando que o projeto de Ação Corretiva Otimizada do Estado tem o potencial de afetar os interesses das tribos, a EPA New England iniciou uma consulta que estabeleceu coordenação e comunicação entre a EPA, o Estado de Massachusetts, a Tribo Wampanoag de Gay Head (Aquinnah) e a Tribo Mashpee Wampanoag. Ambas as tribos reivindicam ter conexão cultural com a área do projeto.

Representantes das tribos e representantes da preservação histórica e ambiental participaram da consulta e atividades de comunicação que tem ocorrido desde dezembro de 2010 até outubro de 2012. Estas atividades de consulta e comunicação incluíram teleconferências, visitas à área e outras reuniões em pessoa nas vizinhanças do projeto ou no campus da Administração Nacional Oceanográfica e Atmosférica em Hole, Massachusetts., a qual foi considerada um local de reuniões mutuamente satisfatório e conveniente para ambos as tribos consultadas.

A EPA cumpriu com as suas responsabilidades sob a autoridade da Ordem Executiva 13175 de conduzir consultas com a chefia das tribos com relação a esta Resolução tratando do projeto para o Terminal Sul. A EPA entendeu e considerou o pedido das tribos de que o Estado incluia algumas espécies de água doce no plano de mitigação de zonas úmidas do projeto. A EPA concluiu que não seria viável fazer isso porque a mitigação estará focalizada em lagoas intermitentes de água salgada.

Para uma discussão detalhada, ver Apêndice P a esta Resolução.

### ***Declaração***

Pelas razões acima expostas, por minha assinatura abaixo, eu aprovo a emissão desta Resolução para a inclusão do Projeto do Terminal Sul conforme descrito neste documento na Ação Corretiva Otimizada do Estado, a qual é incorporado ao Registro de Decisão de 1998 para a Área de Superfundo do Porto Superior e Inferior.

James T. Owen III  
Diretor, Escritório da Área de Remediação e Restauração  
US EPA – Região 1 New England

Data

---

<sup>64</sup> Consultas com as tribos potencialmente afetadas iniciaram-se antes da data efetiva da Política de Consulta e Coordenação com Tribos Indígenas (4 de maio de 2011). Mesmo assim a EPA conduziu consultas com estas tribos de uma maneira geralmente consistente com aquela diretriz.