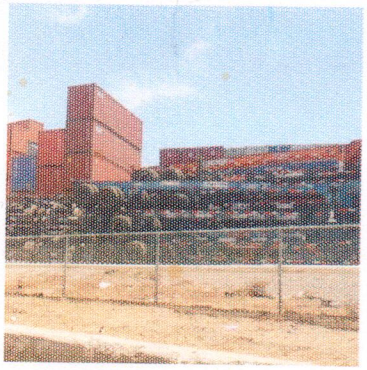
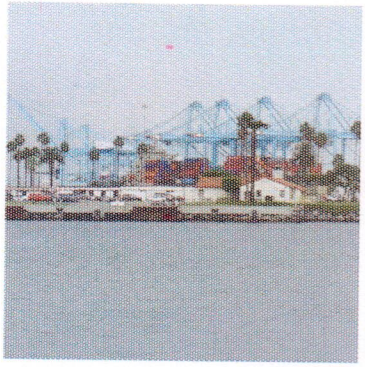




Harbor Community Benefit Foundation

ESTUDIO COMUNITARIO DEL USO DE SUELO CONEXO AL PUERTO

OBSERVACIÓN DE LOS PUERTOS DE LOS ÁNGELES, SAN PEDRO Y WILMINGTON

HARBOR COMMUNITY BENEFIT FOUNDATION

raimi + associates

OCTUBRE 2017

Board ofDirectors:

Dr. David Sloane
Presidente

Gisele Fong
Vicepresidenta

Ed Avol
Secretario

David Thornburg
CFO/Tresorero

Angelo Logan
Director

Cristin Mondy
Directora

Jayme Wilson
Directora

HARBOR COMMUNITY BENEFIT FOUNDATION

1ro de octubre, 2017

Saludos a todos:

El anexo a la presente es copia de nuestro Estudio Comunitario del Uso de Suelo Conexo al Puerto, presentado por la junta directiva y el personal de la fundación *Harbor Community Benefit Foundation* (HCBF, por sus siglas en inglés). El presente informe, realizado con la ayuda de nuestros consultantes de *Raimi + Associates*, ilustra una importante discusión respecto a los impactos que resultan de las actividades del Puerto de Los Ángeles y negocios asociados al puerto en las comunidades colindantes como Wilmington y San Pedro. *Raimi + Associates* compiló un acervo de datos estadísticos que pintan dichos impactos, y proveen -para los habitantes y organizaciones de la localidad- un mejor entendimiento de la capacidad de respuesta ante condiciones perjudiciales que afectan a la población debido a la proximidad al puerto.

La HCBF se formó hace seis años como resultado de una resolución a una disputa civil de 2008 relativa a la ampliación de la terminal *TraPac*. Conociendo que dicha ampliación incrementaría los daños ambientales asociados con las actividades portuarias, un grupo de organizaciones e individuos apelaron la aprobación de la ampliación de la terminal portuaria. En la resolución, el puerto creó un fondo cuya administración está en manos de la HCBF, a fin de mitigar los impactos para la población comunitaria que resultan de las actividades portuarias. En los últimos seis años, la HCBF ha otorgado $5.2 millones de los aproximadamente $8 millones disponibles para 58 grupos comunitarios al servicio de Wilmington y San Pedro. Estos otorgamientos han mejorado la estética de la comunidad, el acceso a cuidado de salud, la salud respiratoria y circulatoria, y el orgullo comunitario, mientras que también han informado a la juventud acerca de la ecología y ambiente marítimo.

Como parte del acuerdo *TraPac*, la HCBF se vio obligada a emprender una evaluación de los impactos portuarios en el uso de suelo colindante. El presente estudio, junto con estudios complementarios de niveles de ruido en Wilmington y San Pedro, pretende ayudar a que la HCBF determine las prioridades en la creación de becas a fin de dar en el blanco de las gestiones e inquietudes específicas planteadas por la evaluación.

El estudio también identifica otras actividades e impactos industriales cuyos nexos con actividades portuarias son mínimos o nulos. Estos impactos adicionales se incluyeron con el propósito de informar a las comunidades aledañas, pero no a manera de insinuar que el puerto es el responsable de la mitigación del impacto por actividades no asociadas al puerto. El informe adjunto no tiene el propósito, por sí solo, de establecer un nexo legal entre las actividades portuarias y algún impacto específico propuesto o alguna intervención de mitigación en particular que la HCBF pueda proponer. No contamos con los fondos o la misión para completar el estudio que pudiera generar un nexo legal entre alguna mitigación en particular y los impactos del puerto. En cambio, el presente informe recopila efectivamente la información y reflexiones respecto a la vida de los habitantes de las comunidades del puerto, los estragos que experimentan al vivir junto a un gran complejo industrial, y los efectos perjudiciales -directos e indirectos- en su salud y bienestar debido a dicha proximidad. El informe puede también servir como punto de partida para una variedad de futuras investigaciones.

Esperamos que el Estudio Comunitario de Uso del Suelo Conexo al Puerto sea una fuente de información útil para ustedes. Le agradecemos a *Raimi + Associates*, a muchos de los comunitarios, y expertos ambientales, que con su participación garantizaron que el informe sea una representación fidedigna de las comunidades portuarias, y gracias por esmerarse en la producción e investigación del informe.

Sinceramente,

David C. Sloane
Presidente, Junta Directiva
Harbor Community Benefit Foundation

Para más visite:
www.hcbf.org

Colaborando para el fomento de seguridad, salud y belleza de San Pedro y Wilmington.

Esta página se dejó en blanco intencionalmente

MENCIÓN ESPECIAL

JUNTA DIRECTIVA DE *HARBOR COMMUNITY BENEFIT FOUNDATION*

MIEMBROS ACTUALES

Ed Avol, Universidad del Sur de California
Gisele Fong, *The California Endowment*
Cristin Mondy, Departamento de Salud Pública del Condado de LA
David Sloane, Universidad del Sur de California*
David Thornburg, *DW Thornburg, Inc.*
Angelo Logan, *Moving Forward Network*, Instituto de Políticas Urbanas y Ambientales del Colegio Occidental
Jayme Wilson, Supervisor del Condado de LA Oficina de Janice Hahn's

EX-MIEMBROS

Sean Hecht, Universidad de California Los Ángeles*
Michele Prichard, Liberty Hill Foundation
Kathleen Woodfield, Coalición de Propietarios de Casa de San Pedro y Península*
Jesse Marquez, Coalición Peter Peyton por un Ambiente Seguro, ILWU Local 63
Silvia Prieto, Departamento de Salud del Condado de LA

**Fungieron en el Comité Asesor Provisional de Estudios*

EMPLEADOS DE *HARBOR COMMUNITY BENEFIT FOUNDATION*

Meghan Reese, Directora Ejecutiva
Ata Khan, Administrador de Programas (previamente)

INVESTIGADORES COMUNITARIOS

Queremos agradecerle a Jesse Márquez de la Coalición por un Ambiente Seguro (CFASE, por sus siglas en inglés) y a Sylvia Betancourt de Alianza de Long Beach por Niños con Asma (LBACA, por sus siglas en inglés) por su labor de reclutamiento, capacitación y colaboración comunitaria con residentes, a fin de recopilar y verificar los datos. También le agradecemos a los residentes comunitarios que aportaron a la verificación de ocupación de suelo:

Sofia Carrillo
Ricardo Garcia Yépez
Yemili Perez
Isaias Pulido
Elizabeth Reyes
Martha Romo
Magali Sanchez-Hall
Zita Villamil

CONSULTANTES DE INVESTIGACIÓN

RAIMI + ASSOCIATES

Beth Altshuler, MCP MPH CPH, Administradora de Programas
Tina Yuen, MCP MPH CPH, Investigadora de Salud Ambiental
(previamente) Paige Kruza, MPH, Investigadora de Salud Ambiental
Stephanie Miller, Apoyo Investigativo y Diseñadora de Gráficos

THE CIVIC ENGINE

Rajiv Bhatia, MD MPH, Asesor Técnico

REVISORES DE PANEL DE EXPERTOS

Colleen Callahan, MA, Directora Adjunta, Centro de Invocación Luskin en UCLA

Sandra Genis, Experta en CEQA
Peter Greenwald, Jubilado, previamente del Distrito de Administración de Calidad del Aire de la Costa Sur
Travis Longcore, PhD, GISP, Profesor Adjunto de Arquitectura, Ciencias Espaciales y Ciencias Biológicas en la Universidad del Sur de California

GRACIAS A TODOS LAS PARTES QUE GESTIONAN LO COMUNITARIO Y QUE APORTARON SUS PERSPECTIVAS Y PENSAMIENTOS EN ESTE PROCESO.

TABLA DE CONTENIDO

INTRODUCCIÓN 1
Resumen general 2
Contexto 3
Metodología del estudio 4
Orden general del documento 6

1. PERFIL COMUNITARIO 7
Resumen 8
Área de estudio 8
Demográfica 13
Raza y origen étnico 20
Preparación académica e ingresos 22

2. TRASLADO POR CALLES Y FERROCARRIL, SEGURIDAD E INFRAESTRUCTURA 31
Resumen 32
Impacto peatonal por el uso industrial del suelo 33
Volumen de camiones, colisiones de camiones, colisiones de vehículos 42
Pasos a nivel ferroviarios e impactos férreos 56

3. USO DE SUELO 77
Resumen 78
Usos incompatibles de suelo 78
Negocios relacionados al puerto y que prestan servicios al puerto 94
Inmuebles vacios 104
Yardas que almacenan chasis, camiones y contenedores 110
Impactos en lo estéticos y apariencia 118

4. USOS DE SUELO NOCIVOS Y CONTAMINANTES 135
Resumen 136
Usos de suelo nocivos y fuentes de contaminación 136
Proximidad de receptores sensitivos ante usos de suelo nocivos y contaminantes 154

5. ACCESO A BIENES Y SERVICIOS 163
Resumen 164
Servicios y recursos vecinales 164

6. EMPLEOS Y BIENES INMOBILIARIOS 183
Resumen 184
Empleo 186
Valor de propiedades residenciales 198

7. RECOMENDACIONES 211
Resumen 212
Tabla de recomendaciones 213

LISTADO DE MAPAS

Mapa 1: Perspectiva del área de estudio 9
Mapa 2: Vecindarios del área de estudio 10
Mapa 3: Área del censo 11
Mapa 4: Manzanas del censo 12
Mapa 5:Densidad demográfica 14
Mapa 6: Porcentaje de residentes menores de 5 años 17
Mapa 7: Porcentaje de residentes menores de 18 años 18
Mapa 8: Porcentaje de residentes mayores de 65 años 19
Mapa 9: Concentración de residentes que son de color y/o hispanos/latinos 21
Mapa 10: Concentración de pobreza: porcentaje de residentes al 100% debajo del umbral federal de pobreza 25
Mapa 11: Concentración de pobreza: porcentaje de residentes al 200% debajo del umbral federal de pobreza 26
Mapa 12: Porcentaje de residentes mayores de 25 años que no cursaron la preparatoria 27
Mapa 13: Porcentaje de trabajadores desempleados de 16 o más años de edad 30
Mapa 14: Impactos en la peatonalización por usos industriales de suelo 39
Mapa 15: Rutas de camiones en autopistas de California y promedio anual de volumen de tránsito de camiones al día 46
Mapa 16: Colisiones con camiones implicados 49
Mapa 17: Colisiones con camiones implicados - densidad 50
Mapa 18: Colisiones con camiones implicados en zonas residenciales 51
Mapa 19: Colisiones de vehículos – muertes y lesiones 53
Mapa 20: Colisión de todo tipo de vehículos - densidad 54
Mapa 21: Paso a nivel ferroviario 62
Mapa 22: Paso a nivel ferroviario: Wilmington 63
Mapa 23: Paso a nivel ferroviario: San Pedro 64
Mapa 24: Colisiones de vehículos con lesiones y muertes en los primeros 250 pies de un paso a nivel ferroviario 67
Mapa 25: Colisiones de vehículos con lesiones y muertes en los primeros 250 pies de un paso a nivel ferroviario – Densidad. 68
Mapa 26: Escuelas y proximidad a pasos a nivel ferroviarios 71
Mapa 27: Miniatura de usos zonificados 83
Mapa 28: Miniatura de usos evaluados 83
Mapa 29: Denominación actual de zonificación 85
Mapa 30: Datos evaluativos de propiedades 86
Mapa 31: Usos incompatibles de suelo 87
Mapa 32: Usos residenciales en zonas industriales y manufactureras: Wilmington 90
Mapa 33: Usos residenciales en zonas industriales y manufactureras: San Pedro 91
Mapa 34: Usos incompatibles de suelo, exentando usos variados 92
Mapa 35: Negocios relacionados al puerto 93
Mapa 36: Negocios nocivos relacionados al puerto 100
Mapa 37: Negocios relacionados al puerto – Densidad 101
Mapa 38: Parcelas vacías 109
Mapa 39: Yardas de almacenamiento de chasis, camiones y contenedores 114
Mapa 40: Yardas de almacenamiento de chasis, camiones y contenedores: Wilmington 115
Mapa 41: Yardas de almacenamiento de chasis, camiones y contenedores: San Pedro 116
Mapa 42: Ubicación de playas en San Pedro 140
Mapa 43: Fuentes nocivas y contaminantes y la densidad demográfica 146
Mapa 44: Fuentes estáticas de contaminación y residuos peligrosos 152

Mapa 45: Usos de suelo sensitivo 161
Mapa46: Establecimientos de cuidado infantil 172
Mapa 47: Instituciones médicas 174
Mapa48: Acceso alimenticio 178
Mapa 49: Índice de licencias de venta de licores para consumo interno y externo por cada 10,000 residentes 180
Mapa 50: Índice de licencias de venta de licores para consumo exclusivamente externo por cada 10,000 residentes 181
Mapa 51: Densidad laboral (todo sector) 190
Mapa 52: Densidad laboral en sectores de comercio, transportación y servicios públicos 191
Mapa 53: Densidad laboral del sector de producción de bienes 192
Mapa 54: Espacios que habitan los empleados del Puerto de Los Ángeles conforme al área de censo (2014) 196
Mapa 55: Wilmington: precio promedio por pie cuadrado (en dólares 2014) 202
Mapa 56: San Pedro: precio promedio por pie cuadrado (en dólares 2014) 203
Mapa 57: Precio promedio por pie cuadrado por manzana (en dólares 2014) 2 recámaras y 1 baño en viviendas de familia única 204
Mapa 58: Precio promedio por pie cuadrado por manzana (en dólares 2014) 3 recámaras y 2 baño en viviendas de familia única 205
Mapa 59: Comparativa de ventas por pie cuadrado por comunidad 207

LISTADO DE TABLAS

Tabla 1: Área de estudio por densidad demográfica por vecindario 13
Tabla 2: Grupos etarios por vecindario 16
Tabla 3: Raza y origen étnico 22
Tabla 5: Criterios de nexos entre impactos del uso industrial de suelo y peatonalización 34
Tabla 6: Fuentes de información para el análisis del uso industrial y manufacturero de suelo en relación a la peatonalización 36
Tabla 7: Criterios de nexos en volumen de camiones, colisiones de camiones y colisiones de vehículos 41
Tabla 8: Colisiones con camiones implicados 44
Tabla 9: Colisiones de vehículos en general por vecindario 48
Tabla 10: Fuente de información 52
Tabla 11: Criterios de nexos entre impactos y pasos a nivel ferroviarios y ferrocarriles 55
Tabla 12: Número de pasos a nivel en el área de estudio por vecindario 59
Tabla 13: Tipos de señales de precaución y seguridad en pasos a nivel ferroviarios 61
Tabla 14: Colisiones a 250 pies de pasos a nivel ferroviarios 2010 – 2014 65
Tabla 15: Residentes que habitan el primer cuarto de milla luego de un paso a nivel ferroviario por vecindario 69
Tabla 16: Niveles de ruido y estridencia en gráficas ilustrativas de ruido en interiores y exteriores 70
Tabla 17: Número de residentes en los primeros 700 pies de vías férreas por vecindario 74
Tabla 18: Fuentes de información de análisis de impactos de pasos a nivel y ferrocarriles 75
Tabla 19: Criterios de nexos en el uso incompatible de suelo 76
Tabla 20: Todos los usos incompatibles de suelo por vecindario 81
Tabla 21: Parcelas valoradas como bajas, pero zonificadas como altas por vecindario 83
Tabla 22: Usos de parcelas valoradas como bajas, pero zonificadas como altas 84
Tabla 23: Usos valorados como residenciales en áreas zonificadas como industriales o manufactureras 88
Tabla 24: Usos incompatibles de suelo en el área de estudio, exentando los usos variados 89
Tabla 25: Fuentes de información 89
Tabla 26: Criterios de nexos con negocios relacionados al puerto o que le prestan servicios al puerto.. 94
Tabla 27: Negocios relacionados al puerto con denominación del código de Sistemas de Clasificación Industrial de Norteamérica (NAICS, por sus siglas en inglés) incluidos en el análisis 95
Tabla 28: Total de negocios y negocios relacionados al puerto dentro de los confines de vecindarios 96
Tabla 29: Negocios relacionados al puerto por vecindario y con clasificación NAICS 97
Tabla 30: Total de negocios y negocios relacionados al puerto, entre vecindarios 99
Tabla 31: Fuentes de información.. 102
Tabla 32: Criterios de nexos entre el impacto de inmuebles vacíos y el Puerto de Los Ángeles 103
Tabla 33: Parcelas vacías por vecindario.. 106
Tabla 34: Parcelas vacías por vecindario y con clasificación de uso general 107
Tabla 35: Fuentes de información. 108
Tabla 36: Criterios de nexos con impactos de las yardas de almacenamiento de chasis, camiones y contenedores 110
Tabla 37: Cantidad y área de yardas de almacenamiento en el área de estudio 112
Tabla 38: Fuentes de información 113
Tabla 39: Criterios de nexos con impactos en lo estético y apariencia 118
Tabla 40: Fuentes de información 120
Tabla 41: Criterios de contaminantes del aire y repercusiones en la salud 134
137

Tabla 42: Incumplimientos anuales de Carga Diaria Total Máxima (TMDL, por sus siglas en inglés) en playas de San Pedro 141
Tabla 43: Calificaciones anuales comunes por clima 1994 - 2016 142
Tabla 44: Criterios de nexos con usos de suelo nocivos y contaminantes. 144
Tabla 45: Instalaciones de residuos peligrosos permitidos 147
Tabla 46: Instituciones de inspección y cumplimiento 147
Tabla 47: Instituciones de saneamiento 148
Tabla 48: Instalaciones de residuos 148
Tabla 49: Ubicación de impacto con aguas subterráneas. 149
Tabla 50: Fuentes estáticas de contaminación del aire bajo reglamentación 150
Tabla 51: Inventario de instalaciones emisoras de materias tóxicas 150
Tabla 52: Fuentes de información 153
Tabla 53: Recomendaciones de la Junta de Recursos del Aire (CARB, por sus siglas en inglés) en la ubicación de nuevos usos de suelo sensitivo 155
Tabla 54: Poblaciones en los primeros 1,000 pies de usos de suelo nocivos y contaminantes 157
Tabla 55: Usos de suelo sensitivo en el área de estudio 158
Tabla 56: Programas e instalaciones recreativas, escuelas y centros infantiles en los primeros 500 pies de fuentes estáticas de contaminación bajo reglamentación 158
Tabla 57: Servicios y atención médica para adultos mayores en los primeros 500 pies de fuentes estáticas de contaminación bajo reglamentación 159
Tabla 58: Programas e instalaciones recreativas, escuelas y centros de cuidado infantil en los primeros 1,000 pies de instalaciones y fuentes de contaminación del aire incluidas en el Inventario de Emisores de Materias Tóxicas 160
Tabla 59: Servicios y atención médica para adultos mayores en los primeros 1,000 pies de instalaciones y fuentes de contaminación del aire incluidas en el Inventario de Emisores de Materia Tóxica 160
Tabla 60: Fuentes de información 162
Tabla 61: Criterios de nexos con usos de suelo nocivos y peligrosos 168
Tabla 62: Centros y disponibilidad de cuidado infantil 171
Tabla 63: Disponibilidad de cuidado infantil (estandarizado) 171
Tabla 64: Instituciones médicas por vecindario 173
Tabla 65: Disponibilidad de comida saludable por vecindario 175
Tabla 66: Disponibilidad de comida rápida por vecindario 176
Tabla 67: Demográfica de habitantes en áreas con acceso "nulo" o "deficiente" a la venta al por menor de comida saludable (conforme al Índice de ambiente de venta al por menor modificada o mRFEI, por sus siglas en inglés 176
Tabla 68: Demográfica de habitantes a un cuarto de milla de opciones de comida rápida o saludable. 177
Tabla 69: Licencias de venta de licores para consumo interno y externo, y consumo exclusivamente externo. 179
Tabla 70: Fuentes de información 182
Tabla 71: Criterios de nexos con lo laboral 187
Tabla 72: Empleos relacionados al puerto por vecindario 189
Tabla 73: Empleos en el área de estudio por clasificación de sectores industriales en el NACS (2014) 193
Tabla 74: Raza y origen étnico de trabajadores 194
Tabla 75: Los primeros diez códigos postales donde habitan los trabajadores del total del área de estudio y sub-áreas del Puerto de Los Ángeles 196
Tabla 76: Residentes del área de estudio a quienes les favorece el empleo de puertos y relacionado al puerto 197
Tabla 77: Fuentes de información para el análisis laboral del área de estudio 197
Tabla 78: Criterios de nexos con impactos en el puerto y conexos en el valor de las propiedades residenciales 199
Tabla 79: Precio por pie cuadrado por vecindario 201
Tabla 80: Estadísticas de resumen de variables 208
Tabla 81: Precio por pie cuadrado en regresión lineal descriptiva 209
Tabla 82: Descripción de efectos variables 210
Tabla 83: Fuentes de información 210

LISTADO DE CIFRAS

Figure 1: Densidad demográfica 15
Figure 2: Población con ingreso anual por vivienda al 100% o 200% debajo del nivel de pobreza federal 23
Figure 3: Preparación académica 28
Figure 4: Índice de desempleo 29
Figure 5: Diagrama de ruta de impactos del uso de suelo industrial en la peatonalización 36
Figure 6: Porcentaje de áreas zonificadas como industriales o manufactureras por categoría de perímetro de manzanas 38
Figure 7: Promedio de perímetro de manzanas respecto a la presencia física de la zonificación industrial/manufacturera en la manzana 40
Figure 8: Diagrama de ruta de impactos por volumen de camiones, colisiones de camiones y colisiones de vehículos 43
Figure 9: Corredor de contenedores pesados del Puerto de Los Ángeles y densidad demográfica del área de estudio 45
Figure 10: Diagrama de ruta de impactos de pasos a nivel ferroviarios e impactos férreos 58
Figure 11: Dispositivos de seguridad para pasos a nivel ferroviarios en el área de estudio 65
Figure 12: Diagrama de ruta de impactos por usos incompatibles de suelo 80
Figure 13: Número de negocios relacionados al puerto por vecindario 98
Figure 14: Total de negocios y negocios relacionados al puerto, entre vecindarios 103
Figure 15: Diagrama de ruta de impactos de inmuebles vacíos 105
Figure 16: Diagrama de ruta por impactos de yardas de almacenamiento de chasis, camiones y contenedores 111
Figure 17: Diagrama de ruta de impactos en lo estético y apariencia 119
Figure 18: Estimaciones de MATES IV sobre riesgo de cáncer por cada millón de pobladores en el área de estudio 138
Figure 19: Diagrama de ruta de impactos de usos de suelo nocivos y contaminantes 143
Figure 20: Diagrama de ruta de impactos a bienes y servicios vecinales 167
Figure 21: Efectos de los ingresos del puerto y financiaciones del puerto 184
Figure 22: Flujo de impactos económicos generados por la actividad marítima 185
Figure 23: Diagrama de ruta laboral en el área de estudio 186
Figure 24: Número de empleos por sector en el área de estudio 188
Figure 25: Número de empleos relacionados al puerto por vecindario 189
Figure 26: Preparación académica del trabajador 194
Figure 27: Ingresos del trabajador 195
Figure 28: Diagrama de ruta de nexos con impactos de actividades del puerto y conexas respecto al valor de bienes inmobiliarios 199
Figure 29: Precio promedio del pie cuadrado por tipo de casa y vecindario 206

RESUMEN EJECUTIVO

CONTEXTO

Los puertos marítimos son un ingrediente crítico en el mantenimiento de nuestro presente sistema económico global. A los productores internacionales les favorece el tener acceso a mercados globales y a los consumidores norteamericanos les favorece el acceso fácil a bienes importados de todo el mundo.

El Puerto de Los Ángeles es el de mayor actividad en Estados Unidos respecto a volumen de contenedores. Éste también se ubica aledaño al Puerto de Long Beach, el cual es el segundo de mayor actividad en el país. La combinación de ambos puertos representa el puerto de contenedores número nueve en el mundo. Éstos forjan una buena parte de la economía e infraestructura de la región circundante.

Las comunidades de San Pedro y Wilmington están a los confines del Puerto de Los Ángeles. Mientras que los residentes y negocios en dichas comunidades también gozan de los beneficios al consumidor, éstas llevan una carga desproporcional de las actividades del puerto y conexas. Siendo que el Puerto de los Ángeles ha ampliado sus operaciones en las últimas décadas, dichas comunidades han padecido el aumento de las repercusiones en las condiciones económicas, estéticas, ambientales y sociales—lo cual afecta la salud.

PROBLEMA/PROPÓSITO

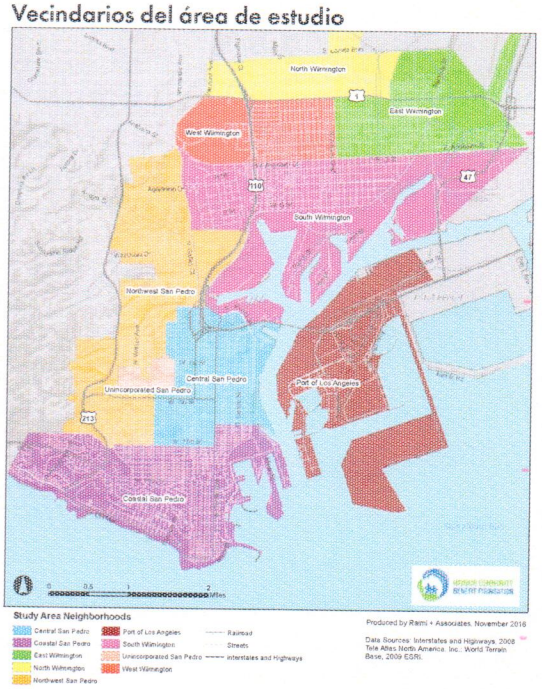
El Puerto de L.A. cuenta con varios programas comunitarios de mitigación en curso a fin de reducir las repercusiones negativas, sin embargo, están limitadas respecto a cómo y dónde pueden invertirse sus réditos conforme a la doctrina fiduciaria pública de la Comisión de Suelo Estatal (CSLC, por sus siglas en inglés). Este enmarque legal requiere que "debe haber un nexo justificable, documentado y proporcional en relación al impacto del puerto y/o operaciones portuarias con el proyecto externo propuesto." Por ello, los antiguos estudios de impactos del puerto de L.A. solamente analizaron los impactos directos de las actividades portuarias. Sin embargo, los comunitarios padecen un cúmulo de impactos conexos al Puerto de L.A. y negocios relacionados al puerto, cuyo entendimiento y documentación son importantes.

La fundación Harbor Community Benefit Foundation comisionó el Estudio Comunitario de Uso del Suelo Conexo al Puerto a fin de:

1. Explorar y documentar los impactos conexos al puerto en San Pedro y Wilmington;
2. Explorar la relación entre dichos impactos con las operaciones del Puerto de Los Ángeles y actividades relacionadas;
3. Generar información para futuras actividades de la fundación Harbor Community Benefit Foundation y grupos comunitarios.

Mientras que este documento no crea un nexo legal para cambiar lo que el CSLC estipula ser un impacto portuario, sí ofrece un camino informal teórico al respecto y documenta, imagina y cuantifica los tipos de impactos del puerto y conexos que padecen día a día los residentes. La fundación Harbor Communities Benefit Foundation ampara la esperanza de que la información provista aquí se utilice para reseñar la futura toma de decisiones.

Vecindarios del área de estudio



HALLAZGOS CLAVE

TRASLADO POR CALLES Y FERROCARRILES, SEGURIDAD E INFRAESTRUCTURA

- Este capítulo explora los impactos del uso industrial de suelo para peatones, en colisiones de camiones y vehículos, volumen de camiones y cruces e infraestructura ferroviarias.
- El uso industrial de suelo y la forma urbana crean ambientes desagradables para peatones e incrementan la exposición a contaminantes. En el área de estudio, las manzanas con uso industrial son en ocasiones dos veces más grandes que las manzanas sin uso industrial. Con ello se reduce el número de cruces lo que perjudica la actividad peatonal.
- El tráfico de camiones y camiones estacionados reduce la visibilidad para peatones, aumentando la ideación delictiva en dichas áreas. Una visibilidad reducida debido a los camiones también conduce a una densidad elevada de colisiones vehiculares en ciertas vías.
- Muchos pasos a nivel ferroviarios empeoran las demoras de tránsito y carecen de infraestructuras de seguridad reforzadas lo cual constituye un riesgo de seguridad para peatones y ciclistas.

USO DE SUELO

- Este capítulo examina el uso incompatible de suelo, el puerto y negocios relacionados al puerto, inmuebles vacíos, yardas de almacenamiento e impactos en lo estético y apariencia.
- Los impactos aparentes de un panorama descuidado y tapizado de industrias le roban belleza a la bahía y perjudica el valor inmobiliario.
- El dos porciento de todas las parcelas en el área de estudio se estimaron como de uso de baja intensidad (ej. comercial, recreativo, residencial o institucional), pero fueron zonificadas para el uso de alta intensidad (ej. industrial, manufactura, bodegas, procesado, etc.)
- Los negocios relacionados al puerto o PRBs, por sus siglas en inglés, tienden a triplicarse en San Pedo y Wilmington en comparación con el total de la Ciudad de Los Ángeles. La demanda en el uso de suelo cercano al Puerto de L.A para los PRBs, compite con otros negocios y usos al servicio de la comunidad.
- Colaboramos con grupos comunitarios (LBACA, CFACE) y residentes de la localidad para recopilar y verificar la ocupación de suelo respecto a la información más reciente de yardas de almacenamiento de chasis, camiones y contenedores. Existen 383 parcelas con ese uso de almacenamiento sumando 329 acres de suelo. Dichas yardas de almacenamiento representan un peso para los residentes al dar albergue a roedores y por el aumento de la contaminación de aire, el ruido y tráfico de camiones pesados por vecindarios residenciales.

USOS DEL SUELO NOCIVOS Y CONTAMINANTES

- Este capítulo documenta y analiza la ubicación y proximidad del uso de suelo nocivo y contaminante en el área de estudio.
- La calidad de agua marítima empeora con la cercanía a las operaciones del Puerto de L.A., reduciendo la seguridad de las opciones recreativas para residentes.
- Wilmington este y sur están en los índices estatales más elevados de agobio por contaminación, conforme a la medición de CalEnviron Screen.
- El 62% de los residentes en el área de estudio viven en los primeros 1,000 pies de suelo nocivo o contaminante, y enfrentan un alto riesgo de padecimiento de cáncer y otros trastornos médicos relacionados.
- El número de sitios de saneamiento se multiplica por 8 y los sitios con repercusiones en aguas subterráneas se multiplica por 65 por milla cuadrada en comparación con el Condado de L.A.

ACCESO A BIENES Y SERVICIOS VECINALES

- Este capítulo se centra en el entendimiento del efecto de las actividades del puerto y conexas, respecto a disponibilidad de bienes y servicios vecinales en el área de estudio.

- San Pedro y Wilmington cuentan con un reducido cupo de cuidado infantil por cada 100 niños en relación al Condado de L.A.
- El número de instituciones médicas en el Condado de L.A. es aproximadamente 1.4 veces mayor al del área de estudio.
- El área de estudio tiene más del doble de restaurantes de comida rápida per cápita en comparación con la Ciudad de L.A. (84 restaurantes de comida rápida).
- El 54% en el estudio son residentes que viven a un cuarto de milla de restaurantes de comida rápida y solo el 23% viven a un cuarto de milla de opciones de comida saludable.

EMPLEO Y PROPIEDADES INMOBILIARIAS

- Este capítulo analiza las oportunidades de empleo relacionadas al puerto y cómo las actividades portuarias y relativas a éste se correlacionan al valor de las propiedades residenciales.
- Los índices más altos de empleo relacionados al puerto se ven en Wilmington sur y este, y San Pedro noroeste y central.
- De todos los empleados que residen en el área de estudio -- estimamos que solo el 3.5% de los empleos son del puerto o relacionados al puerto en el total del área de estudio.
- Los residentes se acercan a la realidad al suponer que el precio por pie cuadrado en San Pedro aumenta conforme se alejan del litoral; lo contrario sucede en otras comunidades costeñas donde la proximidad a la playa da rendimientos más lujosos en propiedades inmobiliarias.
- En nuestro modelo estadístico exploratorio de valor de propiedades inmobiliarias residenciales, el precio valorado por pie cuadrado tiene una correlación positiva con la distancia a la playa, distancia a parcelas industriales o de manufactura, distancia a las líneas ferrocarrileras, distancia a yardas de almacenamiento, y cantidad de negocios relacionados al puerto en el primer cuarto de milla.

RECOMENDACIONES

El capítulo final en el estudio presenta recomendaciones recopiladas de un panel experto de compañeros revisores, partes interesadas de la comunidad, y la junta directiva de la HCBF. El estudio explora una amplia gama de temáticas, las cuales dieron lugar a la añadidura de interrogantes investigativas con mérito. La mayor recomendación es que el estudio se difunda ampliamente entre comunitarios, negocios, entes decisorios, empleados del puerto, empleados de la ciudad, practicantes de salud pública, y otras partes interesadas para que el intercambio respecto a mejoras comunitarias, pueda contar con mas datos informativos ¡por la salud, justicia ambiental y prosperidad económica de todos!

HARBOR COMMUNITY BENEFIT FOUNDATION

Meghan Reese, Executive Director
meghan@hcbf.org | (310) 997-7116 | www.hcbf.org
302 W. 5th Street, Suite 300, San Pedro, CA 90731

Esta página se dejó en blanco intencionalmente