

5.12 Calidad del Aire

La calidad del aire en la región de Yauco, lugar donde se propone el desarrollo, no excede los parámetros de calidad de aire primarios y secundarios establecidos por la Agencia Federal de Protección Ambiental. Los parámetros de calidad de aire se dividen en dos (2) tipos de estándares: primarios y secundarios. El estándar de calidad de aire primario tiene como propósito la protección de la salud pública; y el estándar de calidad de aire secundario busca proteger el bienestar público de efectos conocidos o anticipados. Existen seis (6) contaminantes principales para los cuales se establecieron parámetros: monóxido de carbono (Co); dióxido de nitrógeno (NO₂); ozono (O₃); plomo (Pb); particulado con tamaño de 10 micrones (PM₁₀) y 2.5 micrones (PM_{2.5}); y dióxido de azufre (SO₂).

Normas nacionales de calidad de aire

Contaminantes	Norma	Valor	Tipo de Norma
Monóxido de Carbono	Promedio de 8 horas Promedio de 1 hora	9ppm - 10 µg/m ³ 35ppm - 40 µg/m ³	Primario Primario
Dióxido de Nitrógeno	Promedio Aritmético Anual	0.053ppm - 100 µg/m ³	Primario Secundario

Ozono	Promedio de 1 hora Promedio de 8 horas	0.12ppm - 235 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ 0.08 ppm - 157 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Primario & Secundario Primario & Secundario
Plomo	Promedio Trimestral	1.5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Primario & Secundario
Particulado < 10 micrones (PM10)	Promedio Aritmético Anual Promedio de 24 horas	50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ 150 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Primario & Secundario Primario & Secundario
Particulado < 2.5 micrones (PM2.5)	Promedio Aritmético Anual Promedio de 24 horas	15 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ 65 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Primario & Secundario Primario & Secundario
Dióxido de Azufre	Promedio Aritmético Anual Promedio de 24 horas Promedio de 3 horas	0.03ppm - 80 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ 0.14ppm 365 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ 0.5ppm 1300 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Primario Primario Secundario

<http://www.jca.gobierno.pr/>

La Junta de Calidad Ambiental opera una estación de monitoreo de calidad de aire (EQB-57) en el Municipio de Guayanilla. Esta estación de monitoría es la más cercana al predio donde se propone la acción y demuestra que las concentraciones de particulado con un diámetro aerodinámico de 2.5 micrones (PM-2.5) no exceden los estándares estatales y federales. Esto, aún cuando en el Municipio de Guayanilla operan fuentes mayores de emisión (Central Costa Azul de la AEE, EcoEléctrica, etc.). En el caso de Yauco no existen fuentes mayores de emisión ni otras fuentes con el potencial de emitir grandes

cantidades de particulado. Por ende, el Municipio de Yauco, y en específico el predio donde se propone la acción, cumple con los estándares de calidad de aire establecidos por la Junta de Calidad Ambiental y la Agencia Federal para la Protección Ambiental. El Municipio de Yauco se encuentra en una zona de logro para los seis (6) parámetros de contaminantes criterio.

Estaciones	Contaminantes Muestreados	Dirección Física	Coordenadas UTM
EQB 57	PM2.5	PR-377 Bo. Quebrada	Norte: 1996279.40 Este: 732607.08

Año 2006

Estación	Máxima Anual	Promedio Aritmético Anual
EQB 57	19.4	6.71

Año 2005

Estación	Máxima Anual	Promedio Aritmético Anual
EQB 57	15.9	5.56

Año 2003

<i>Estación</i>	<i>Máxima Anual</i>	<i>Promedio Aritmético Anual</i>
EQB 57	25.2	6.71

<http://www.jca.gobierno.pr/>

Aunque el lugar no presenta problemas en cuanto a la calidad del aire, es durante el movimiento de tierra que, proporcionalmente hablando, podría crearse algún problema de contaminación de aire de no tomarse medidas al respecto, tales como el asperjar con agua de ser necesario, para evitar las emisiones de particulados finos.

Las emisiones al aire de la expansión lateral propuesta provendrán de las siguientes fuentes:

- Las emisiones de gases producidos durante la descomposición de los desperdicios sólidos depositados en el relleno sanitario;
- Las emisiones de polvo fugitivo causadas por la operación y el tránsito vehicular en el relleno sanitario;
- Las emisiones al aire provenientes de los vehículos de motor y los equipos pesados utilizados en la operación del SRS, así como de los vehículos que depositan los desperdicios sólidos;

- Las emisiones al aire de cualquier motor pequeño misceláneo de combustión interna usado en el relleno sanitario.

5.12.1 Polvo Fugitivo

Durante la construcción de este proyecto se removerá la capa vegetal del terreno y se realizarán excavaciones. Como consecuencia de estas actividades, este material estará expuesto a ser transportado por el viento. Para controlar la dispersión del material particulado levantado por el viento y el paso de camiones, se utilizarán rociadores de agua en las áreas en que el suelo esté expuesto. Los camiones que entren y salgan del área del proyecto estarán cubiertos para evitar la aerotransportación de material particulado al viento y el suelo. Estas medidas reducirán a un mínimo el impacto fuera del predio durante la etapa de construcción del proyecto. Previo al inicio de la construcción, se obtendrá un Permiso General Consolidado, el cual incluye el Permiso de Fuente de Emisión (PFE) requerido por el Reglamento para el Control de la Contaminación Atmosférica de la JCA.

Las emisiones de vehículos de motor en el área mientras se desarrolla y opera el proyecto serán otra posible fuente de alteración ambiental. Las brisas provenientes del viento harán que estas emisiones sean dispersadas, lo que reducirá su impacto localizado. El Reglamento para el Control de la Contaminación Atmosférica no reglamenta las fuentes móviles, por lo que este tipo de fuente de emisión queda fuera del marco reglamentario de la JCA. Sin

embargo, se mantendrán los equipos y camiones en buen estado para reducir cualquier posible emisión de estos.

5.12.2 Emisión de Otros Contaminantes

Además de polvo fugitivo, otras emisiones de gases a generarse durante la operación del SRS serán las relacionadas con la descomposición de los desperdicios sólidos depositados en el SRS y su expansión lateral. Estas emisiones consistirán de monóxido de carbono (CO) y compuestos orgánicos volátiles (VOCs, por sus siglas en inglés). Además, podrán generarse contaminantes atmosféricos peligrosos (HAPs, por sus siglas en inglés) peligrosos. No obstante, no se espera causar impactos significativos a la calidad del aire debido dichas emisiones.

5.12.3 Instalación de una Fuente Mayor de Emisión

La acción propuesta no conlleva la construcción, modificación u operación de una fuente mayor de emisión.

5.13 Demanda de Energía Eléctrica

- **Construcción**

El SRS a ser expandido cuenta con servicio de energía eléctrica. Este servicio podrá servir al proyecto de expansión sin mayores consecuencias.

- **Operación**

La acción propuesta no requiere de cantidades de energía eléctrica considerables. La misma sólo requiere energía eléctrica para la operación de sus oficinas administrativas, área de descanso de empleados, taller de mantenimiento de equipo y para el alumbrado de áreas comunes (entrada, estacionamiento, etc.). Se estima una carga de electricidad de 15 KVA para la operación del proyecto. Este estimado no toma en consideración el área de acopio y depósito de los materiales reciclables debido a que la misma va a ser administrada por el Municipio de Yauco.

5.14 Aumento en Tránsito Vehicular

- **Construcción**

En la etapa de construcción se estima un aumento en el tránsito vehicular de aproximadamente 400 viajes diarios, entre los que se destacan 100 viajes de vehículos pesados, y la entrada y salida de los 300 empleados de la construcción. Resaltamos que el proyecto se realizará por etapas, por lo que el tránsito de camiones será diluido durante las etapas de construcción para que no afecten a los vecinos. Se utilizará para el acceso durante la construcción una entrada temporal a través del camino municipal que conecta con la Carretera Estatal PR-335. Esto, será única y exclusivamente durante días laborables y la mayoría de estos vehículos pertenecen a los empleados del proyecto, por lo que llegarán al área cerca de las 7:00 a.m. y saldrán a las 4:00

p.m. El restante número de vehículos será mayormente tráfico pesado y se dividiría durante un período de ocho horas. Esta aportación de tránsito adicional podría en algunos momentos reducir la velocidad del flujo vehicular, pero no interrumpiría el tránsito o afectaría significativamente a los vecinos del sector, ya que el predio donde se propone la acción provee espacio suficiente para el acomodo y estacionamiento de todos estos vehículos.

- **Operación**

Un estudio de tránsito tiene como propósito establecer como es la operación típica de una vía y si la misma tiene capacidad para absolver el tránsito a ser generado por la actividad propuesta. El mismo sirve para establecer si es necesario realizar mejoras geométricas, reprogramar semáforos, reducir o denegar el proyecto propuesto.

Para la elaboración de un estudio de tránsito en Puerto Rico, la Autoridad de Carreteras y Transportación (ACT), agencia con pericia en la materia de generación de tránsito, solamente acepta la metodología de Niveles de Servicio ("Level of Service" o LOS) que fuera establecida por el "Transportation Research Board" en su "Highway Capacity Manual". Esta metodología de Niveles de Servicio requiere los datos, ecuaciones y fórmulas del "Trip Generation Manual" del Instituto de Ingenieros de Tránsito. Este manual tiene datos sobre cientos de actividades de diferentes intensidades y estima el tránsito a ser generado por dichas actividades.

La metodología de Niveles de Servicio busca establecer el tránsito a ser generado durante un día típico en horas pico y no en un período de 24 horas. ¿Por qué un día típico y horas pico? Porque en un día típico y en horas pico existen actividades con horarios obligados que requieren que las personas salgan en sus vehículos y creen congestiones vehiculares.

El día típico y hora pico para el conteo manual se establece utilizando una máquina de conteo automática que promedia el movimiento de tránsito durante varios días. De esta forma, se genera la información necesaria para realizar el conteo manual con más precisión y en los lugares adecuados. Según establece el método de Niveles de Ruido, un día típico tiene que ser en una semana donde no haya días libres o eventos extraordinarios, durante un mes regular de trabajo y clases, mas no puede ser lunes, viernes, sábado o domingo.

Una vez se obtienen los datos del conteo manual, se utilizan las fórmulas y ecuaciones del "Trip Generation Manual" junto con un programa de computadoras conocido como SIDRA o "Signalized Intersection Design Research Aid" para determinar los niveles de servicio actual de una vía y pronosticar cuales serán los niveles de servicio futuros si se incluye el proyecto propuesto. De esta forma se pronostica el impacto del proyecto sobre las vías del sector, y se presentan recomendaciones tales como mejoras geométricas, reprogramación de semáforos, reducir el tamaño de un proyecto o denegar el

proyecto.

La ACT establece en sus Guías para la Preparación de Estudios Operacionales de Acceso y de Tránsito para Puerto Rico la necesidad de y ámbito de los estudios relacionados al tema del tránsito según el tamaño del desarrollo. Dicho documento establece dos tipos de estudios para determinar el efecto que un desarrollo tendrá en su área de influencia: Estudio de Acceso; y Estudio de Tránsito.

De acuerdo con el documento antes mencionado, para proyectos como el propuesto no se requiere de la preparación de un Estudio de Tránsito. No obstante lo antes expuesto, como parte del proceso de planificación, la parte proponente decidió realizar un Estudio de Tránsito para el proyecto que nos ocupa. Este Estudio evalúa las condiciones del tránsito en las intersecciones que servirán de conexión para el desarrollo propuesto a la red vías junto a las intersecciones adyacentes de mayor importancia. El Estudio modeló el funcionamiento de las mencionadas intersecciones mediante el uso del programa computarizado para el análisis de intersecciones "Signalized & Unsignalized Design & Research Aid".

Se realizaron conteos de vehículos en el área durante las 12 horas de mayor afluencia vehicular (6:00 AM a 6:00 PM). Las intersecciones medidas incluyeron: la PR-128 y PR-127; PR-127 y Calle 16 de la Comunidad Palomas; la Calle 16 y la Calle A; y la PR-116 y PR-116R. Para determinar el patrón de

viajes actuales del sector, se realizaron conteos manuales en estas seis (6) intersecciones, cercanas al proyecto. Dichos conteos se realizaron en periodos de quince (15) minutos de 6:00 AM a 6:00 PM el día 13 de diciembre de 2007. Para determinar la hora pico se buscaron los cuatro periodos consecutivos de 15 minutos con más flujo.

Los flujos obtenidos en diciembre de 2007 fueron expandidos al año 2010, cuando el desarrollador entiende que la expansión del SRS estará operando. Los flujos de zona fueron expandidos utilizando un factor de crecimiento que nos fue brindado por la Oficina de Recopilación de Datos y Análisis de la Autoridad de Carreteras y Transportación. El proyecto también fue analizado para un escenario de cinco años luego de su fecha de comienzo de operación.

Es pertinente destacar que la expansión del SRS existente con el propósito de aumentar su vida útil, no necesariamente implica un aumento en la cantidad de viajes diarios que se realizan actualmente. Sin embargo, la realidad es que durante el tiempo de vida útil del SRS de Yauco, cerrarán otros vertederos, generando que los viajes a dichos vertederos se distribuyan entre los SRS que continúen operando.

El Estudio de Tránsito concluye que luego de analizar las intersecciones antes mencionadas, desde el punto de vista de ingeniería de tránsito no existe impedimento alguno para el desarrollo de la acción propuesta. La modelaciones de las intersecciones estudiadas demuestran que las mismas

poseen la capacidad necesaria para manejar adecuadamente el incremento en el tránsito que el proyecto y el incremento anual esperado pudiera representar. El Estudio recomienda la optimización de los tiempos de los semáforos existentes en el área, lo que debe ser un proceso normal continuo de la ACT. Recomienda además, que los vehículos provenientes del lado Este de la carretera salgan de ésta a través de la rampa de la Carretera PR-116, y no de la Carretera PR-128. Es decir, el proyecto propuesto es viable en donde se pretende desde el punto de vista de tránsito. **(Ver Apéndice 9: Estudio de Tránsito)**

En carta del 19 de febrero de 2009, la Autoridad de Carreteras y Transportación solicitó información adicional tales como las mejoras geométricas propuestas, y varios documentos. Luego de obtenerse dicha información se continuará con la evaluación del caso. **(Ver Apéndice 15: Cartas de las Agencias)**

5.15 Recursos Culturales

La Ley 112 de 20 de julio de 1988, Ley de Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico, y el Reglamento para la Radicación y Evaluación Arqueológica de Proyectos de Construcción y Desarrollo promulgado el 26 de febrero de 1992 por el Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico, establecen los requisitos estatuarios y reguladores para el estudio arqueológico de las áreas a ser

intervenidas previo a la otorgación de los permisos necesarios para movimientos de tierra y construcción.

En el último tercio del año 1992, el Arqueólogo Juan González Colón fue contratado por el Municipio de Yauco para la realización de un reconocimiento en el área propuesta a través de la preparación de evaluaciones arqueológicas tipo Fase IA-IB para la expansión de SRS de Yauco propuesta para dicha fecha. En dicha investigación arqueológica se pudo constatar que en los terrenos de la propuesta expansión no había recursos culturales. Como parte del proyecto que nos ocupa, se solicitó al Arq. González una Evaluación de Recursos Culturales Fase 1A para los terrenos de la expansión actualmente propuesta. Dicha evaluación se realizó conforme a las Guías establecidas por el Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico. **(Ver Apéndice 10: Estudio Recursos Arqueológicos)**

La Evaluación de Recursos Culturales en su Fase 1A consiste en identificar si en las fuentes documentales conocidas existe información que directa o indirectamente pudiera estar relacionada con el área que será intervenida, tomando en consideración los resultados de la investigación documental, se procede, de ser pertinente, con una estudio de campo, Fase 1B.

El predio carece de indicios de evidencia de actividad precolombina o de los períodos coloniales europeos. Basado en las pruebas detalladas realizadas en las evaluaciones arqueológicas (Fase IA y Fase IB), no se recomienda ninguna

fase arqueológica adicional para el proyecto propuesto en el predio.

Durante la evaluación de recursos culturales se revisaron varios informes de arqueólogos que hicieron investigaciones en el Barrio Barinas, donde ubica el proyecto, encontrando que los mismos fueron negativos en lo relativo a la presencia de remanentes culturales de origen precolombino o histórico. El Arqueólogo Juan González también llevó a cabo investigaciones de arqueología en dicho Barrio, las cuales resultaron negativas de remanentes culturales asociados a etnias precolombinas.

Según se desprende de los sitios registrados en los cuadrángulos archivados en la Oficina Estatal de Preservación Histórica y del Consejo de Arqueología Terrestre, hay un sitio (YA-10) documentado, localizado a 1.7 kilómetros al Sureste del SRS de Yauco. Debido a la distancia dicho sitio no será afectado por las operaciones planificadas. Existen otros sitios reportados; sin embargo, éstos se encuentran a distancias mayores de 2 kilómetros del proyecto propuesto.

Entendemos que por las características de medio ambiente del sector y los suelos pobres para la agricultura, el área bajo estudio es de baja sensibilidad arqueológica. Se debe de entender que porque en un barrio estén ubicados sitios con materiales precolombinos/históricos, no todos los sectores y/o predios de terrenos del mismo son propensos a tener remanentes culturales. En el listado del Registro Nacional de Lugares Históricos aparecen unas

estructuras que está ubicadas dentro de los límites territoriales de la municipalidad de Yauco, la misma bien distante del área a ser intervenida.

Se revisaron escritos de historiadores y varios informes de arqueólogos que hicieron investigaciones en el Barrio Barinas y barrios colindantes con la zona bajo estudio; además, se hicieron consultas con personas que conocen el sector, quienes informaron de la no existencia de sitios en el Barrio donde se planifica la ubicación del proyecto. Se leyeron y analizaron las evaluaciones de recursos culturales realizadas para terrenos localizados en el Barrio Barinas de Yauco. De otros informes leídos solo obtuvimos información de los sitios ya conocidos que están ubicados dentro de la jurisdicción de la municipalidad.

Se examinaron los expedientes con información relacionada a la prehistoria/historia de Puerto Rico que están localizados en los archivos de la Oficina del Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico Terrestre de Puerto Rico y la Oficina Estatal de Preservación Histórica, en los mismos no aparecen formularios para sitios precolombinos localizados en y/o las cercanías inmediatas a las colindancias de los terrenos que serán intervenidos. En el listado del Registro Nacional de Lugares Históricos aparecen inscritas estructuras del municipio de Yauco.

- **Síntesis de la Fase 1A**

1. En la literatura existente referente a sitios arqueológicos que he

revisada, no hay información sobre la existencia de sitios (que están registrados) en los alrededores inmediatos de la colindancias de los terrenos que serán intervenidos.

2. En los listados del Consejo para la Protección del Patrimonio Arqueológico de Puerto Rico y la Oficina Estatal de Preservación Histórica no hay sitios registrados que están ubicados en sectores inmediatos a las colindancias.
3. La tradición oral es muy clara en cuanto a que no se conocen áreas con evidencia precolombina, ni hay información sobre el hallazgo de objetos de origen indígena dentro de los límites del propuesto proyecto.
4. Se hizo un rastreo/inspección de la superficie de los terrenos expuestos, no se pudo detectar la presencia de recursos precolombinos o históricos.
5. En el listado de propiedades de Puerto Rico incluidas en el Registro Nacional de Lugares Históricos aparecen unas estructuras localizadas dentro de los límites de Yauco.

- **Conclusión**

En la investigación documental sobre los terrenos que serán intervenidos, se encontró, información sobre la no existencia de sitios en la vecindad del

predio. En la inspección/rastreo de los terrenos se pudo constatar la ausencia de remanentes de origen precolombino o histórico.

- **Recomendaciones**

Recomendamos que las agencias de gobierno correspondientes endosen el proyecto según lo han programado sus proponentes. No recomendamos más estudios para los terrenos que sean desarrollados; sin embargo queremos enfatizar que los desarrolladores deberán de ejercer cautela cuando se hacen los movimientos de terreno, de aparecer remanentes culturales en el subsuelo, los Proponentes detendrán los trabajos de campo y se comunicarán con la agencia indicada y el Arqueólogo para determinar la acción a seguir. **(Ver Apéndice 10: Estudio Recursos Arqueológicos)**

En carta del 14 de abril de 2009, el Instituto de Cultura Puertorriqueña solicitó información adicional para finalizar la evaluación de Fase 1A y 1B. **(Ver Apéndice 15: Cartas de las Agencias)**

5.16 Empleos Temporales y Permanentes a Generarse

- **Construcción**

En la etapa de construcción se generarán unos 52 empleos directos en un término de un año (la Junta de Planificación estima en sus estadísticas la

creación de 13 empleos de construcción por cada millón de dólares invertidos en la construcción) (Multiplicadores Interindustriales de Puerto Rico, Insumo Producto 1987); 23 empleos indirectos (los empleos indirectos (42% de los empleos directos) se obtuvieron utilizando la siguiente formula: $52 \text{ (directos)} \times 42\% = 23$); y 32 empleos inducidos (los empleos inducidos (62% de los empleos directos) se obtuvieron utilizando la siguiente formula: $52 \text{ (directos)} \times 62\% = 32$). (Junta de Planificación, Multiplicadores InterIndustriales de Puerto Rico, Insumo Producto 1987)

- **Operación**

La operación generará unos 27 empleos directos relacionados a la operación del equipo, mantenimiento, seguridad y personal administrativo. Del total de 27 empleos directos se estima la generación de 11 empleos indirectos ($27 \text{ directos} \times 42\% = 11.34$); y 17 empleos inducidos ($27 \text{ directos} \times 62\% = 16.74$). (Junta de Planificación, Multiplicadores InterIndustriales de Puerto Rico, Insumo Producto 1987) De igual forma, la operación mantiene los empleos de sobre 200 camioneros y personal de recolección de desperdicios sólidos asociados a la compañía LM Waste.

El centro de acopio y depósito de materiales reciclables será administrado por el Municipio de Yauco y se estima en su operación la generación de 15 empleos directos. Del total de 15 empleos directos se estima la generación de 6 empleos indirectos ($15 \text{ directos} \times 42\% = 6.3$); y 9 empleos inducidos (15

directos $\times 62\% = 9.3$). (Junta de Planificación, Multiplicadores InterIndustriales de Puerto Rico, Insumo Producto 1987)

6.0 CRITERIOS DE DISEÑO

6.1 Introducción

La disposición segura y adecuada de los desperdicios sólidos no peligrosos Puerto Rico es un componente importante en el manejo integrado de los desperdicios sólidos. Los desperdicios sólidos, conocidos comúnmente como la basura, son aquellos componentes que no tienen posibilidad o viabilidad económica de ser reciclados, que son remanentes de procesos en las distintas facilidades de recuperación o producción de materiales, o que resultan de la conversión de productos a energía.

Históricamente, los desperdicios sólidos han sido depositados en crematorios, enterrados bajo la tierra, o depositados en el fondo del océano. Un Sistema de Relleno Sanitario es el término utilizado para describir aquellas instalaciones en donde se disponen los desperdicios sólidos que producen los residentes de las comunidades, los comercios, las industrias, los municipios y las agencias públicas. El uso de los SRS es una manera económica y un método ambientalmente aceptado para la disposición de los desperdicios sólidos en los Estados Unidos y en el resto del mundo. El manejo adecuado de los desperdicios sólidos incluye la planificación, el diseño, la operación, el monitoreo ambiental, el cierre y el cuidado post-cierre por un término mínimo de 30 años de las instalaciones, una vez éstas alcanzan su capacidad máxima. En los últimos 20 años las prácticas para el manejo de los desperdicios sólidos

han ido cambiando de forma tal que se eviten los problemas ambientales asociados al manejo inadecuado de los SRS. Durante el desarrollo de este Capítulo 6 estaremos discutiendo los distintos aspectos y los criterios que se relacionan al manejo adecuado de los desperdicios sólidos, la terminología relacionada, la clasificación de los SRS, reacciones que ocurren en los SRS, las leyes Federales y Estatales, y los reglamentos aplicables.

Además, se discutirán concurrentemente las medidas, acciones, propuestas, y las aplicaciones de las anteriores a la acción propuesta en un lenguaje sencillo y entendible para aquellos que no cuenten con los estudios técnicos relacionados. Es nuestro objetivo informar y clarificar a la comunidad en general de cuáles son los procedimientos, las normas aceptable y exigida en la operación de un SRS con miras a garantizar la salud de los residentes de las comunidades cercanas, nuestros empleados, y nuestro medio ambiente. Los criterios de diseño de un sistema de relleno sanitario consisten principalmente en la instalación de un sistema de "liners" o revestimiento compuesto; un sistema de recolección de lixiviados, el encausamiento y canalización de las aguas de escorrentías; la instalación de sistemas de pozos para el muestreo de las aguas subterráneas, y la ventilación del gas metano.

6.1.1 Definición y Términos Utilizados

Sistema de Relleno Sanitario (SRS) es el término utilizado para describir aquellas facilidades en donde se disponen los desperdicios sólidos que