**Capítulo 7 - Acciones y estrategias**

Como se ha comentado anteriormente, la comunidad de la Zona Portuaria tiene varios tramos censales con una clasificación muy alta de Evaluación de la Salud Ambiental en las Comunidades de California 3.0 (conocido como CalEnviroScreen) (CES 3.0). Específicamente, tiene cuatro tramos censales que están en el percentil 98o para CES 3.0 y otros ocho que están en el percentil 85o. Más de 50,000 habitantes de San Diego residen en esta zona y están expuestos a un nivel de contaminación significativo.

Las emisiones de materia particulada de diésel (MP), un carcinógeno conocido y el mayor riesgo de contaminante tóxico del aire en el condado, es uno de los retos a los que se enfrenta la comunidad[1](#_bookmark0). Once de los doce tramos censales (más de 45,000 personas) tienen un riesgo de exposición mayor que el percentil 95o. Cuatro de los tramos censales (más de 15,000 personas) están en el percentil 99o para MP de diésel.

De acuerdo con el CES 3.0 hay cinco tramos censales (20,000 residentes) con el indicador de asma en el percentil 95o o mayor[2](#_bookmark1). Debido al alto indicador de asma y a una exposición significativa a la contaminación, los residentes son muy vulnerables a los efectos del asma.

Las fuentes de contaminación del aire se encuentran a menudo cerca de hogares, escuelas y otras áreas comunitarias donde el público puede estar expuesto a contaminantes dañinos. Por este motivo, la reducción de la exposición a la contaminación atmosférica en las escuelas y zonas residenciales es una prioridad para la comunidad.

Además de las actividades en curso descritas en este plan, el Comité Directivo de la Comunidad (CSC) propone nuevas acciones para reducir la contaminación atmosférica en la comunidad. Las acciones descritas en este capítulo definen una ruta para reducir aún más la contaminación atmosférica proveniente de fuentes en la comunidad dentro de las siguientes siete categorías:

1. Divulgación y participación comunitaria
2. Incentivos
3. Creación de normas
4. Cumplimiento
5. Camiones de trabajo pesado
6. Uso de la tierra
7. Actividades de la zona de trabajo costera.
8. Promoción de las medidas

Cada acción de este capítulo se llevará a cabo sobre la base de un conjunto de estrategias, metas y plazos. Los plazos aquí descritos son ambiciosos y están sujetos a cambios según las prioridades de la comunidad y la disponibilidad de fondos. También se identifica la entidad (por ejemplo, organismo u organización gubernamental) responsable de las acciones. Las acciones se presentarán a la Junta de APCD en dos fases. La Fase I incluirá acciones que han sido plenamente desarrolladas y apoyadas por todas las jurisdicciones u organizaciones que tienen

1 El riesgo de cáncer estimado por CARB en todo el estado debido al MP de diésel es de 460 en un millón en 2014

2 [ces3results.xlxs](https://oehha.ca.gov/media/downloads/calenviroscreen/document/ces3results.xlsx)

una función de ejecución, a más tardar en noviembre de 2020. La Fase II incluirá estrategias que requieren un mayor desarrollo y se presentará a la Junta de APCD en el verano de 2021.

# Estrategias de divulgación y participación comunitaria

Para mejorar la comunicación y divulgación para proteger la salud y el bienestar de los residentes en la comunidad del Condado de San Diego, el Distrito de Control de la Contaminación del Aire de San Diego (Distrito o APCD) propone tres estrategias de divulgación:

* + Plan de respuesta a incidentes. El distrito preparará y ejecutará un plan de respuesta a incidentes que defina claramente los protocolos y procedimientos del distrito antes, durante y después de un incidente que involucre emisiones de contaminantes del aire graves y no planeadas, y otras emergencias que afecten la calidad del aire. El plan, que se diseñará para proteger la salud pública, la seguridad y el medio ambiente, incluirá criterios de los tiempos de respuesta y la divulgación pública y un procedimiento de evaluación para identificar áreas de mejora después de los incidentes. El plan se creará en colaboración con otros organismos gubernamentales y el público para asegurar la comprensión y la preparación para cualquier incidente futuro que afecte la calidad del aire.
	+ Divulgación al público y participación comunitaria. El distrito creará y ejecutará un Plan de Participación Pública para mejorar la efectividad de las actividades del distrito en lo que se refiere a divulgación al público y participación en comunidades desfavorecidas y otras comunidades en toda la región. El Plan de Participación Pública incluirá oportunidades para que los miembros de la comunidad conozcan y ofrezcan comentarios sobre las estrategias relacionadas con el Programa Comunitario de Reducción de Emisiones (CERP), así como un componente educativo para los miembros de la Junta de Distrito, enfocado en áreas históricamente desfavorecidas afectadas desproporcionadamente por la contaminación atmosférica.
	+ Determinación de los riesgos para la salud de la comunidad derivados de los contaminantes del aire

La comunidad de la Zona Portuaria ha expresado su preocupación por los posibles efectos de los contaminantes tóxicos del aire sobre la salud en la comunidad. Para abordar esta preocupación, es necesario cuantificar los riesgos para la salud en la comunidad para informar a los miembros de la comunidad sobre los riesgos para la salud a los que están expuestos y las fuentes que contribuyen a los riesgos para la salud, para así permitir al CSC crear estrategias específicas que conduzcan a la reducción de emisiones para hacer frente a esos riesgos.

* + Oficina de Justicia Ambiental. El distrito proporcionará una guía para ayudar a diseñar, establecer y administrar una nueva Oficina de Justicia Ambiental como parte de APCD. Esta estrategia ayudará a proporcionar a las comunidades marginadas oportunidades

adicionales para participar plenamente en los procesos de toma de decisiones. Esta nueva oficina proporcionará apoyo institucional adicional al Programa de Protección del Aire en la Comunidad.

Las estrategias identificadas en los cuadros que se muestran a continuación están alineadas con el compromiso del distrito de continuar promoviendo la justicia ambiental y la participación comunitaria.

|  |
| --- |
| **Acción A1: Plan de Respuesta a Incidentes** |
| Línea de acción |
| Establecer y ejecutar un Plan de respuesta a incidentes de APCD:* Crear protocolos y procedimientos para abordar y controlar los eventos durante y después de un incidente importante y no planificado que afecte la calidad del aire.
* Capacitar al personal para ejecutar el plan de respuesta a incidentes con el fin de proteger la salud pública, la seguridad y el medio ambiente.
* Suministrar el plan en otros idiomas
 |
| Estrategias: |
| * Colaboración y participación
 |
| Objetivo(s): |
| * Contribuir con carácter consultivo o de apoyo a los organismos de respuesta a emergencias utilizando los recursos y conocimientos de APCD para la recolección de muestras de aire, monitoreo del aire, análisis de laboratorio, inspección, investigación, cumplimiento, identificación de emisiones atmosféricas, efectos sobre la salud,

coordinación con los medios de comunicación y mensajes públicos generales durante un incidente que afecte la calidad del aire. |
| Plazo(s) estimado(s): |
| En el año fiscal 2020-21:* Establecer el Plan de respuesta a incidentes de APCD, que incluye el alcance general, funciones y responsabilidades.
* Evaluar los costos y la fuente de financiamiento para la ejecución del plan.
* Capacitar al personal para ejecutar el Plan de respuesta a incidentes de APCD.
 |
| Organismo de ejecución, organización, empresa u otra entidad |
| Nombre: | Responsabilidades: |
| Distrito de Control de Contaminación del Aire (APCD) | * Establecer y ejecutar un Plan de Respuesta a Incidentes de APCD
* Evaluar los costos y el financiamiento para la ejecución del plan
* Asegurar que el personal esté capacitado para ejecutar el plan
* Coordinar con otras jurisdicciones
 |
| Condado de San Diego – Oficina de Servicios de Emergencia (OES) | * Emitir avisos de incidentes que afectan la calidad del aire
 |

|  |  |
| --- | --- |
|  | * Comunicar de manera continua la información actualizada del incidente y los avances realizados
 |
| Miembros del Comité Directivo de la Comunidad (CSC) | * Suministrar sugerencias y recibir

información actualizada del plan por parte de APCD |
| Información adicional: |
| * El Distrito de Administración de la Calidad del Aire de la Costa Sur (SCAQMD) ha establecido una Política de Respuesta a Incidentes

<https://www.aqmd.gov/nav/about/policies/aqmd%27s-emergency-response-policy> |

|  |
| --- |
| **Acción A2: Crear y ejecutar un Plan de Participación Pública** |
| Línea de acción |
| * Crear y ejecutar un Plan de Participación Pública para mejorar la efectividad de las actividades de APCD de divulgación al público y participación en comunidades desfavorecidas y otras comunidades en toda la región.
 |
| Estrategias: |
| * Colaboración y participación
 |
| Objetivo(s): |
| * Aumentar la sensibilización de los desafíos de la calidad del aire y los recursos disponibles para ayudar al público.
* Proporcionar a los miembros de la comunidad una evaluación de los contaminantes tóxicos del aire que afectan a la comunidad, que incluye la cuantificación de cada emisión, la clasificación del impacto relativo sobre la salud pública, suministrar los rangos de seguridad para cada contaminante del aire sobre la base de las normas de la Oficina de Evaluación de Riesgos Ambientales a la Salud (OEHHA), y la identificación de las fuentes de emisión clasificadas por su impacto general. Brindar oportunidades para una participación pública efectiva en los procesos de toma de decisiones de APCD.
* Proporcionar información útil para apoyar al público en la toma de decisiones con conocimiento de causa.
* Ayudar a asegurar que APCD responda a las diversas necesidades de los residentes y negocios. Esto incluye ofrecer información y servicios en otros idiomas.
* Proporcionar actualizaciones rutinarias a los residentes de la comunidad sobre todas las estrategias y plazos del Programa Comunitario de Reducción de Emisiones (CERP).
 |
| Plazo(s) estimado(s): |
| Año fiscal 2020-21 |
| Organismo de ejecución, organización, empresa u otra entidad |
| Nombre: | Responsabilidades: |

|  |  |
| --- | --- |
| Distrito de Control de la Contaminación del Aire de San Diego (SDAPCD) | * Preparar un proyecto de Plan de Participación Pública
* Llevar a cabo actividades de divulgación y recabar comentarios del público sobre el proyecto de plan
* Finalizar y ejecutar un Plan de Participación Pública
 |
| Comité Directivo de la Comunidad y el público | * Suministrar sugerencias sobre la estrategia de APCD para la divulgación y participación del público.
 |
| Información adicional: |
| * El Distrito de Administración de la Calidad del Aire del Área de la Bahía (BAAQMD) tiene un plan de participación del público

(<https://www.baaqmd.gov/plans-and-climate/public-participation-plan>) |

|  |
| --- |
| **Acción A3: Crear un plan para cuantificar y priorizar los riesgos para la salud de la comunidad debido a los contaminantes del aire** |
| Línea de acción |
| * Determinar, en consulta con el Comité Directivo de la Comunidad y la Junta de Recursos de Aire de California (CARB), los objetivos y metas del análisis de riesgos para la salud.
* Sobre la base de las metas y objetivos, crear un plan de trabajo que articule y evalúe las sugerencias, procesos, resultados y plazos necesarios para cuantificar y priorizar los riesgos para la salud y establecer opciones considerando los diversos plazos y recursos necesarios, incluidos la necesidad y el alcance de cualquier actualización posterior.
* Determinar cómo se puede utilizar la planificación de los inventarios de emisiones creados para este Programa Comunitario de Reducción de Emisiones (en el capítulo 3), para cuantificar los riesgos para la salud.
 |
| Estrategias: |
| * Información pública y divulgación
* Colaboración
 |
| Objetivo(s): |
| * Crear un plan para cuantificar y priorizar los riesgos para la salud de la comunidad debido a los contaminantes del aire
	+ El plan debe establecer metas y objetivos para evaluar los recursos necesarios para cuantificar y priorizar los riesgos para la salud y establecer opciones, incluidos los plazos y los recursos necesarios.
	+ El plan debe establecer los pasos para determinar el riesgo para la salud, establecer su impacto relativo y su prioridad, y las metodologías que deberán ser elaboradas.
 |

|  |
| --- |
| o El plan también debe especificar los plazos y los hitos para cuantificar el riesgo para la salud. |
| Plazo(s) estimado(s): |
| * Finalizar antes del 1o de abril de 2021 el plan y los plazos que se ejecutarán en la Fase II
 |
| Organismo de ejecución, organización, empresa u otra entidad |
| Nombre: | Responsabilidades: |
| Distrito de Control de Contaminación del Aire (APCD) | Coordinar con CARB, CSC y otros para desarrollar los requisitos y el plan |
| Junta de Recursos de Aire de California (CARB) | Coordinar con APCD, CSC y otros para desarrollar los requisitos y el plan |
| Miembros del Comité Directivo de la Comunidad (CSC) | Coordinar con CARB, APCD y otros para desarrollar los requisitos y el plan |
| Información adicional: |
| Plan de Acción Comunitario de West Oakland (examina el riesgo para la salud de la materia particulada de diésel en la comunidad de West Oakland) - [https://www.baaqmd.gov/community-](https://www.baaqmd.gov/community-health/community-health-protection-program/west-oakland-community-action-plan) [health/community-health-protection-program/west-oakland-community-action-plan](https://www.baaqmd.gov/community-health/community-health-protection-program/west-oakland-community-action-plan) |

|  |
| --- |
| **Acción A4: Crear una Oficina de Justicia Ambiental dentro como parte de APCD** |
| Línea de acción |
| * Diseñar y ejecutar un plan educativo para los miembros de la Junta de Control de Contaminación del Aire enfocado en áreas de la región desproporcionadamente afectadas por la contaminación del aire.
* Diseñar, establecer y administrar una nueva Oficina de Justicia Ambiental como parte de APCD.
* Crear y ejecutar estrategias para incluir la justicia ambiental y la equidad en las operaciones, políticas y regulaciones de los organismos.
* Crear y ejecutar estrategias para mejorar las actividades de divulgación y educación de APCD en las comunidades, especialmente en las comunidades de bajos ingresos y las comunidades minoritarias.
* La Oficina de Justicia Ambiental se esforzará por integrar intencionadamente y específicamente consideraciones de justicia ambiental en todas las acciones del organismo. Esto requiere el apoyo para una participación comunitaria significativa, la promoción de consideraciones de justicia ambiental y de equidad en la toma de decisiones, que incluye: creación de normas, revisión de todos los permisos, quejas y otros documentos y acciones.
 |
| Estrategias: |

|  |
| --- |
| * Colaboración y participación
 |
| Objetivo(s): |
| * Hacer de las consideraciones de justicia ambiental una práctica estándar de la forma en que trabajamos.
* Involucrar a las comunidades subatendidas para que todos puedan participar plenamente en los procesos de toma de decisiones.
* Proporcionar apoyo institucional adicional al Programa de Protección del Aire en la Comunidad.
* Trabajar para cumplir con las normas de calidad del aire sobre la base de la salud y reducir los riesgos para la salud debido a los contaminantes tóxicos del aire en todas las comunidades.
 |
| Plazo(s) estimado(s): |
| En el año fiscal 2020-21:* Crear la Oficina de Justicia Ambiental, que incluye el alcance general, las funciones y las responsabilidades.
 |
| Organismo de ejecución, organización, empresa u otra entidad |
| Nombre: | Responsabilidades: |
| Distrito de Control de Contaminación del Aire (APCD) | * Crear la Oficina de Justicia Ambiental
* Incluir la equidad en todas las decisiones del organismo
* Evaluar la viabilidad de una oficina satélite
* Proporcionar al Comité Directivo actualizaciones periódicas sobre estas actividades
 |
| Miembros del Comité Directivo de la Comunidad (CSC) | * Suministrar sugerencias y recibir actualizaciones de APCD sobre las metas, políticas, prioridades y prácticas de la Oficina de Justicia Ambiental.
 |
| Información adicional: |
| * La Junta de Recursos de Aire de California (CARB) ha establecido una Oficina de Justicia Ambiental

([https://ww2.arb.ca.gov/news/carb-appoints-first-environmental-justice-liaison )](https://ww2.arb.ca.gov/news/carb-appoints-first-environmental-justice-liaison) |

# Estrategias de incentivos

Retos del Programa de incentivos

Aunque los incentivos del Programa de Protección del Aire en la Comunidad y de otros programas están disponibles para proyectos en las comunidades de la Zona Portuaria, estos programas tienen limitaciones que restringen los tipos de proyectos que pueden ejecutarse. La creación de este Programa Comunitario de Reducción de Emisiones (CERP), permite al Distrito trabajar con la comunidad y con CARB para definir cuáles flexibilidades adicionales, si existen, pueden agregarse a los incentivos del Programa Comunitario de Protección del Aire (CAP). La acción a continuación describe algunas de las posibles flexibilidades que la comunidad ha considerado para permitir el financiamiento de una mayor variedad de proyectos con fondos del Programa de Protección del Aire en la Comunidad.

|  |
| --- |
| **Acción B1: Cree flexibilidad adicional para incentivos de fuentes móviles** |
| Línea de acción |
| Trabajar con el Comité Directivo de la Comunidad (CSC) y el público en general para identificar y priorizar las oportunidades que podrían beneficiarse de la financiación de incentivos. Trabajar en conjunto con CARB para aumentar la flexibilidad de ofrecer financiamiento para otros proyectos en la comunidad de la Zona Portuaria a través del proceso de Directrices para Incentivos del Programa de Protección del Aire en la Comunidad.Las posibles flexibilidades incluyen:* Modificación de los límites de rentabilidad para proyectos tipo Moyer de emisión cero
* Elegibilidad para una nueva compra sin requisitos de sustitución
* Elegibilidad para la infraestructura de apoyo
* Proporcionar un mecanismo para financiar proyectos piloto para probar nuevas tecnologías
* Elegibilidad para proyectos que reduzcan la exposición, que incluye filtración de aire interior, siembra de árboles y vegetación
* Elegibilidad para proyectos que reduzcan las emisiones del uso de vehículos de pasajeros, incluidos incentivos para vehículos con emisiones cero y casi cero, pases de tránsito, proyectos para bicicletas y peatones, y otros.
* Consideración de la proximidad de las emisiones a receptores sensibles, como las escuelas.
 |
| Estrategias: |
| * Incentivos
* Información pública y divulgación
* Colaboración
 |
| Objetivo(s): |
| * Crear dos oportunidades para proyectos de incentivos de tipo no Moyer en el año calendario 2023
 |
| Plazo(s) estimado(s): |

|  |
| --- |
| * Trabajar con la comunidad, CSC y CARB para evaluar y priorizar la lista inicial de proyectos y flexibilidades antes del 31 de diciembre de 2021.
* Aplicar las flexibilidades iniciales antes de la solicitud de financiamiento de AB 617 de 2022.
 |
| Organismo de ejecución, organización, empresa u otra entidad |
| Nombre: | Responsabilidades: |
| Distrito de Control de Contaminación del Aire (APCD) | Trabajar con CSC, entidades locales y CARB para establecer y priorizar planes para crear flexibilidad en los programas de incentivos |
| Junta de Recursos de Aire de California (CARB) | Trabajar con APCD y CSC para proporcionar flexibilidad en el marco de las Directrices de AB 617 |
| Miembros del Comité Directivo de la Comunidad (CSC) | Trabajar con APCD y otras entidades locales para comunicar las prioridades comunitarias de flexibilidades adicionales de incentivos |
| Información adicional: |
| Directrices de Moyer - <https://ww3.arb.ca.gov/msprog/moyer/guidelines/current.htm> Incentivos del Programa de Protección del Aire en la Comunidad - [https://ww2.arb.ca.gov/our-](https://ww2.arb.ca.gov/our-work/programs/community-air-protection-incentives/about) [work/programs/community-air-protection-incentives/about](https://ww2.arb.ca.gov/our-work/programs/community-air-protection-incentives/about)Directrices de Incentivos CAP - <https://ww3.arb.ca.gov/msprog/cap/docs/cap_incentives_2019_guidelines.pdf> |

Incentivos para vehículos de pasajeros y estrategias de gestión de la demanda de transporte

Debido a que los vehículos de pasajeros también constituyen una gran parte de nuestra carga general de contaminación del aire, las estrategias que pueden fomentar vehículos más limpios (incluidos los vehículos de emisión cero) y reducir el número de millas conducidas son una consideración importante en este CERP. La acción que se discute a continuación esboza un conjunto de posibles estrategias de vehículos de pasajeros que pueden ayudar a reducir la contaminación generada por este sector en las comunidades de la Zona Portuaria.

|  |
| --- |
| **Acción B2: Reducir las emisiones de los vehículos de pasajeros** |
| Línea de acción |
| * Aplicar un programa de incentivos para vehículos de emisión cero y casi cero para residentes de bajos ingresos en comunidades desfavorecidas (Clean Cars 4 All o similar)
* Aplicar el programa de incentivos del Proyecto de Infraestructura para Vehículos eléctricos de California (CALeVIP)
* Coordinar con otras jurisdicciones y organismos para apoyar mejoras a los servicios peatonales, para ciclistas, servicios de movilidad compartida e infraestructura de tránsito
 |

|  |
| --- |
| Estrategias: |
| * Incentivos
* Información pública y divulgación
* Colaboración
 |
| Objetivo(s): |
| * Incentivos CALeVIP disponibles a finales de 2020
* Clean Cars 4 All o similar en 2021
* Proporcionar cartas de apoyo de APCD y de la comunidad para aprovechar oportunidades de subvención externa
 |
| Plazo(s) estimado(s): |
| * CALeVIP comienza el 27 de octubre de 2020
* Clean Cars 4 All o similar comienza en 2021
* Proporcionar cartas de apoyo para proyectos en la Zona Portuaria para solicitar financiamiento en 2021 y después
 |
| Organismo de ejecución, organización, empresa u otra entidad |
| Nombre: | Responsabilidades: |
| Distrito de Control de Contaminación del Aire (APCD) | Coordinar con CSC, CARB, Centro para la Energía Sostenible, Asociación de Gobiernos de San Diego (SANDAG), y la Comisión de Energía de California para administrar los programas de incentivos CALeVIP y CC4ARevisar los proyectos con el objetivo de proporcionar cartas de apoyo a aquellos que reducen los viajes de vehículos de pasajeros. |
| Junta de Recursos de Aire de California (CARB) | Coordinar con CSC, APCD y otros para promover y apoyar programas que reduzcan los viajes de vehículos de pasajeros |
| Miembros del Comité Directivo de la Comunidad (CSC) | Proporcionar oportunidades de colaboración con otros grupos locales y regionales para la divulgación e información sobre losprogramas y las oportunidades de subvención |
| Información adicional: |
| Clean Cars 4 All - <https://ww2.arb.ca.gov/our-work/programs/clean-cars-4-all> CALeVIP - <https://calevip.org/>Oportunidades potenciales de subvención - California Climate Investments - [https://ww2.arb.ca.gov/our-work/programs/california-climate-investments/cci-funded-](https://ww2.arb.ca.gov/our-work/programs/california-climate-investments/cci-funded-programs) [programs](https://ww2.arb.ca.gov/our-work/programs/california-climate-investments/cci-funded-programs)Planificación de tránsito y transporte activo - Asociación de Gobiernos de San Diego (SANDAG) - <https://www.sandag.org/> |

Programa residencial de filtración de aire y monitoreo de aire

Para abordar las vulnerabilidades de exposición en la comunidad, la Junta de Control de Contaminación del Aire estableció asignaciones de $550,000 en el distrito para el monitoreo residencial de la calidad del aire, purificadores de aire y análisis de datos en la comunidad de la Zona Portuaria.

|  |
| --- |
| **Acción B3: Reducir la exposición a la contaminación del aire** |
| Línea de acción |
| * Crear y ejecutar un programa residencial de filtración de aire y monitoreo de aire para hasta 1,000 residentes de la comunidad de la Zona Portuaria
 |
| Estrategias: |
| * Incentivos
* Información pública y divulgación
* Colaboración
 |
| Objetivo(s): |
| * Establecer un programa de monitoreo residencial de la calidad del aire, filtración del aire y análisis de datos
* Suministrar los recursos necesarios a los residentes para evaluar los datos recolectados
 |
| Plazo(s) estimado(s): |
| * POR DETERMINAR
 |
| Organismo de ejecución, organización, empresa u otra entidad |
| Nombre: | Responsabilidades: |
| Distrito de Control de Contaminación del Aire (APCD) | Crear y ejecutar el programa |
| Miembros del Comité Directivo de la Comunidad (CSC) | Suministrar apoyo según sea necesario |
| Información adicional: |
| Cartas del Supervisor Fletcher a la Junta: [https://www.supervisornathanfletcher.com/content/dam/d4/board\_letters/FINAL%20D4%20L](https://www.supervisornathanfletcher.com/content/dam/d4/board_letters/FINAL%20D4%20LUEG%20Budget%20Change%20Letter.pdf) [UEG%20Budget%20Change%20Letter.pdf](https://www.supervisornathanfletcher.com/content/dam/d4/board_letters/FINAL%20D4%20LUEG%20Budget%20Change%20Letter.pdf)Aprobación del presupuesto: <https://bosagenda.sandiegocounty.gov/cob/cosd/cob/doc?id=0901127e80c06b8d> |

# Divulgación de información sobre los incentivos

Para ayudar a los organismos y entidades responsables de la ejecución a entender completamente las oportunidades de incentivos disponibles, el distrito creará un plan para mejorar sus actividades de divulgación de información sobre los incentivos.

|  |
| --- |
| **Acción B4: Divulgación de información sobre los incentivos** |
| Línea de acción |
| * Crear un plan para aumentar la participación de APCD en la comunicación con organismos o entidades responsables de la ejecución, como el Puerto de San Diego, ciudades, o candidatos para recibir financiamiento de incentivos.
 |
| Estrategias: |
| * Incentivos
* Información pública y divulgación
* Colaboración
 |
| Objetivo(s): |
| * El plan debe definir cómo APCD promoverá la coordinación para aumentar el número de solicitudes, ofrecerá talleres y asistencia técnica que presenten oportunidades de apalancamiento, acelerará los incentivos, y cómo APCD puede desempeñar un papel más proactivo para ayudar a la región de San Diego a competir y asegurar el financiamiento estatal y de otros incentivos.
 |
| Plazo(s) estimado(s): |
| * POR DETERMINAR
 |
| Organismo de ejecución, organización, empresa u otra entidad |
| Nombre: | Responsabilidades: |
| Distrito de Control de Contaminación del Aire (APCD) | Crear un plan para mejorar la divulgación del programa de incentivos |
| Miembros del Comité Directivo de la Comunidad (CSC) | Suministrar apoyo según sea necesario |
| Junta de Recursos de Aire de California (CARB) | Proporcionar apoyo y recursos |
| Información adicional: |
|  |

# Estrategias de creación de normas

El distrito crea normas y regulaciones locales para mejorar la calidad del aire y proteger la salud y el bienestar de los residentes del Condado de San Diego y el medio ambiente. El distrito está considerando evaluar las siguientes normas para identificar posibles medidas para reducir las emisiones y proteger aún más la salud pública.

# Evaluar la Norma 1206 del distrito para regular potencialmente las estructuras residenciales que tengan de 1 a 4 unidades de vivienda.

El asbesto es una fibra mineral que se produce de manera natural y que es resistente al calor y al fuego, y se ha utilizado extensivamente en materiales de construcción tales como materiales rociados sobre superficies, aislamiento de tuberías, baldosas de piso resistentes, y materiales para tejados. Si no se controla adecuadamente, las fibras de asbesto pueden ser liberadas al aire cuando se trabaja con materiales que contienen asbesto durante demoliciones de edificios o actividades de renovación. La inhalación de las fibras de asbesto en el aire puede causar graves problemas de salud, incluidos enfermedades pulmonares crónicas y cáncer. De hecho, no se conoce que exista un nivel seguro de exposición al asbesto.

El asbesto está regulado a nivel federal a través de Estándares Nacionales de Emisiones de Contaminantes Peligrosos del Aire (NESHAP) y regulado localmente conforme a la Norma 1206 (remoción, renovación y demolición de asbesto). De conformidad con NESHAP y la Norma 1206, se deberán tomar muestras y realizar pruebas de laboratorio de los materiales de construcción que se sospecha que contienen asbesto antes de comenzar las actividades de renovación o demolición. Es necesario realizar pruebas de laboratorio porque la presencia de asbesto no puede detectarse por simple observación y puede excluirse de las hojas de datos de seguridad en determinadas condiciones. En caso de identificarse, los materiales regulados que contienen asbesto deben eliminarse en condiciones controladas antes de iniciar las actividades de renovación o demolición para que las fibras de asbesto no se liberen al aire.

Las normas federales y locales solo regulan las estructuras residenciales con más de 4 unidades de vivienda. Sin embargo, como no se conoce ningún nivel de exposición al asbesto que pueda considerase seguro, la regulación de todas las estructuras residenciales (incluidas unidades con 1 a 4 viviendas) conforme a la Norma 1206 proporcionaría un mayor nivel de protección al público. Aproximadamente el 80 por ciento de las estructuras residenciales en el condado de San Diego tienen de 1 a 4 unidades de vivienda, que actualmente están exentas conforme a la Norma 1206. Además, aproximadamente el 50 por ciento de estas estructuras fueron construidas antes de 1980, lo que aumenta la probabilidad de la presencia de asbesto.

El programa de asbesto del distrito es esencial para proteger la salud pública y mejorar la calidad del ambiente al reducir la exposición a emisiones de contaminantes peligrosos del aire. Este programa es aún más importante en comunidades con edificios y estructuras más antiguas que tienen una mayor probabilidad de contener materiales con asbesto.

# Evaluar la Norma 1210 del distrito para reducir potencialmente los contaminantes tóxicos del aire

La Ley *de Información y Evaluación de los "Puntos Calientes" de Contaminantes Tóxicos del Aire* de California *(*AB 2588) fue promulgada por la Asamblea Legislativa en 1987 y requiere que las instalaciones cuantifiquen las emisiones de contaminantes tóxicos del aire, realicen una evaluación de riesgos para la salud pública por las emisiones problemáticas, notifiquen al público afectado si hay un riesgo elevado, y reduzcan los riesgos significativos para la salud a niveles aceptables. El distrito es el organismo responsable por la ejecución para el Condado de San Diego y debe publicar un informe anual que resume las actividades y resultados del programa. La Norma 1210 (Riesgos para la salud pública relacionados con contaminantes tóxicos del aire - Notificación pública y reducción de riesgos) rige los aspectos del programa relativos a la notificación pública y la reducción de riesgos.

La Norma 1210 exige que las instalaciones cuya evaluación del riesgo para la salud pública muestre riesgos potenciales por encima de los niveles especificados apliquen un plan de reducción del riesgo para reducir esos riesgos por debajo del nivel de significancia en un plazo de cinco años. El nivel actual de reducción del riesgo de cáncer es de 100 en un millón, lo que significa que si un millón de personas estuvieran expuestas a las emisiones de una instalación, 100 de esas personas podrían contraer cáncer debido a las emisiones de la instalación.

Evaluar la Norma 1210 del distrito para reducir potencialmente el umbral al cual las fuentes estacionarias deben reducir el riesgo de cáncer puede disminuir el riesgo de salud de fuentes reguladas que afectan a las comunidades circundantes.

# Evaluar las normas existentes y la adopción de nuevas normas que puedan beneficiar a las comunidades.

El distrito regula las emisiones de diversas fuentes estacionarias dentro del condado, incluidas las emisiones de compuestos orgánicos volátiles (COV), que contribuyen a la formación de ozono en el aire que respiramos. Cuando se inhala, el ozono puede dañar los pulmones y causar dolor en el pecho, tos, dificultad para respirar e irritación de la garganta. El ozono también puede empeorar las enfermedades respiratorias crónicas como el asma y poner en riesgo la capacidad del cuerpo para combatir las infecciones respiratorias. El distrito también regula las emisiones de materia particulada, que es un contaminante del aire que puede afectar la salud de las personas cuando está presente en el aire en altos niveles. La materia particulada son pequeñas partículas en el aire que reducen la visibilidad y, cuando sus niveles están elevados, hacen que el aire pareciera que tuviera neblina. La materia particulada puede penetrar profundamente en los pulmones y en la sangre sin ser filtrada, ocasionando ataques cardíacos, enfermedades respiratorias y la muerte prematura.

Para proteger aún más la salud pública, el distrito está considerando lo siguiente:

* + - Evaluar la Norma 61.2 del distrito (Transferencia de compuestos orgánicos a tanques de transporte móviles) para reducir potencialmente las emisiones de COV que resultan de la transferencia de compuestos orgánicos a tanques de transporte móviles.
		- Evaluar la Norma 67.0.1 del distrito (Revestimientos arquitectónicos) para reducir potencialmente las emisiones de COV resultantes de la aplicación de revestimientos a estructuras estacionarias.
		- Evaluar la Norma 67.18 del distrito (Operaciones de revestimiento marino) para reducir potencialmente las emisiones de COV resultantes de la aplicación de revestimientos a las embarcaciones.
		- Evaluar la viabilidad de adoptar una norma para las operaciones comerciales de cocción a la parrilla o freír en aceite, para identificar posibles medidas para reducir las emisiones de MP y COV de estas fuentes.
		- Evaluar la viabilidad de adoptar una nueva norma para controlar las emisiones de fuentes indirectas (cualquier instalación, edificio, estructura o instalación, o combinación de ellas) que genere o atraiga actividad de fuentes móviles que produzcan emisiones de cualquier contaminante (o precursor). Una norma de fuente indirecta vincula la calidad del aire con las decisiones sobre cómo construir, y proporciona un incentivo para que los constructores evalúen maneras de ejecutar sus proyectos de formas más eficientes desde el punto de vista de energía, más transitables y con mayor acceso a bicicletas, que al final resulta siendo una construcción más habitable y saludable para toda la comunidad.

# Revisar la Norma 1401 del distrito- Umbrales del Título V

Conforme a la ley federal, las fuentes estacionarias que se consideran *Fuentes importantes* de emisiones deben solicitar y obtener un permiso federal ejecutable conocido como Permiso de Operación Título V. Un permiso del Título V incluirá las condiciones requeridas para demostrar el cumplimiento de todas las normas y regulaciones aplicables, y puede incluir requerimientos de monitoreo, registro e informe comparado con un permiso que no es del Título V. La Norma 1401 del distrito (Permiso de Operación Título V - disposiciones generales) especifica los umbrales para los cuales una fuente estacionaria se considera una *Fuente Importante* para efectos del Título V. La Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos reclasificó el estado de incumplimiento del nivel de ozono del distrito y por lo tanto, la Norma 1401 deberá modificarse para reducir el umbral para el cual las instalaciones deben solicitar y obtener un Permiso de Operación Título V.

Estas estrategias se examinan más a fondo en los cuadros que se muestran a continuación.

|  |
| --- |
| **Acción C1: Evaluar la Norma 1206 para regular potencialmente las estructuras residenciales que tengan de 1 a 4 unidades de vivienda** |
| Línea de acción |
| * Evaluar la viabilidad de modificar la Norma 1206 (remoción, renovación y demolición de asbesto) para proteger la salud pública.
* Participar en la divulgación a la comunidad para aumentar la sensibilización en referencia al asbesto.
 |
| Estrategias: |
| * Normas y reglamentos
* Información pública y divulgación
 |
| Objetivo(s): |
| * Proteger la salud pública. Dado que no se conoce ningún nivel de exposición al asbesto que pueda considerase seguro, la regulación de todas las estructuras residenciales (incluidas unidades con 1 a 4 viviendas) conforme a la Norma 1206 proporcionaría un mayor nivel de protección al público. Aproximadamente el 80 por ciento de las estructuras residenciales en el condado de San Diego tienen de 1 a 4 unidades de vivienda, que actualmente están exentas conforme a la Norma 1206. Además, aproximadamente el 50 por ciento de estas estructuras fueron construidas antes de 1980, lo que aumenta la probabilidad de la presencia de asbesto.
* Participar en eventos de divulgación para educar a la comunidad sobre la sensibilización en referencia al asbesto.
 |
| Plazo(s) estimado(s): |
| * Determinar la viabilidad de modificar la Norma 1206 del distrito a más tardar en julio de 2021.
 |
| Organismo de ejecución, organización, empresa u otra entidad |
| Nombre: | Responsabilidades: |
| Distrito de Control de Contaminación del Aire (APCD) | * Realizar actividades de divulgación
* Evaluar la viabilidad de fortalecer la regulación de asbesto
* Si es posible, crear la norma modificada propuesta
 |
| Miembros del Comité Directivo de la Comunidad (CSC) | * Participar en el proceso de elaboración de normas de APCD (por ejemplo, asistir a talleres, proporcionar comentarios sobre el proyecto de normas)
 |
| Instalaciones reguladas | * Participar en el proceso de elaboración de normas de APCD (por ejemplo, asistir a talleres, proporcionar comentarios sobre el proyecto de

normas) |
| Información adicional: |

|  |
| --- |
| * Norma 1206 del distrito (norma existente): [https://www.sdapcd.org/content/dam/sdc/apcd/PDF/Rules\_and\_Regulations/Toxic\_Air](https://www.sdapcd.org/content/dam/sdc/apcd/PDF/Rules_and_Regulations/Toxic_Air_Cotaminants/APCD_R1206.pdf)

[\_Cotaminants/APCD\_R1206.pdf](https://www.sdapcd.org/content/dam/sdc/apcd/PDF/Rules_and_Regulations/Toxic_Air_Cotaminants/APCD_R1206.pdf)* Página de Talleres de Desarrollo de Normas del Distrito (para información sobre el taller): [https://www.sandiegocounty.gov/content/sdc/apcd/en/Rule\_Development/Workshops. html](https://www.sandiegocounty.gov/content/sdc/apcd/en/Rule_Development/Workshops.html)
 |

|  |
| --- |
| **Acción C2: Evaluar la Norma 1210 del distrito para reducir potencialmente los riesgos para la salud** |
| Línea de acción |
| * Establecer un proceso regulatorio para modificar la Norma 1210 del distrito (Riesgos para la Salud Pública debido a Contaminantes Tóxicos del Aire - Notificación Pública y reducción de riesgos), que incluye a los socios de las industrias y de la comunidad, para obtener información y analizar la reducción del umbral de significancia de la contaminación atmosférica tóxica para mejorar la salud pública.
 |
| Estrategias: |
| * Normas y reglamentos
* Información pública y divulgación
 |
| Objetivo(s): |
| * Evaluar la viabilidad de reducir el riesgo de contraer cáncer que afecta a las comunidades.
	+ Algunas fuentes que estarían sujetas a una reducción del riesgo de contraer cáncer están dentro de la comunidad de la Zona Portuaria o muy cerca de ella.
	+ Esta estrategia podría reducir el riesgo de contraer cáncer que afecta a las comunidades circundantes.
 |
| Plazo(s) estimado(s): |
| * Proponer a la Junta de Control de Contaminación del Aire las modificaciones a la Norma 1210 del distrito a más tardar en octubre de 2021.
 |
| Organismo de ejecución, organización, empresa u otra entidad |
| Nombre: | Responsabilidades: |
| Distrito de Control de Contaminación del Aire (APCD) | * Evaluar y desarrollar opciones para reducir el riesgo de contraer cáncer
* Crear la norma modificada propuesta
 |
| Miembros del Comité Directivo de la Comunidad (CSC) | * Participar en el proceso de elaboración de normas de APCD (por ejemplo, asistir a talleres, proporcionar comentarios sobre el proyecto de normas)
 |

|  |  |
| --- | --- |
| Instalaciones reguladas | * Participar en el proceso de elaboración de normas de APCD (por ejemplo, asistir a talleres, proporcionar comentarios sobre el proyecto de normas)
 |
| Información adicional: |
| * Norma 1210 del distrito (norma existente): [https://www.sandiegocounty.gov/content/dam/sdc/apcd/PDF/Rules\_and\_Regulations/T oxic\_Air\_Cotaminants/APCD\_R1210.pdf](https://www.sandiegocounty.gov/content/dam/sdc/apcd/PDF/Rules_and_Regulations/Toxic_Air_Cotaminants/APCD_R1210.pdf)
* Página de Talleres de Desarrollo de Normas del Distrito (para información sobre talleres previos sobre la Norma 1210): [https://www.sandiegocounty.gov/content/sdc/apcd/en/Rule\_Development/Workshops. html](https://www.sandiegocounty.gov/content/sdc/apcd/en/Rule_Development/Workshops.html)
	+ Carta de la Junta de APCD [052219 D4 BL Reducing Cancer Risk for SD Residents\_SIGNED.pdf](https://bosagenda.sandiegocounty.gov/cob/cosd/cob/doc?id=0901127e80a957d9)
 |

|  |
| --- |
| **Acción C3: Evaluar las normas existentes y considerar nuevas normas** |
| Línea de acción |
| * Evaluar y, si es posible, proponer que se modifique la Norma 61.2 del distrito (Transferencia de compuestos orgánicos a tanques de transporte móviles), la Norma

67.0.1 (Revestimientos arquitectónicos) y la Regla 67.18 del distrito (Operaciones de revestimiento marino) para identificar medidas potenciales para reducir las emisiones de las fuentes reguladas por estas normas.* Evaluar y, si es posible, proponer una nueva norma para controlar las emisiones de las operaciones comerciales de cocción a la parrilla o freír en aceite.
* Evaluar y, si es posible, proponer una nueva norma para controlar las emisiones de fuentes indirectas (cualquier instalación, edificio, estructura o instalación, o combinación de ellas) que genere o atraiga actividad de fuentes móviles que produzcan emisiones de cualquier contaminante (o precursor). Entre los ejemplos de fuentes indirectas se incluyen: sitios de empleo, centros comerciales, instalaciones deportivas, proyectos de viviendas, aeropuertos, instalaciones comerciales e industriales,

depósitos, centros de distribución, terminales de movimiento de mercancías como terminales portuarias, zonas de desarrollo, y estacionamientos y garajes. |
| Estrategias: |
| * Normas y reglamentos
* Información pública y divulgación
 |
| Objetivo(s): |
| * Evaluar la viabilidad de modificar las Normas 61.2, 67.18 y 67.0.1 para identificar posibles medidas para reducir las emisiones de las fuentes reguladas por estas normas.
* Evaluar la viabilidad de adoptar una nueva norma para las operaciones comerciales de cocción a la parrilla o freír en aceite, para identificar posibles medidas para reducir las emisiones de estas fuentes.
 |

|  |
| --- |
| * Evaluar la viabilidad de adoptar una nueva norma para controlar las emisiones de fuentes indirectas.
 |
| Plazo(s) estimado(s): |
| * Completar la evaluación de estas normas para identificar cualquier posible cambio para reducir las emisiones de las fuentes reguladas por estas normas a más tardar en diciembre de 2021.
 |
| Organismo de ejecución, organización, empresa u otra entidad |
| Nombre: | Responsabilidades: |
| Distrito de Control de Contaminación del Aire (APCD) | * Evaluar y desarrollar opciones para reducir las emisiones de COV de las normas 61.2, 67.18 y 67.0.1.
* Evaluar la viabilidad de adoptar una nueva norma para reducir las emisiones de COV y PM2.5 de las operaciones de cocción comercial.
* Evaluar la viabilidad de adoptar una nueva norma para reducir las emisiones de fuentes indirectas.
 |
| Miembros del Comité Directivo de la Comunidad (CSC) | * Participar en el proceso de elaboración de normas de APCD (por ejemplo, asistir a talleres, proporcionar comentarios sobre el proyecto de

normas). |
| Instalaciones reguladas | * Participar en el proceso de elaboración de normas de APCD (por ejemplo, asistir a talleres, proporcionar comentarios sobre el proyecto de normas).
 |
| Información adicional: |
| * Norma 61,2 del distrito (norma existente): [https://www.sdapcd.org/content/dam/sdc/apcd/PDF/Rules\_and\_Regulations/Prohibitio ns/APCD\_R61-2.pdf](https://www.sandiegocounty.gov/content/dam/sdc/apcd/PDF/Rules_and_Regulations/Toxic_Air_Cotaminants/APCD_R1210.pdf)
* Norma 67.0.1 del distrito (norma existente): [https://www.sdapcd.org/content/dam/sdc/apcd/PDF/Rules\_and\_Regulations/Prohibitio ns/APCD\_R67-0-1.pdf](https://www.sdapcd.org/content/dam/sdc/apcd/PDF/Rules_and_Regulations/Prohibitions/APCD_R67-0-1.pdf)
* Norma 67,18 del distrito (norma existente): [https://www.sdapcd.org/content/dam/sdc/apcd/PDF/Rules\_and\_Regulations/Prohibitio ns/APCD\_R67-18.pdf](https://www.sdapcd.org/content/dam/sdc/apcd/PDF/Rules_and_Regulations/Prohibitions/APCD_R67-18.pdf)
* Norma 4692 de APCD de San Joaquin Valley (Cocción comercial a la parrilla):<https://www.valleyair.org/rules/currntrules/r4692.pdf>
* Norma 1138 South Coast AQMD (Control de emisiones resultantes de operaciones de restaurantes):

<http://www.aqmd.gov/docs/default-source/rule-book/reg-xi/rule-1138.pdf?sfvrsn=4>* Norma de APCD de San Joaquin Valley para la Revisión de Fuentes Indirectas <http://www.valleyair.org/ISR/ISRHome.htm>
* Página de Talleres de Desarrollo de Normas del Distrito (para información sobre talleres públicos): [https://www.sandiegocounty.gov/content/sdc/apcd/en/Rule\_Development/Workshops. html](https://www.sandiegocounty.gov/content/sdc/apcd/en/Rule_Development/Workshops.html)
 |

|  |
| --- |
| **Acción C4: Proponer la modificación de la Norma 1401 del Distrito** |
| Línea de acción |
| * Proponer la modificación de la Norma 1401 del distrito (Permiso de Operación Título V - disposiciones generales) para reducir el umbral en el cual las instalaciones deben solicitar y obtener un Permiso de Operación Título V federal.

o Se requieren Permisos Título V para las principales fuentes de contaminación del aire (algunas de las cuales están ubicadas en la comunidad de la Zona Portuaria) y pueden incluir requerimientos de monitoreo mejorado, mantenimiento de registros e informes. |
| Estrategias: |
| * Normas y reglamentos
* Información pública y divulgación
 |
| Objetivo(s): |
| * Proponer la modificación de la Norma 1401 del distrito
 |
| Plazo(s) estimado(s): |
| * Proponer a la Junta Directiva del Distrito modificaciones a la Norma 1401 del distrito antes de marzo de 2021
 |
| Organismo de ejecución, organización, empresa u otra entidad |
| Nombre: | Responsabilidades: |
| Distrito de Control de Contaminación del Aire (APCD) | * Crear y proponer la norma modificada.
 |
| Miembros del Comité Directivo de la Comunidad (CSC) | * Participar en el proceso de elaboración de normas de APCD (por ejemplo, asistir a

talleres, proporcionar comentarios sobre el proyecto de normas). |
| Instalaciones | * Participar en el proceso de elaboración de normas de APCD (por ejemplo, asistir a talleres, proporcionar comentarios sobre el proyecto de normas).
 |
| Información adicional: |
| * Norma 1401 del distrito (norma existente): [https://www.sandiegocounty.gov/content/dam/sdc/apcd/PDF/Rules\_and\_Regulations/T itle\_V\_Operating\_Permits/APCD\_R1401.pdf](https://www.sandiegocounty.gov/content/dam/sdc/apcd/PDF/Rules_and_Regulations/Title_V_Operating_Permits/APCD_R1401.pdf)
* Página de Talleres de Desarrollo de Normas del Distrito (para información sobre talleres públicos): [https://www.sandiegocounty.gov/content/sdc/apcd/en/Rule\_Development/Workshops. html](https://www.sandiegocounty.gov/content/sdc/apcd/en/Rule_Development/Workshops.html)
 |

# Acciones/estrategias para el cumplimiento

Además de las actividades de cumplimiento de la ley descritas en el capítulo de cumplimiento de este plan, el distrito propone cinco estrategias de cumplimiento de la ley que se crearon para:

1. Fomentar la justicia ambiental en las comunidades desfavorecidas y reducir al mínimo el daño e impacto ambiental en las zonas donde se produjo una infracción.
2. Aumentar las tasas de cumplimiento.
3. Promover la participación comunitaria y mejorar los servicios prestados por la División de Cumplimiento de la Ley del distrito.
	* **Fomentar la justicia ambiental en las comunidades desfavorecidas y reducir al mínimo el daño e impacto ambiental en las zonas donde se produjo una infracción.**

El distrito propone formalizar su programa de Proyecto Ambiental Suplementario (SEP). La aplicación de sanciones para el cumplimiento desempeña un papel importante en disuadir las violaciones ambientales, pero las sanciones por sí solas no abordan el daño ambiental que sufren las comunidades debido a estas infracciones. Los SEP son proyectos comunitarios financiados a través de una parte de los pagos recibidos por sanciones durante la resolución de infracciones del distrito. Los SEP pueden brindar una oportunidad para mejorar la salud pública, reducir la contaminación, aumentar el cumplimiento de regulaciones ambientales y aumentar la sensibilización del público en las comunidades más afectadas por el daño ambiental.

# Aumentar las tasas de cumplimiento.

El Programa de Fuentes Móviles ha sido una parte integral de las estrategias de reducción de emisiones para la comunidad de la Zona Portuaria dado el gran porcentaje de emisiones provenientes de fuentes móviles. La comunidad ha expresado su preocupación por el exceso de emisiones en régimen de ralentí y el nivel de materia particulada de diésel en la comunidad. CARB y el distrito han trabajado juntos en el pasado para crear el primer programa de su género para el cumplimiento de leyes de fuentes móviles a nivel de distrito. El distrito ha tenido gran éxito en aumentar las tasas de cumplimiento de las regulaciones que actualmente aplica a través del memorando de entendimiento (MOU) con CARB. Para continuar con esta iniciativa, el distrito propone ampliar su programa de fuentes móviles para hacer cumplir regulaciones adicionales que reduzcan la materia particulada de diésel (PM) y los óxidos de nitrógeno (NOx). Las actividades localizadas de cumplimiento de estas regulaciones adicionales ayudarán a reducir el exceso de contaminación que produce ozono, y la materia particulada de diésel.

El distrito también propone incorporar un analizador portátil de emisiones de combustión (Testo 350) en su procedimiento de inspección para verificar el cumplimiento de los límites de emisión con mayor frecuencia. Algunas unidades que utilizan combustible y generan emisiones, como calderas y motores, deben cumplir límites de emisión y normalmente se les exige realizar y aprobar una prueba de la fuente anualmente para cuantificar las emisiones reales de estas unidades. Los analizadores portátiles propuestos permitirían a los inspectores verificar el cumplimiento de los límites de emisión

(equivalentes a una verificación de contaminación) durante inspecciones rutinarias sin previo aviso, aumentando la frecuencia de las pruebas de emisión de una vez al año a varias veces al año. Este analizador ayudaría a identificar antes los posibles excesos de emisiones y requerir que las instalaciones realicen los ajustes o reparaciones necesarios para que las emisiones vuelvan a los niveles exigidos.

# Promover la participación comunitaria y mejorar los servicios prestados por la División de Cumplimiento de la Ley del distrito.

El distrito propone tener una oficina en la Zona Portuaria para aumentar aún más su presencia en la comunidad, disminuir los tiempos de respuesta a las quejas, y tener múltiples inspectores entrando y saliendo de la comunidad, observando las actividades cercanas y verificando de cerca los temas que requieren mayor atención.

El distrito también propone evaluar su programa de quejas (de acuerdo con los requisitos de AB423) y recomendar un plan para actualizar el proceso incluido:

* + - Línea directa las 24 horas
		- Respuesta a quejas en 48 horas o menos
		- Protecciones para informantes y denunciantes públicos

Actualmente, los inspectores del distrito solo están disponibles durante las horas laborales regulares, a menos que se necesite una investigación fuera del horario laboral.

Actualmente, el distrito tiene un memorando de entendimiento con el Departamento de Salud Ambiental del Condado para que sus inspectores respondan a las quejas que se reciben fuera del horario laboral. De acuerdo con esta propuesta, el distrito evaluaría la necesidad de tener a sus inspectores disponibles las 24 horas del día, los 7 días de la semana.

Las estrategias identificadas en los cuadros que se muestran a continuación están alineadas con el compromiso del distrito de continuar expandiendo y promoviendo su programa de cumplimiento para fomentar la justicia ambiental y la participación comunitaria.

|  |
| --- |
| **Acción D1: Proponer el desarrollo de un programa de proyecto ambiental suplementario (SEP) dentro del programa de resolución de infracciones** |
| Línea de acción |
| Formalizar un programa SEP para financiar proyectos comunitarios a través de una parte de los pagos recibidos por sanciones según el Programa de Resolución de Infracciones del distrito a través de las siguientes acciones:* Desarrollar una política SEP, que incluiría los criterios apropiados para calificar para estos proyectos.
* Publicar la política SEP y los proyectos propuestos por los miembros de la comunidad y las partes interesadas en el sitio web del distrito.
 |

|  |
| --- |
| * Discutir las opciones de SEP a través del Programa de Resolución de Infracciones del distrito.
 |
| Estrategias: |
| * Cumplimiento
* Divulgación en la comunidad
 |
| Objetivos: |
| * Explorar proyectos para minimizar el daño e impacto ambiental en las comunidades.
* Centrar las actividades de cumplimiento de la ley para ayudar a fomentar la justicia ambiental en las comunidades desfavorecidas.
* Utilizar una parte del pago de las sanciones para financiar proyectos comunitarios que proporcionen un beneficio ambiental o de salud pública tangible a la comunidad.
 |
| Plazo(s) estimado(s): |
| * El distrito formalizará su programa SEP antes del 1o de julio de 2021.
 |
| Organismo de ejecución, organización, empresa u otra entidad |
| Nombre: | Responsabilidades: |
| Distrito de Control de Contaminación del Aire (APCD) | Proponer la creación de un programa SEP para financiar proyectos comunitarios a través de una parte de los pagos recibidos por sanciones según el Programa de Resolución de Infracciones del distrito a través de las siguientes acciones:* Desarrollar una política SEP, que incluirá los criterios apropiados para calificar para estos proyectos.
* Publicar la política SEP y los proyectos propuestos por los miembros de la comunidad y las partes interesadas en el sitio web del distrito.
* Discutir las opciones de SEP a través del Programa de Resolución de Infracciones del distrito.
 |
| Miembros del Comité Directivo de la Comunidad (CSC) | * Participar en la creación del programa SEP.
* Colaborar con oportunidades de divulgación.
* Presentar proyectos comunitarios para ser considerados para este programa.
 |
| Instalaciones | * Participar en la creación del programa SEP.
* Colaborar con oportunidades de divulgación
 |
| Información adicional: |
| Guía de Políticas y Antecedentes de SEP de la Agencia de Protección Ambiental de EE.UU.: <https://www.epa.gov/enforcement/supplemental-environmental-projects-seps#policy>Política de SEP de la Junta de Recursos de Aire de California (CARB): <https://ww2.arb.ca.gov/our-work/programs/supplemental-environmental-projects-seps/about> |

|  |
| --- |
| **Acción D2: Evaluar la viabilidad de ampliar el programa de cumplimiento de normas de fuentes móviles** |
| Línea de acción |
| * Trabajar con la Junta de Recursos de Aire de California (CARB) para evaluar la viabilidad de obtener la facultad de hacer cumplir regulaciones adicionales de fuentes móviles, incluido:

Marina:* + Reglamento de Embarcaciones de Puertos Comerciales Carretera y Manejo de Carga:
		- Reglamento de Equipos Móviles de Manejo de Carga
		- Reglamento de Vehículos de Recogida de Residuos Sólidos
		- Reglamento sobre Gases de Efecto de Invernadero para Remolques (TTGHG)
* Realizar un análisis de costos para evaluar la viabilidad de ampliar el programa de fuentes móviles aumentando el número de funcionarios que realizarán inspecciones adicionales en el marco del memorando de entendimiento existente.
 |
| Estrategias: |
| * Cumplimiento
* Divulgación
 |
| Objetivo(s): |
| * Aumentar el número de inspecciones en el Condado de San Diego y aumentar las tasas de cumplimiento relacionadas con estas regulaciones que están diseñadas para:
	+ Reducir la materia particulada de diésel (PM) y los óxidos de nitrógeno (NOx) de los motores auxiliares de los buques oceánicos mientras están atracados en los puertos de California.
	+ Reducir la materia particulada de diésel (PM) y los óxidos de nitrógeno (NOx) de las embarcaciones de puertos comerciales, incluidos transbordadores, buques para excursiones, remolcadores, empujadores, buques para tripulación y abastecimiento, barcazas, barcos de dragado, barcos de trabajo, buques piloto y barcos de pesca comerciales y barcos de pesca de alquiler.
	+ Reducir la materia particulada de diésel (PM) y los óxidos de nitrógeno (NOX) del equipo de manipulación de carga en los puertos y patios ferroviarios intermodales.
	+ Reducir la materia particulada de diésel (PM) de los vehículos de recogida de residuos sólidos y grúas diésel de carretera con un solo motor.
	+ Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) de los remolques de servicio pesado de carretera.
 |
| Plazo(s) estimado(s): |
| * Determinar la viabilidad de ampliar el programa de fuentes móviles para hacer cumplir las regulaciones adicionales de fuentes móviles de acuerdo al memorando de entendimiento (MOU) con CARB antes del 1o de diciembre de 2021.
 |
| Organismo de ejecución, organización, empresa u otra entidad |

|  |  |
| --- | --- |
| Nombre: | Responsabilidades: |
| Distrito de Control de Contaminación del Aire (APCD) | * Explorar la viabilidad de ampliar el programa de fuentes móviles para hacer cumplir regulaciones adicionales de fuentes móviles bajo el MOU con CARB.
* Si se revisa el memorando de entendimiento, el distrito conduciría actividades de divulgación, proporcionaría capacitación y asistencia para el cumplimiento, llevaría a cabo inspecciones y tomaría medidas de cumplimiento cuando se documentara una violación de las regulaciones mencionadas anteriormente.
 |
| Junta de Recursos de Aire de California (CARB) | * Evaluar la viabilidad de ampliar el programa de fuentes móviles para hacer cumplir las regulaciones adicionales de fuentes móviles de acuerdo al memorando de entendimiento con CARB.
* Si es posible, otorgar al Distrito la facultad para hacer cumplir regulaciones adicionales de fuentes móviles.
 |
| Miembros del Comité Directivo de la Comunidad (CSC) | * Colaborar con oportunidades de divulgación.
* Suministrar comentarios sobre esta propuesta.
 |
| Instalaciones | * Colaborar con oportunidades de divulgación.
* Suministrar comentarios sobre esta propuesta.
 |
| Información adicional: |
| Regulaciones de CARB:Reglamento de Buques Oceánicos Atracados<https://ww2.arb.ca.gov/our-work/programs/ocean-going-vessels-berth-regulation> Reglamento de Embarcaciones de Puertos Comerciales <https://ww2.arb.ca.gov/our-work/programs/commercial-harbor-craft>Equipos Móviles de Manejo de Carga<https://ww2.arb.ca.gov/our-work/programs/cargo-handling-equipment> Reglamento de Vehículos de Recogida de Residuos Sólidos<https://ww2.arb.ca.gov/our-work/programs/solid-waste-collection-vehicle-regulation> Reglamento sobre Gases de Efecto de Invernadero para Remolques <https://ww2.arb.ca.gov/our-work/programs/ttghg> |

|  |
| --- |
| **Acción D3: Evaluar el proceso actual de quejas sobre la calidad del aire** |
| Línea de acción |
| * Evaluar el proceso actual de quejas sobre la calidad del aire.
* Recomendar un plan para actualizar el proceso, que incluya:
	+ Línea directa las 24 horas
	+ Respuesta a quejas en 48 horas o menos
	+ Protecciones para informantes y denunciantes públicos
	+ Una línea telefónica bilingüe y una aplicación de teléfono inteligente fácil de usar

para informar sobre camiones en régimen de ralentí. |

|  |
| --- |
| * Evaluar el formulario de quejas sobre la calidad del aire de APCD en la aplicación de teléfono inteligente "Tell Us Now" (díganos ahora) para asegurar que satisface las necesidades de la comunidad.
* Evaluar la viabilidad de permitir a los usuarios presentar su queja relacionada con camiones en régimen de ralentí o la ruta para camiones utilizando la aplicación "Tell Us Now" y transmitir las quejas de ruta para camiones a la Ciudad de San Diego.
 |
| Estrategias: |
| * Cumplimiento
* Divulgación en la comunidad
 |
| Objetivo(s): |
| * Evaluar el proceso de quejas sobre la calidad del aire para identificar áreas que se pueden mejorar para servir mejor al público.
 |
| Plazo(s) estimado(s): |
| * Crear una recomendación antes del 1o de diciembre de 2021.
 |
| Organismo de ejecución, organización, empresa u otra entidad |
| Nombre: | Responsabilidades: |
| Distrito de Control de Contaminación del Aire (APCD) | * Evaluar el proceso de quejas sobre la calidad del aire para identificar áreas que se pueden mejorar para servir mejor al público.
* Coordinar con la Ciudad de San Diego para evaluar la viabilidad de permitir a la ciudad acceder a las quejas presentadas a través de la aplicación "Tell Us Now" que está bajo su jurisdicción
 |
| Miembros del Comité Directivode la Comunidad (CSC) | * Suministrar comentarios sobre esta propuesta.
 |
| Instalaciones | * Suministrar comentarios sobre esta propuesta.
 |
| Información adicional: |
| AB-423:<https://leginfo.legislature.ca.gov/faces/billNavClient.xhtml?bill_id=201920200AB423> |

|  |
| --- |
| **Acción D4: Aumentar la presencia de APCD en la comunidad de la Zona Portuaria** |
| Línea de acción |
| Evaluar opciones para aumentar la presencia de APCD en la Zona Portuaria |
| Estrategias: |
| * Cumplimiento
* Divulgación en la comunidad
 |
| Objetivo(s): |

|  |
| --- |
| * Reducir el tiempo de respuesta a las quejas.
* Aumentar la disponibilidad de inspectores para las partes interesadas y los miembros de la comunidad.
* Aumentar la frecuencia de las inspecciones centradas en fuentes estacionarias y móviles.
* Vigilar de cerca los temas que requieren mayor atención y las fuentes que no cumplen con las regulaciones.
* Aumentar la divulgación en la comunidad y la sensibilización.
 |
| Plazo(s) estimado(s): |
| * POR DETERMINAR
 |
| Organismo de ejecución, organización, empresa u otra entidad |
| Nombre: | Responsabilidades: |
| Distrito de Control de Contaminación del Aire (APCD) | Evaluar opciones para aumentar la presencia de en la Zona Portuaria |
| Miembros del Comité Directivo de la Comunidad (CSC) | * Suministrar comentarios sobre esta propuesta.
 |
|  |  |
| Información adicional: |
| N/A |

|  |
| --- |
| **Acción D5: Evaluar la viabilidad de utilizar analizadores de emisiones portátiles para verificar el cumplimiento de las regulaciones** |
| Línea de acción |
| * Evaluar la viabilidad de utilizar analizadores portátiles de emisiones Testo 350 para hacer cumplir los requisitos del distrito en lo que se refiere a las fuentes de combustión.
 |
| Estrategias: |
| * Cumplimiento
 |
| Objetivos: |
| * Utilizar los analizadores portátiles de emisiones Testo 350 para verificar los estándares de emisiones de las fuentes de combustión (calderas y motores principales).
* Hacer cumplir los estándares de emisiones.
* Identificar los temas que requieren mayor atención para prevenir el incumplimiento futuro.
* Informar a las instalaciones que el equipo de combustión requiere ajuste, reparación o reemplazo.
* Realizar inspecciones más centradas.
 |
| Plazo estimado: |

|  |
| --- |
| * Contactar a las fuentes afectadas para obtener sus comentarios antes del 1o de diciembre de 2020.
* Considerar los comentarios de las entidades reguladas y determinar si el analizador puede usarse para fines de cumplimiento antes del 1o de julio de 2021.
 |
| Organismo de ejecución, organización, empresa u otra entidad |
| Nombre: | Responsabilidades: |
| Distrito de Control de Contaminación del Aire (APCD) | * Notificar esta propuesta a las instalaciones a través del sitio web del distrito y consultor.
* Considerar los comentarios de las entidades reguladas.
* Determinar si el analizador se puede utilizar con fines de cumplimiento.
 |
| Miembros del Comité Directivo de la Comunidad (CSC) | * Colaborar con oportunidades de divulgación.
* Suministrar comentarios sobre esta propuesta.
 |
| Instalaciones | * Colaborar con oportunidades de divulgación.
* Suministrar comentarios sobre esta propuesta.
 |
| Información adicional: |
| Datos sobre el analizador portátil de emisiones Testo 350 <https://www.testo.com/en-US/testo-350/p/0632-3510> <https://www.valleyair.org/policies_com/policies_com_idx.htm><https://www.valleyair.org/policies_com/Policies/com1150_portable_emission_analyzer_042607.pdf> |

|  |
| --- |
| **Acción D6: Promover la aplicación de las normas y reglamentos existentes sobre la calidad del aire relacionados con fuentes móviles.** |
| Estrategias y línea de acción |
| * Evaluación de la viabilidad de ampliar el cumplimiento de las regulaciones de camiones en régimen de ralentí dentro de la comunidad de la Zona Portuaria.
 |
| Objetivos: |
| * Cumplimiento
* Divulgación en la comunidad
 |
| Plazo(s) tentativo(s): |
| N/A |
| Organismo de ejecución, organización, empresa u otra entidad |
| Nombre: | Responsabilidades: |
| Distrito de Control de Contaminación del Aire (APCD) | Evaluar el rendimiento de las inspecciones de vehículos en régimen de ralentí |
| Junta de Recursos de Aire de California (CARB) | Cumplimiento de las normas de vehículos en régimen de ralentí |

|  |  |
| --- | --- |
| Miembros del Comité Directivo de la Comunidad (CSC) | Ayudar en el desarrollo de indicadores de desempeño y suministrar comentarios sobre áreas críticas para inspecciones. |
| Información adicional: |
| N/A |

# Estrategias para camiones de trabajo pesado

El Comité Directivo de CERP creó subcomités para discutir y establecer acciones específicas para reducir las emisiones de diversas fuentes dentro de la comunidad de la Zona Portuaria. Se creó un subcomité para centrarse en los desafíos tecnológicos e institucionales relacionados con la electrificación de la flota de camiones de servicio pesado, incluidos camiones que sirven a las terminales de carga del puerto, así como negocios e industrias que se intercalan en toda la comunidad. Los camiones que sirven al puerto y a otros negocios en la comunidad atraviesan las comunidades de la Zona Portuaria, exponiendo a los residentes y otros receptores sensibles a emisiones de diésel.

A continuación se muestran algunas de las acciones que EPA y CARB se han comprometido a tomar para reducir las emisiones de camiones en todo el estado.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Organismo** | **Acción próxima** | **Decisión esperada** | **Período de introducción previsto** |
| **EPA** | Iniciativa de camiones más limpios – En respuesta a una petición de South Coast AQMD, la EPA se ha comprometido a actualizar su estándar de motores de camiones para reducir las emisiones de NOx. | 2020-2021 | 2024 |
| **CARB** | Reglamento de la Unidad de Refrigeración de Transporte[3](#_bookmark2) – Medida para reducir las emisiones y el riesgo residual de TRUS mediante la transición a tecnologías de emisión cero. | 2021 | por determinar |
| **CARB** | Norma de la flota de emisión cero[4](#_bookmark3)– Requeriría que las flotas pasarana se emisión cero, incluidos los camiones pesados de carga. | 2021 | 2024 |

3 CARB, En Desarrollo un nuevo Reglamento de la Unidad de Refrigeración de Transporte, [https://ww2.arb.ca.gov/our-](https://ww2.arb.ca.gov/our-work/programs/transport-refrigeration-unit/new-transport-refrigeration-unit-regulation) [work/programs/transport-refrigeration-unit/new-transport-refrigeration-unit-regulation.](https://ww2.arb.ca.gov/our-work/programs/transport-refrigeration-unit/new-transport-refrigeration-unit-regulation)

4 CARB, flota de vehículos de emisión cero, [https://ww2.arb.ca.gov/our-work/programs/zero-emission-vehicle-fleet.](https://ww2.arb.ca.gov/our-work/programs/zero-emission-vehicle-fleet)

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **CARB** | Inspección y mantenimiento de servicio pesado - Similar a la verificación de contaminación para automóviles y camiones de servicio ligero, esto permitiría una verificación del sistema de diagnóstico a bordo para identificar componentes defectuosos relacionados con emisiones en motores aplicables. | 2021 | 2023 |

CARB y APCD han tomado muchas medidas para reducir la contaminación de camiones a través de programas de regulación, cumplimiento e incentivos, pero los residentes de la Zona Portuaria todavía se ven desproporcionadamente afectados por los camiones en sus vecindarios. A medida que los negocios y las actividades aumenten dentro y alrededor de la comunidad de la Zona Portuaria en los próximos años, este impacto podría ser mayor si no se toma una acción concertada.

El Subcomité de Camiones de CERP se reunió semanalmente del 22 de mayo al 31 de julio de 2020 para crear un conjunto de estrategias para reducir las emisiones de camiones y la exposición a esas emisiones en las comunidades de la Zona Portuaria. El comité reconoce que los camiones desempeñan un papel vital en el movimiento de mercancías en la Zona Portuaria y otras comunidades, y que los conductores de camiones y las empresas deben tener oportunidades para pasar a tecnologías limpias y minimizar el impacto en los vecindarios. El subcomité identificó acciones para apoyar el uso de camiones eléctricos y la infraestructura para la carga de electricidad, apoyar rutas dedicadas a camiones en la comunidad para minimizar la exposición a las poblaciones en riesgo, atender las necesidades de los conductores de camiones y las empresas que dependen de ellos, garantizar resultados justos para los conductores de camiones con respecto a los incentivos y promover el cumplimiento de las normas de calidad del aire de fuentes móviles.

|  |
| --- |
| **Acción E1: Impulsar el despliegue de camiones eléctricos de servicio pesado de carretera para demostrar la viabilidad operativa y reducir las emisiones dentro de la Comunidad de la Zona Portuaria y otras comunidades desfavorecidas.** |
| Estrategias y línea de acción |
| * Crear y ejecutar un programa piloto de camiones eléctricos de corto recorrido hacia/desde las tierras inundables del puerto para una o más rutas.
* Definir la evaluación de las necesidades de carga de electricidad de camiones EV y la estrategia para apoyar la expansión de camiones EV más allá del programa piloto anterior. Instalar instalaciones de carga de electricidad para apoyar el despliegue de camiones eléctricos en carretera (incluida carga de electricidad DC rápida e inalámbrico).
* Ejecutar una estrategia de mitigación de operadores comunitarios (fuera del puerto) para coordinar con otros operadores su transición a ZEV, infraestructura, rutas de camiones y operaciones de camiones.
* Buscar todas las oportunidades de subvenciones.
 |

|  |
| --- |
| * Identificar nuevas fuentes de financiamiento, incluidas nuevas tarifas, para promover el uso de camiones con emisiones cero y casi cero y otras oportunidades de reducción de emisiones en el Puerto de San Diego.
* A medida que la Ciudad de San Diego y National City adquieran camiones ZE, alentar a las ciudades a priorizar su uso en la comunidad de la Zona Portuaria.
* A medida que la Ciudad de San Diego y National City adquieran vehículos de servicio ligero ZE, alentar a las ciudades a priorizar su uso en la comunidad de la Zona Portuaria.
 |
| Objetivos: |
| * Desarrollar un programa piloto de camiones eléctricos de corto recorrido en carretera que busque desplazar entre 3,000 y 10,000 millas de vehículos diésel recorridas (VMT) anualmente o más, y que produzca los beneficios correspondientes de reducción de emisiones, durante la ejecución del programa piloto.
* Instalación de estaciones de carga de electricidad para EV junto con los programas pilotos anteriores.
* Intentar poner en práctica el programa piloto por un período de entre uno y dos años.
* Incluir un componente de evaluación en el programa piloto que (1) identifique las lecciones aprendidas y (2) recomiende acciones para acelerar el uso de camiones eléctricos hacia y desde las tierras inundables del puerto.
* Identificar un proceso para introducir esta estrategia a las ciudades con personal de San Diego Gas and Electric (SDG&E), Asociación de Gobiernos de San Diego (SANDAG), ACCELERATE TO ZERO EMISSIONS, etc.
* Crear una estrategia de EV para la región, incluidas oportunidades en las comunidades de la Zona Portuaria.
* Incorporar las estrategias de gestión de EV de SANDAG (actualmente en desarrollo).
* Crear un proceso para obtener los permisos necesarios para asegurar que todas las ciudades están preparadas para vehículos EV (por ejemplo, Go-BIZ del estado de California podría tener recursos).
* Trabajar con Barrio Logan CPG y otras partes interesadas para establecer un grupo de trabajo para identificar negocios (incluidos servicios privados de transporte de residuos), y empresas dentro de la comunidad de la Zona Portuaria que puedan hacer las pruebas piloto de rutas de camiones EV.
* Establecer como meta financiar entre el 85% y el 90% de todos los proyectos y estudios de camiones eléctricos de servicio pesado en carretera con subvenciones externas.
 |
| Plazo(s) tentativo(s): |
| * Crear un programa piloto de camiones eléctricos de corto recorrido e intentar conseguir las aprobaciones y derechos ambientales dentro de un período de 18 a 24 meses.
* Diseñar la evaluación de necesidades de EV para finales del primer trimestre de 2021.
* Identificar un mínimo de tres candidatos dentro de la comunidad de la Zona Portuaria para ejecutar un programa de entrega de EV en 2022.
* Preparar un estudio de mercado/análisis de factibilidad para la consideración de la Junta de Comisionados del Puerto de San Diego antes de finales de 2023, que explore
 |

|  |
| --- |
| las tarifas potenciales que pueden apoyar y promover el uso de camiones de emisiones cero y casi cero y otras oportunidades de reducción de emisiones, así como su efecto sobre los ingresos del distrito y las oportunidades de negocios marítimos.* Obtener el compromiso de la ciudad de San Diego en 2022 que priorize el despliegue de camiones de servicio ligero, medio y pesado ZE, si están disponibles, incluidos camiones de basura ZE, dentro de la comunidad Portuaria.
* Obtener el compromiso de National City en 2022 que prioriza el despliegue de camiones de servicio ligero, medio y pesado ZE, si están disponibles, dentro de la comunidad Portuaria.
* Obtener el compromiso de San Diego y National City en 2022 que prioriza el despliegue de camiones de servicio liviano ZE, incluidos camiones de basura ZE, dentro de la comunidad Portuaria.
 |
| Organismo de ejecución, organización, empresa u otra entidad |
| Nombre: | Responsabilidades: |
| Ciudad de San Diego | Proponer la priorización del despliegue de vehículos ZE. |
| Ciudad de National City | Proponer la priorización del despliegue de vehículos ZE. |
| Asociación de Gobiernos de San Diego (SANDAG) | Crear una estrategia de EV para la región, incluidas oportunidades en las comunidades de la Zona Portuaria. |
| Coalición de Salud Ambiental (EHC) | Trabajar con Barrio Logan CPG y otras partes interesadas para establecer un grupo de trabajo para identificar negocios (incluidos servicios privados de transporte de residuos), y empresas dentro de la comunidad de la Zona Portuaria que puedan hacer las pruebas piloto de rutas de camiones EV. |
| Distrito de Control de Contaminación del Aire (APCD) | Establecer como meta financiar entre el 85% y el 90% de todos los proyectos y estudios de camiones eléctricos de servicio pesado encarretera con subvenciones externas (federales, estatales o locales). |
| San Diego Gas and Electric (SDG&E) | Crear un proceso para obtener los permisos necesarios para asegurar que todas las ciudades están preparadas para vehículos EV(por ejemplo, Go-BIZ del estado de California podría tener recursos) |
| Distrito portuario | Crear un programa piloto para camiones eléctricos, conseguir las aprobaciones ambientales, instalar estaciones de carga para EV, ejecutar un programa piloto de 1 a 2 años. Preparar un análisis de factibilidad para la consideración de la Junta de Comisionados del Puerto de San Diego a más tardar en 2023que explore las tarifas potenciales que pueden |

|  |  |
| --- | --- |
|  | apoyar y promover el uso de camiones de emisiones cero y casi cero y otras oportunidades de reducción de emisiones, así como su efecto sobre los ingresos del distrito y las oportunidades de negocios marítimos. |
| Información adicional: |
| N/A |

|  |
| --- |
| **Acción E2: Resultado justo para los propietarios de camiones pequeños** |
| Línea de acción |
| * Evaluar el posible impacto regulatorio de las sustituciones y el mantenimiento de camiones en pequeñas flotas o subarrendadoras.
 |
| Estrategias y objetivos |
| * Apoyar la norma CARB que exige que las flotas más grandes realicen la transición con el tiempo a las tecnologías ZE. Beneficios DPM y NOx esperados según el borrador de la norma y de ISO cuando están disponibles.
* Consultar con el asesor legal de APCD para identificar posibles modificaciones al contrato de subvención que requieran el cumplimiento de todas las leyes laborales federales, estatales y locales.
 |
| Plazo(s) tentativo(s): |
| N/A |
| Organismo de ejecución, organización, empresa u otra entidad |
| Nombre: | Responsabilidades: |
| Distrito de Control de Contaminación del Aire (APCD) | Evaluar la equidad de la carga al distribuir la subvención. |
| Junta de Recursos de Aire de California (CARB) | Continuar desarrollando la Norma de Flotas Limpias Avanzadas que exige que las flotas más grandes hagan la transición a tecnologías ZE. |
| Información adicional: |
| Información adicional sobre el desarrollo de la Norma de Flotas Limpias Avanzadas: <https://ww2.arb.ca.gov/our-work/programs/advanced-clean-fleets> |

|  |
| --- |
| **Acción E3: Apoyar la ruta dedicada a camiones y evitar el impacto de los camiones en la comunidad local** |
| Estrategias y línea de acción |

|  |
| --- |
| * Establecer un proceso formal para ejecutar un robusto componente educativo y de divulgación para las partes interesadas cada dos años.
* Mejorar la señalización de camiones relacionada con la ruta para camiones designada. Recomendar solicitar a la Ciudad de San Diego que publique en su sitio web un mapa que muestre las ruta para camiones prohibidas/permitidas. Ejecutar las mejoras Harbor Drive 2.0 para facilitar la ruta dedicada a camiones y para reducir las emisiones de diésel de camiones que resultan de frenar y arrancar en intersecciones clave (proyecto HDMCS #64) (considerar la incorporación de tecnología de carga inalámbrica en este concepto).
* Restituir el cumplimiento agresivo de la ruta designada para transporte en camiones y mantener actualizado a Barrio Logan CPG sobre las actividades de cumplimiento.
* Instalar señalización, especialmente alrededor de receptores sensibles.
* Hacer cumplir la ruta para camiones (Ciudad de San Diego y de National City).
* Ampliar la ruta para camiones a lo largo de Main St. entre las calles 28 y 32.
* Actualizar la aplicación "Get It Done" de la Ciudad de San Diego para incluir quejas de rutas de camiones. Evaluar la viabilidad de permitir a los usuarios presentar su queja relacionada con camiones en régimen de ralentí o la ruta para camiones utilizando la

aplicación "Tell Us Now" y transmitir las quejas de ruta para camiones a APCD. |
| Objetivos: |
| * En 2021 - El 50% de las operaciones dentro de la comunidad de la Zona Portuaria (depósitos, almacenes, pequeños restaurantes, etc.) serán notificados de la ruta para camiones designada en el primer año.
* Asegurar que el concepto de mejoras de Harbor Drive 2.0 se incluya en el Plan Integral de Corredor Multimodal (CMCP) de South Bay a Sorrento de la Asociación de Gobiernos de San Diego (SANDAG) y considerar su inclusión en el plan regional San Diego Forward: 2021.
* Establecer como meta obtener las aprobaciones ambientales para las mejoras de infraestructura identificadas en el proyecto Harbor Drive 2.0 y las mejoras de infraestructura relacionadas identificadas en el CMCP South Bay a Sorrento antes del 2024/2025.
* Continuar el grupo de trabajo de cumplimiento de la ruta para camiones de Barrio Logan, establecido y aplicado por el Departamento de Policía de San Diego en octubre de 2019 y que continuó hasta marzo de 2020.
* Actualizar mensualmente Barrio Logan CPG en lo que se refiere a número paradas de camiones, número de multas, y número de advertencias.
* Asegurar la financiación adecuada para el cumplimiento, como la financiación de proyectos ambientales suplementarios (SEP).
 |
| Plazo(s) tentativo(s): |
| * En 2021 – 85% de los inquilinos del puerto y las empresas de camiones asociadas recibirán información sobre capacitación.
* Presentar un plan a la Ciudad de San Diego y al Departamento de Transporte de California (CALTRANS) para su consideración, que identifica mejoras a la

señalización de calles existente y lugares para instalar nueva señalización de calles que |

|  |
| --- |
| informe a los conductores de camiones de la ruta de transporte de camiones designada a más tardar a finales de 2021.* Establecer como meta la instalación de nueva señalización en el año calendario 2022 por la Ciudad de San Diego y CALTRANS.
* Desarrollar un concepto de operaciones para las tecnologías del sistema de transporte inteligente (ITS) en el proyecto Harbor Drive 2.0 y los sistemas ITS relacionados identificados en el CMCP de South Bay a Sorrento, centrándose en la ejecución de la prioridad de señalización de transporte de carga, sistema operativo gate, sistema de reserva de camiones, y/o geoperimetraje (u otras tecnologías ITS).
 |
| Organismo de ejecución, organización, empresa u otra entidad |
| Nombre: | Responsabilidades: |
| Ciudad de San Diego | Notificar a las partes pertinentes de las rutas de camiones designadas, mejorar la infraestructura de señalización de calles de rutas de camiones en toda la ciudad.Coordinar con la APCD para evaluar la viabilidad de permitir a APCD acceder a las quejas presentadas a través de la aplicación "Get it Done" que está bajo su jurisdicción |
| Ciudad de San Diego | Continuar la aplicación estricta de la ruta para camiones, continuar la ruta para camiones de Barrio Logan, grupo de cumplimiento, y actualizar mensualmente al Grupo de Planificación Comunitaria Barrio Logan sobre las actividades de cumplimiento de rutas de camiones. |
| Asociación de Gobiernos de San Diego (SANDAG) | Apoyar la inclusión de mejoras de Harbor Drive en el Plan Regional.Prestar asistencia técnica en relación con el programa de geoperimetraje (u otras tecnologías ITS). |
| Departamento de Transporte de California (CALTRANS) | Participar en la creación de un plan de señalización e instalar la señalización de acuerdo con el plan adoptado. |
| Distrito de Control de Contaminación del Aire (APCD) | Apoyar programas de señalización y educación mejorados |
| Miembros del Comité Directivo de la Comunidad (CSC) | Crear/informar sobre programas de educación y capacitación, proporcionar comentarios sobre geoperimetraje (u otras tecnologías ITS), mejoras de Harbor Drive y plan deseñalización. |

|  |  |
| --- | --- |
| Distrito portuario | Basándose en el procedimiento establecido, proporcionar material educativo a los inquilinos del puerto y a otras empresas que hacen negocios en el puerto cada dos años. Asegurarse de que los nuevos conductores reciban la información de manera continua. |
| Información adicional: |
| N/A |

|  |
| --- |
| **Acción E4: Aumentar el número de estacionamientos e instalaciones para maniobras de camiones con estaciones de carga eléctrica para atender las necesidades de estacionamiento regionales y aliviar las cargas de estacionamiento de camiones dentro de la comunidad de la Zona Portuaria.** |
| Estrategias y línea de acción |
| * Aumentar el número de estacionamientos para camiones y de estaciones de carga eléctrica.
 |
| Objetivos: |
| * Proporcionar ayuda a las comunidades locales y apoyar las necesidades de los camioneros.
* Preparar un estudio de factibilidad a más tardar en 2023 para determinar las necesidades y posibles ubicaciones de los estacionamientos para camiones. Este estudio de factibilidad podría explorar posibles oportunidades de asociación público- privada.
* Identificar e impulsar establecer una ubicación en Otay Mesa.
* Identificar y avanzar una ubicación para aliviar la presión del estacionamiento de camiones en National City.
 |
| Plazo(s) tentativo(s): |
| * Completar el estudio de factibilidad a más tardar en 2023. La fecha supone que el financiamiento estará disponible en 2021-2022. Esta fecha está sujeta a cambios en función de obtener el financiamiento
 |
| Organismo de ejecución, organización, empresa u otra entidad |
| Nombre: | Responsabilidades: |
| Condado de San Diego | Ayudar a identificar las ubicaciones permitidas para el estacionamiento de camiones en Otay Mesa (áreas no incorporadas). |
| Ciudad de San Diego | Ayudar a identificar la ubicación permitida para el estacionamiento de camiones en Otay Mesa. |
| Asociación de Gobiernos de San Diego (SANDAG) | Trabaje con National City y Otay Mesa, así como con otros distritos de la ciudad para identificar las ubicaciones permitidas para los estacionamientos para camiones. |

|  |  |
| --- | --- |
| Departamento de Transporte de California (CALTRANS) | Ayudar según sea necesario. |
| Información adicional: |
| N/A |
|  |
| **Acción E5: Asegurar resultados justos para los conductores de camiones** |
| Estrategias y línea de acción |
| * Centrar las oportunidades de subvenciones en las empresas de camiones, y no en los conductores individuales, para garantizar que no se impone una carga injusta sobre el conductor.
 |
| Objetivos: |
| * Asegúrese de que todos los contratos de subvención a los adjudicatarios exijan el cumplimiento de todas las leyes laborales federales, estatales y locales.
 |
| Plazo(s) tentativo(s): |
| N/A |
| Organismo de ejecución, organización, empresa u otra entidad |
| Nombre: | Responsabilidades: |
| Distrito de Control de Contaminación del Aire (APCD) | Incluir en las subvenciones de incentivos para camiones en carretera, texto que en enfatice la necesidad de que los beneficiarios cumplan con todas las leyes laborales apropiadas |
| Información adicional: |
| N/A |

# Estrategias de uso de la tierra

El Comité Directivo de CERP creó subcomités para discutir y establecer acciones específicas para reducir las emisiones de diversas fuentes dentro de la comunidad de la Zona Portuaria. El Subcomité de Uso de la Tierra se creó para centrarse en un conjunto de estrategias para reducir la exposición a contaminantes tóxicos del aire en las comunidades de la Zona Portuaria. El Subcomité examinó más de 125 propuestas e identificó aquellas estrategias de máxima prioridad para las partes interesadas, así como estrategias adicionales (Fase 2) que se continuarán desarrollando para promover estos objetivos. El subcomité identificó estrategias que proporcionarían una menor exposición mediante una mejor planificación comunitaria, planificación del transporte, desarrollo de espacios verdes comunitarios adicionales, filtración del aire interior, aplicación de las regulaciones de camiones, así como un estudio más a fondo de las desigualdades en salud en las comunidades.

Algunas de las estrategias exigen la creación y adopción de documentos de planes comunitarios que permitan una mayor separación entre los receptores sensibles y las fuentes de contaminantes tóxicos del aire (TAC), así como espacios verdes adicionales en las comunidades. La separación física adicional entre los receptores sensibles y las fuentes de TAC puede reducir la exposición de la comunidad y los riesgos para la salud asociados a esos TAC. Los espacios verdes adicionales en la comunidad pueden proporcionar separación física, así como oportunidades recreativas importantes para los residentes de la comunidad.

Las estrategias también requieren la creación de programas de subsidios para proveer filtración de aire a los residentes ubicados a menos de 500 pies del puerto, autopistas, o terrenos de uso industrial, así como el desarrollo de barreras de vegetación a lo largo de las autopistas. Con el fin de reducir la exposición en las escuelas públicas locales, las estrategias exigen la instalación de sistemas de filtración de aire y un mayor uso de autobuses escolares eléctricos.

Estudiar más profundamente y documentar las desigualdades en salud en las comunidades de la Zona Portuaria es también una estrategia identificada por el Subcomité. Las estrategias exigen la realización de evaluaciones de equidad en salud para las comunidades de la Zona Portuaria con el fin de informar sobre los resultados de salud a CERP, así como un estudio de equidad en transporte y salud de todas las estrategias de proyectos de movilidad en CERP. Estos estudios aportarán información necesaria para varias estrategias de la fase 2 para proporcionar ayuda a las comunidades locales, apoyando la resiliencia de los vecindarios y la estabilidad habitacional para los vecindarios AB617 como una meta de salud y justicia racial/ambiental entre agencias.

Por último, la planificación del transporte es también una estrategia importante para reducir la exposición a la contaminación del aire. La congestión del tráfico y vehículos en régimen de ralentí, especialmente los vehículos diésel, pueden generar un aumento de la contaminación en las comunidades. Por este motivo, el subcomité identificó un proyecto prioritario relacionado con la separación por niveles de la red local de tranvías para reducir el impacto y las emisiones del transporte de carga, camiones y vehículos en las comunidades de la Zona Portuaria, al tiempo que mejorar la eficiencia del transporte reduce la congestión del tráfico desde la zona de trabajo costera. También se han sugerido varias estrategias de la fase 2 relacionadas con la planificación del transporte.

|  |
| --- |
| **Acción F1: Apoyar usos de suelo que sirvan de separación entre usos industriales y residenciales en la comunidad Portuaria** |
| Línea de acción |
| * Proporcionar apoyo al Comité Directivo para la actualización del Plan Comunitario Barrio Logan (“BLCP”), el cual propone usos comerciales y zonas que sirvan de transición entre usos industriales dentro del Puerto y usos residenciales dentro de la comunidad.
* Coordinar las políticas y metas de calidad del aire en la actualización de BLCP.
* Apoyar la adopción de la Estrategia Marítima de Aire Limpio del puerto de San Diego ("MCAS").
* Apoyar la adopción de un plan equilibrado que asegure la ejecución de Pepper Park en National City.

Fase 2: |

|  |
| --- |
| * Apoyo a la estrategia de amortización del plan específico de Westside (estrategia WSP LU #**3.4 y 3.5**).
* Ejecución del plan de amortización por parte de National City
 |
| Estrategias: |
| * Información pública y divulgación
* Colaboración
* Planificación
 |
| Objetivos: |
| Actualización de BLCP* Adopción del nuevo plan comunitario Barrio Logan con usos comerciales y zonas que sirvan de transición entre usos industriales dentro del Puerto y usos residenciales dentro de la comunidad.Asegurar que las políticas y metas de calidad del aire en el nuevo BLCP cumplan con todos los requisitos regulatorios, incluidos los requisitos de APCD.
* Obtener apoyo del Grupo de Planificación Comunitaria Barrio Logan para la adopción de MCAS.

Expansión de Pepper Park* Adopción del plan equilibrado con una expansión de 2.54 acres.
* Establecer metas para completar la expansión de Pepper Park.

Fase 2:* Establecer metas de la ejecución de la amortización y plazos.
* Apoyar un compromiso de National City antes de finales del tercer trimestre de 2021
 |
| Plazo estimado: |
| N/A |
| Organismo de ejecución, organización, empresa u otra entidad |
| Nombre: | Responsabilidades: |
| Comité Directivo de la Zona Portuaria | * Apoyar el desarrollo de la actualización de BLCP
* Apoyar la adopción de MCAS
 |
| Ciudad de San Diego | * Apoyar/adoptar el nuevo BLCP
* Confirmar que las políticas de calidad del aire en BLCP están coordinadas con los requisitos de APCD
 |
| Grupo de Planificación comunitaria de Barrio Logan | * Apoyar/adoptar el nuevo BLCP
* Confirmar que las políticas de calidad del aire en BLCP están coordinadas con los requisitos de APCD
 |

|  |  |
| --- | --- |
| Ciudad de National City | * Establecer metas de implementación y fechas límite para el plan de amortización
* Apoyar la adopción del plan equilibrado con una expansión de Pepper Park
 |
|  |  |
| Información adicional: |
| N/A |

|  |
| --- |
| **Acción F2: Reducir la exposición de receptores sensibles ubicados a menos de 500 pies del puerto, autopistas e industrias** |
| Línea de acción |
| * Apoyar la solicitud de la comunidad para que Caltrans desarrolle barreras (vegetación/paredes) donde sea posible a lo largo de la autopista I-5.
* Buscar todas las oportunidades de subvenciones.

Fase 2:* Apoyar las nuevas políticas para exigir que todas las nuevas viviendas y otros receptores sensibles (como guarderías, instalaciones médicas y de salud) instalen barreras de jardines y sistemas de filtración de aire interior. (Por el subcomité)
 |
| Estrategias: |
| * Divulgación pública
* Colaboración
* Subvenciones/incentivos
 |
| Objetivo(s)/Plazo(s): |
| Barreras de vegetación* Preparar un estudio de factibilidad en 2022 para identificar los lugares donde se puede ejecutar la estrategia.
* Establecer metas para la construcción del proyecto.

Fase 2 - Nuevas políticas para nuevos usos sensibles de la tierra:* Continuar apoyo de la ciudad de San Diego para integrar la política para determinar la cmpatibilidad de usos de suelo en la actualización de BLCP;
* Continuar la política de National City de integrar la política en WSP.
 |
| Plazo estimado: |

|  |
| --- |
| N/A |
| Organismo de ejecución, organización, empresa u otra entidad |
| Nombre: | Responsabilidades: |
| Departamento de Transporte de California (CALTRANS) | * Basado ne el BS2S identificar los lugares donde se puede ejecutar la estrategia de barrera de vegetación en la comunidad Portuaria
* Establecer metas para la construcción del proyecto
 |
| Información adicional: |
| N/A |

|  |
| --- |
| **Acción F3: Arboricultura urbana** |
| Línea de acción |
| * Apoyar la expansión Pepper Park en National City (2.54 acres adicionales de espacio abierto, plan equilibrado).
* Buscar todas las oportunidades de subvenciones.

Fase 2:* Apoyar el desarrollo de nuevos espacios verdes urbanos en National City, tales como mini parques urbanos con jardines comunitarios.
* Apoyar la creación de espacios verdes urbanos como se propone en el BLCPU
* Apoyar la propuesta de arboricultura urbana a lo largo de la autopista Cesar Chávez entre la calle 25 y el parque Cesar Chávez para fomentar la actividad al aire libre, el salir a caminar, y aumentar el acceso peatonal al parque César Chávez. (HDMCS proyecto # 67)
 |
| Estrategias: |
| * Divulgación pública
* Colaboración
* Subvenciones/incentivos
 |
| Objetivo(s)/Plazos: |

|  |
| --- |
| Expansión de Pepper Park:* Obtener el compromiso de National City y el Puerto de San Diego para priorizar la ejecución a más tardar en 2021.
* Finalización del proyecto a más tardar en 2025.

Fase 2:Mini parques urbanos:* Solicite a National City que prepare un estudio de factibilidad a más tardar el año 2022 para identificar:
	+ políticas/planes necesarios,
	+ análisis de 3 o 4 posibles ubicaciones que ofrezcan las mejores oportunidades de ejecución.
* Completar de 1 a 2 mini parques urbanos a más tardar en 2025. Linear Park:
* Apoyar la creación de espacios verdes urbanos como se propone en el BLCPU.
* Buscar financiamiento para el proyecto

Cesar Chavez:* Obtener el compromiso de la ciudad de San Diego y el Puerto en 2021.
* Obtener financiamiento para el proyecto a más tardar en 2022.
* La construcción del proyecto comienza en 2023.
 |
| Plazo(s) estimado(s): |
| Obtener los compromisos de National City, San Diego, Caltrans para las propuestas anteriores a más tardar el primer trimestre de 2021. |
| Organismo de ejecución, organización, empresa u otra entidad |
| Nombre: | Responsabilidades: |
| Ciudad de National City | Apoyar la adopción del plan equilibrado (con el apoyo de EHC y Puerto de San Diego).Buscar todas las oportunidades de subvenciones. |
| Ciudad de San Diego (Puerto de San Die, SANDAG, apoyo de BLCPG) | Apoyar la propuesta de Boston Avenue Linear Park creando un nuevo espacio verde urbano a lo largo de la autopista I-5 y Boston Ave. en San Diego. (Por el subcomité)Apoyar la propuesta de arboricultura urbana a lo largo de la autopista Cesar Chávez entre la calle 25 y el parque Cesar Chávez para fomentar la actividad al aire libre, el salir a caminar, y aumentar el acceso peatonal al parque César Chávez. (HDMCS proyecto #67) |

|  |  |
| --- | --- |
|  | Buscar todas las oportunidades de subvenciones |
| Departamento de Transporte de California (CALTRANS) | Apoyar la propuesta de Boston Avenue Linear Park creando un nuevo espacio verde urbano a lo largo de la autopista I-5 y Boston Ave. en San Diego. (Por el subcomité) |
| Información adicional: |
|  |

|  |
| --- |
| **Acción F4: Reducción de la exposición de las escuelas públicas** |
| Línea de acción |
| * Introducir tecnologías de sistemas de filtración de aire interior en los distritos escolares.
* Priorizar el financiamiento de incentivos para apoyar a los autobuses ZEV y la infraestructura de carga de electricidad.
* Establecer una colaboración con los distritos escolares para buscar oportunidades de financiamiento.
* Buscar oportunidades de subvenciones.
 |
| Estrategias: |
| * Divulgación pública
* Colaboración
* Subvenciones/incentivos
 |
| Objetivo(s): |
| * Identificar todas las escuelas públicas y distritos escolares dentro del área AB617.
* Obtener el compromiso de los distritos escolares para apoyar y aplicar tecnologías de filtración de aire.
* Ayudar a los distritos escolares a crear un plan de transición de filtración de aire interior para todas las escuelas AB617.
* Obtener el compromiso de los distritos escolares para priorizar la transición de la flota de autobuses en 2021.
* Ayudar a los distritos escolares a preparar solicitudes de subvención.
 |
| Plazo(s) estimado(s): |
| N/A |
| Organismo de ejecución, organización, empresa u otra entidad |
| Nombre: | Responsabilidades: |

|  |  |
| --- | --- |
| Distrito de Control de Contaminación del Aire (APCD) (con apoyo de San Diego Gas and Electric (SDG&E), Ciudad de San Diego y de la Ciudad de la Ciudad Nacional) | Identificar todas las escuelas públicas y distritos escolares dentro del área AB617.Trabajar con los distritos escolares para identificar oportunidades para aplicar tecnologías de filtración de aire.Ayudar a los distritos escolares a desarrollar aplicaciones de financiamiento de incentivos para sistemas de filtración de aire interior.Trabajar con los distritos escolares para priorizar la transición de la flota de autobuses en 2021.Ayudar a los distritos escolares a preparar solicitudes de subvención |
| Información adicional: |
| N/A |

|  |
| --- |
| **Acción F5: Apoyar las propuestas de uso de la tierra del Estudio del Corredor Multimodal de Harbor Drive (HCMCS) (Fase 2)** |
| Línea de acción: |
| * Beardsley St y Harbor Dr: Modificación del terraplén central de la calle para restringir los giros a la izquierda en dirección este y dirección sur. (proyecto número 9)
* Cesar Chavez Pkwy y Logan Ave: Reconfiguración de la intersección para mejorar las operaciones y el acceso en bicicleta y de peatones. (proyecto número 10)
* Schley St y Calle 26: Isla desviadora en la calle 26 para restringir el tráfico en dirección norte de Schley St. (Proyecto número 4)
* Schley St y Harbor Dr: Reconfiguración de la intersección para mejorar las operaciones y el acceso en bicicleta y de peatones a los astilleros. (proyecto número 16)
* Autopista Cesar Chavez: Evaluar la entrada/salida desde los accesos cerca de la Terminal Marina de Tenth Avenue para mejorar la seguridad y las operaciones. (proyecto número 14)
* Harbor Drive 2.0: Construcción de mejoras en la ingeniería de infraestructura y transporte, en conjunto con tecnologías ITS, entre TAMT y NCMT para un movimiento más eficiente del transporte de carga, manteniendo la calidad de vida de los residentes del vecindario y mejorando la seguridad pública (proyecto #64).
 |
| Estrategias: |

|  |
| --- |
| * Planificación del transporte
* Colaboración
* Divulgación pública
 |
| Objetivo(s): |
| * Continuar la colaboración entre la Ciudad de San Diego y el Puerto de San Diego en 2021/2022 para apoyar los objetivos del HCMCS.
* Establecer metas para la construcción del proyecto.
 |
| Plazo(s) estimado(s): |
| N/A |
| Organismo de ejecución, organización, empresa u otra entidad |
| Nombre: | Responsabilidades: |
| Ciudad de San Diego | Apoyar la implementación del HCMCS. |
| Puerto de San Diego | Apoyar la implementación del HCMCS. |
| Ciudad de National City | Apoyar la implementación de la parte de Harbor Drive 2.0 (HDMCS #64) que está dentro de la jurisdicción de National City. |
| Información adicional: |
| N/A |

|  |
| --- |
| **Acción F6: Resiliencia del vecindario y estabilidad habitacional** |
| Línea de acción |
| * Trabajar con la Agencia de Salud y Servicios Humanos del Condado de San Diego (HHSA) para evaluar la viabilidad de realizar evaluaciones de equidad en salud para las comunidades de la Zona Portuaria con el fin de informar sobre los resultados de salud a CERP.
* Trabajar con SANDAG para evaluar la viabilidad de crear un esquema para identificar y evaluar impactos significativos en la salud dentro de las comunidades de la Zona Portuaria, analizar la relación entre estos problemas de salud y el ambiente construido, y evaluar el impacto de las principales estrategias de transporte en el CERP.
* Aprovechar el Atlas de Comunidades Saludables de SANDAG del 2012 para informar sobre futuros estudios de equidad en salud. Buscar todas las oportunidades de subvenciones (tales como: Caltrans Planning Grant, otras subvenciones de planificación, o subvenciones para salud pública).
* Fase 2 Apoyar el desarrollo de nuevas unidades de vivienda asequible en comunidades AB617.
 |
| Estrategias: |

|  |
| --- |
| * Colaboración
* Investigación
* Divulgación pública
* Otorga a
 |
| Objetivo(s)/Plazos: |
| * Realizar una evaluación de la salud en 2021 para establecer las condiciones existentes y los indicadores de equidad en salud y coordinar los talleres públicos.
* Realizar la actualización de la evaluación de salud en 2025.
* Trabajar con SANDAG para crear un estudio de equidad en transporte y salud en 2022—basado en disponibilidad de fondos—en colaboración con el HHSA del Condado de San Diego y la Environmental Health Coalition.
* Fase 2 Establecer un grupo de trabajo con la Ciudad de San Diego y National City para alinear las metas de CERP con los planes de Acción Climática, Desarrollo Orientado hacia el Transporte Público y la vivienda asequible para identificar metas y oportunidades para aprovechar el financiamiento para la infraestructura de estaciones de carga de electricidad residencial y apoyo ZEV, instalaciones de paneles solares, paisaje restaurativo, y filtración de aire interior u otros objetivos similares para un medio ambiente saludable.
* poyar un compromiso por parte de la Ciudad de San Diego antes de finales del primer trimestre de 2021.
 |
| Plazo(s) estimado(s): |
| N/A |
| Organismo de ejecución, organización, empresa u otra entidad |
| Nombre: | Responsabilidades: |
| Condado de San Diego Agencia de Servicios de Salud y Servicios Humanos (HHSA) | * Evaluar la viabilidad de realizar evaluaciones de equidad en salud.
 |
| Asociación de Gobiernos de San Diego (SANDAG) | * Crear un estudio de equidad en transporte y salud en 2022, basado en oportunidades de financiamiento.
 |
| Ciudad de San Diego, Ciudad de National City | * Apoyar la creación de vivienda asequible en comunidades AB617.
 |
| Distrito de Control de Contaminación del Aire (APCD) | * Apoyar las iniciativas regionales y locales de uso de la tierra que mejoren la calidad del aire y la salud pública, según los recursos disponibles y las instrucciones de la junta
 |
| Información adicional: |
| [https://www.sandiegocounty.gov/content/dam/sdc/hhsa/programs/phs/CHS/healthequity/\_HE\_](https://www.sandiegocounty.gov/content/dam/sdc/hhsa/programs/phs/CHS/healthequity/_HE_RaceEthnicity_FINAL.pdf) [RaceEthnicity\_FINAL.pdf](https://www.sandiegocounty.gov/content/dam/sdc/hhsa/programs/phs/CHS/healthequity/_HE_RaceEthnicity_FINAL.pdf) [https://www.sandiegocounty.gov/content/dam/sdc/hhsa/programs/phs/CHS/healthequity/\_HE\_](https://www.sandiegocounty.gov/content/dam/sdc/hhsa/programs/phs/CHS/healthequity/_HE_SES_FINAL.pdf) [SES\_FINAL.pdf](https://www.sandiegocounty.gov/content/dam/sdc/hhsa/programs/phs/CHS/healthequity/_HE_SES_FINAL.pdf) |

|  |
| --- |
| **Acción F7: Mejorar la eficiencia del transporte** |
| Línea de acción |
| 1. Priorizar la ejecución de la **separación por niveles de la línea de trolley azul en las calles 28 y 32 (proyecto SANDAG MMAS L-83, y HDMCS proyecto #62 y proyecto #22**) *PROYECTO DE MUY ALTA PRIORIDAD*

Fase 2:1. SD/BL – Apoyar agregar medidas para calmar el tráfico a lo largo de Main Street entre la autopista Cesar Chávez y la calle 32 para desalentar el uso de camiones. (Por el subcomité)
2. Llevar a cabo la remoción y reubicación de la rampa en dirección sur de la autopista I- 5 desde Boston Ave. hasta la calle 28. (Proyecto HDMCS #69)
3. Boston Ave: Mejoras para calmar el tráfico incluido un posible bulevar para bicicletas entre la calle 26 y la calle 28 (HDMCS # 48 - Coordinar con el proyecto anterior HDMCS #69)
4. Boston Ave: Camino para bicicletas/usos múltiples Clase I entre la calle 29 y la calle 32 (HDMCS # 49 – Coordinar con el proyecto anterior HDMCS #69)
5. Calle 28 y National Ave: Reconfiguración de la intersección para aliviar los problemas de largas filas para vehículos en dirección al oeste. (HDMCS #26 – Coordinar con el proyecto anterior HDMCS #69)
6. Calle 28 y Harbor Dr: Mejora de las instalaciones peatonales para dar cabida a la demanda de los astilleros, incluidos cruces más amplios para peatones, extensiones de acera, rampas de acera, y potencial paseo peatonal. (HDMCS proyecto #38)
7. Calle 28: Reconfiguración para aumentar la capacidad y mejorar el acceso entre Main St y National Ave El estudio inicial supuso 2 carriles en dirección norte y 3 carriles en dirección sur, con un terraplén central. (HDMCS proyecto #46)
8. Calle 8 y Harbor Dr: Espacio adicional y/o ampliado para girar a la izquierda para mejorar el acceso desde Harbor Drive en dirección oeste hasta la puerta de entrada 9 de la base Naval (Calle 8). (HCMCS proyecto #31)
9. Calle 28 y Harbor Dr: Reconfiguración de la calle 8 en dirección oeste para permitir 3 carriles puerta de entrada 9 de la base Naval (Calle 8). (HCMCS proyecto #32)
10. Civic Center Dr y Harbor Dr: Dos carriles de giro a la izquierda en dirección este para aumentar la capacidad de tráfico desde la rampa de salida cercana de la autopista I-5 en dirección sur. (HCMCS proyecto #33)
11. Calle 8: Carriles para bicicletas Clase II que conectan Harbor Dr, la estación de trolley/autobús de la calle 8 y las comunidades de National City. Mejoras peatonales incluidas barreras de cruce de ferrocarril y rampas de acera. Instalaciones de señalización interactiva (HCMCS proyecto #53)
12. Calle 24/Bay Marina Dr: Carriles para bicicletas Clase II que conectan NCMT, el Centro de Tránsito de la calle 24 y las comunidades de National City. Mejoras peatonales incluidas barreras de cruce de ferrocarril y rampas de acera. Instalaciones de señalización interactiva (HCMCS proyecto #55)
13. Pepper Park: Conexiones para bicicleta/peatones a la extensión de Pepper Park propuesta en el estudio de uso equilibrado de la tierra del Distrito Marina de National City (2016). (HDMCS proyecto #19)
14. Ciclovía Bayshore, National City: Reubicación de Tidelands Ave a Marina Way y McKinley Ave (HDMCS proyecto #50)
 |

|  |
| --- |
| 1. NC – Apoyar la Conexión Activa de Transporte Bay Marina Drive desde el este de la autopista I-5 a las puertas en Terminal Ave (proyecto SANDAG MMAS # L-198, Taller diciembre 2018 Tabla NBSD)
2. NC – Proyecto de señalización interactiva de National City en toda National City (proyecto SANDAG MMAS # P-32, Programa de Mejoramiento de Capital del Puerto (CIP) (2014))
3. SD/BL - Apoyar el camino de usos múltiples Chollas Creek desde Dorothy Petway Park hasta Harbor Drive (proyecto SANDAG MMAS # L-142, Programa de mejoras de Capital de la Ciudad de San Diego (CIP GIS Shapefile) (2017))
4. NC – Apoyar el sendero urbano de la calle 8 desde Harbor Drive hasta D Ave. (Proyecto SANDAG MMAS # L-146, Plan específico del Centro de National City (2017))
 |
| Estrategias: |
| * Colaboración
* Planificación
 |
| Objetivo(s)/Plazo: |
| Alta prioridad:* Identificar y evaluar si se puede avanzar con ambas o con una ubicación en el Estudio Multimodal Completo del Sur de la Bahía a Sorrento Plan Regional SANDAG 2021 como prioridades.
* Sobre la base de la evaluación anterior, priorizar la ejecución mediante una planificación avanzada del proyecto de separación por niveles para el año 2024. La ejecución se refiere al avance del proyecto al siguiente paso en el proceso de desarrollo del proyecto.

Fase 2:Para las acciones #2, y del 4 al 8, arriba:* Apoyar acciones por parte de la Ciudad de San Diego en 2021/ 2022.
* Establecer metas para la construcción del proyecto.

Para la acción #3, arriba:* Confirmar viabilidad a más tardar para fines del segundo trimestre de 2022.
* Si continúa, obtener el compromiso de Caltrans para la construcción del proyecto.

Para las acciones del 9 al 17 y 19, arriba:* Obtener el compromiso de National City en 2021/ 2022.
* Establecer metas para la construcción del proyecto.

Para la acción #18, arriba:* Apoyar el compromiso de la ciudad de San Diego, el Puerto y Caltrans para priorizar el proyecto en 2021/ 2021.
* Establecer metas para la construcción del proyecto.
 |
| Plazo(s) estimado(s): |
| POR DETERMINAR |
| Organismo de ejecución, organización, empresa u otra entidad |

|  |  |
| --- | --- |
| Nombre: | Responsabilidades: |
| Asociación de Gobiernos de San Diego (SANDAG), Puerto de San Diego, Base Naval de San Diego | * Identificar y continuar si ambas o una ubicación pueden avanzar en el Estudio Multimodal Completo del Sur de la Bahía a Sorrento y en el RTP SANDAG del 2021.
* Priorizar la ejecución para acelerar el inicio del proyecto de separación por niveles en 2024. *La ejecución puede significar que el proyecto avanzará al siguiente paso en el proceso de desarrollo del proyecto suponiendo que se puedan obtener fondos.*
 |
| Ciudad de San Diego, Puerto de San Diego, Base Naval de San Diego | * Apoyar la priorización de SANDAG de proyectos.
 |
| Para los proyectos de la fase 2: Ciudad de San DiegoCiudad de National CityDepartamento de Transporte de California (CALTRANS)Base Naval de San DiegoPuerto de San Diego | * Revisar las acciones propuestas 2, 4-8.
* Revisar las acciones propuestas 9-17, 19.
* Revisar la acción propuesta 3.
* Revisar la acción propuesta 16, prestar apoyo a las acciones 17-19.
* Revisar la acción propuesta 16, prestar apoyo a las acciones 5-19.
 |
| Información adicional: |
| *Consulte estos documentos de Caltrans para una lista de las fases:* [*https://dot.ca.gov/-/media/dot-*](https://dot.ca.gov/-/media/dot-media/programs/sustainability/documents/2011-how-caltrans-builds-projects-a11y.pdf)[*media/programs/sustainability/documents/2011-how-caltrans-builds-projects-a11y.pdf*](https://dot.ca.gov/-/media/dot-media/programs/sustainability/documents/2011-how-caltrans-builds-projects-a11y.pdf) |

|  |
| --- |
|  |
|  |
|  |

|  |
| --- |
|  |
|  |
|  |
|  |
|  |
|  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |
|  |

|  |
| --- |
| **Acción F8: FASE 2 - Desvío de camiones** |
| Línea de acción |
| * Desvío de camiones para evitar que los camiones se dirijan a Beardsley St. al salir de la autopista I-5 Sur en la salida Cesar Chávez. Desviar los camiones a la autopista Cesar Chávez para tener acceso a la Terminal Marina Tenth Avenue.
 |
| Estrategias: |
| * Planificación del transporte, colaboración, divulgación pública
 |

|  |
| --- |
| Objetivo(s)/Plazo: |
| * Preparar un estudio de viabilidad en 2022 para identificar la mejor ruta para camiones para llegar a la Terminal Marina Tenth Avenue. y la desviación, estrategias para calmar el tráfico y señalización adecuadas.
* Establecer metas para eliminar o reducir el tráfico de camiones a lo largo de Beardsley Street con el Grupo de Planificación Comunitaria Barrio Logan.
 |
| Plazo estimado: |
| N/A |
| Organismo de ejecución, organización, empresa u otra entidad |
| Nombre: | Responsabilidades: |
| Ciudad de San Diego | * Medidas propuestas como resultado del estudio de factibilidad/planificación
 |
|  |  |
| CPG de Barrio Logan | * Apoyar el objetivo según sea necesario
 |
| Información adicional: |
| N/A |

|  |
| --- |
|  |
|  |
|  |
|  |
|  |
|  |
|  |
|  |

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |
|  |  |
|  |
|  |

# Actividades de la zona de trabajo costera (puerto, base naval y astilleros)

El Comité Directivo de CERP creó subcomités para discutir y establecer acciones específicas para reducir las emisiones de diversas fuentes dentro de la comunidad de la Zona Portuaria. Se creó un subcomité para que se centrara en las fuentes de emisión clave relacionadas con los puertos y en las estrategias para controlarlas más allá de los programas regulatorios actuales, a fin de reducir aún más los riesgos para la salud. Además de las estrategias de reducción de emisiones asociadas con el Puerto de San Diego, el subcomité identificó estrategias para reducir las emisiones en la Base Naval de los UU. en San Diego (NBSD) y los vecinos inquilinos del Puerto de San Diego, incluidos astilleros privados. Estas instalaciones están situadas a lo largo del límite más occidental de la comunidad de la Zona Portuaria, que es una zona comúnmente conocida como la zona de trabajo costera.

Siendo el cuarto puerto más grande de California, con más de 500 barcos por año, el Puerto de San Diego incluye dos terminales de carga dentro de la comunidad de la Zona Portuaria y una terminal de cruceros que se encuentra al oeste del centro de San Diego. La Terminal Marina de National City (NCMT) se centra principalmente en los automóviles (o carga rodada), mientras que la Terminal Marina Tenth Avenue.

(TAMT) incluye contenedores refrigerados, así como productos a granel secos y carga suelta. Estos barcos reciben ayuda de barcos piloto para navegar, remolcadores para maniobrar, y otras embarcaciones portuarias que proporcionan servicios a los barcos. Con el fin de mover la carga, las terminales marinas a través del Distrito del Puerto prestan servicio a los buques con grúas, equipo de manejo de contenedores y camiones. La carga se traslada de las terminales marinas a su destino final en camiones por carretera y trenes.

NBSD es la base más populosa de la Armada en la costa oeste y ocupa aproximadamente 2,000 acres al sur del centro de San Diego. Es el puerto base de 60 naves de superficie y más de 200 comandos de inquilinos en el área metropolitana de San Diego.

Varios astilleros privados también se encuentran a lo largo del límite más occidental de la comunidad de la Zona Portuaria. Estas instalaciones se dedican a la construcción y reparación de buques comerciales y militares.

En los cuadros que se muestran a continuación se proponen estrategias diseñadas para reducir las emisiones asociadas con las actividades que se realizan a lo largo de la zona de trabajo costera.

|  |
| --- |
|  |
|  |
|  |
|  |
|  |
|  |
|  |
|  |
|  |  |
|  |  |
|  |
|  |

|  |
| --- |
| **Acción G1: Reducir las emisiones de diésel del equipo de manejo de carga (CHE).** |
| Línea de acción |
| Alta prioridad:* Facilitar la actualización y/o sustitución de los equipos de manejo de carga emisores de diésel por equipos de emisión cero en las terminales marinas del puerto. El personal del puerto fomentará el uso de la tecnología ZE y ayudará a evaluar la viabilidad de equipo ZE cuando esté previsto mejorarlo. Si el equipo de manejo de carga eléctrico no es factible, el personal del puerto deberá demostrar las limitaciones legales, tecnológicas, operacionales y/o financieras para la aplicación de equipos de emisión cero.
* Asegurar que los nuevos equipos de manejo de carga sean compatibles con las necesidades operativas de los usuarios finales.
* Asegurar que el equipo de manejo de carga ha sido aprobado por el usuario final. Fase II
* El personal del puerto establecerá objetivos de emisión cero / emisiones cercanas a cero para 2030 en la Estrategia Marítima de Aire Limpio (MCAS).
* El personal del puerto elaborará recomendaciones para exigir la mejor tecnología disponible de equipos de manejo de carga en la Estrategia Marítima de Aire Limpio (MCAS)
 |
| Estrategias y objetivos |

|  |
| --- |
| * Reducir las emisiones de DPM del equipo de manejo de carga en un 80% y de NOx en 89%
* Para los equipos de demostración y los pilotos, incorporar los comentarios de los usuarios finales, como ILWU, camioneros y estibadores.
* Identificar cuál equipo de manejo de carga ZE funciona mejor que los demás.
 |
| Plazo(s): |
| * Cumplir los objetivos de reducción a más tardar en 2025.
 |
| Organismo de ejecución, organización, empresa u otra entidad |
| Nombre: | Responsabilidades: |
| San Diego Gas and Electric (SDG&E) | * Organismo de ejecución para requisitos de infraestructura y carga
 |
| Distrito de Control de Contaminación del Aire (APCD) | * Colaborar con oportunidades de financiamiento
 |
| Distrito portuario | * Mostrar el equipo de manejo de carga ZE y relacionarse con los propietarios de los equipos.
 |
| Información adicional: |
| N/A |

|  |
| --- |
| **Acción G2: Reducir las emisiones de los buques atracados** |
| Línea de acción |
| * Apoyo de subvenciones para energía de tierra firme o reducciones equivalentes en las emisiones de los buques estacionados.
* Reducción de emisiones de buques estacionados o conceptos innovadores, comenzando con pruebas piloto en 2024.
* Utilizar la infraestructura eléctrica existente de barco a tierra para apagar los motores principal y auxiliares
 |
| Estrategias y objetivos |
| * Pruebas piloto de la tecnología de reducción de emisiones de los buques a más tardar en 2024 o la aplicación de conceptos innovadores en consulta con CARB.
* La Armada de los EE.UU. en la base Naval de San Diego se compromete a operar todos los buques en puerto con energía de barco a tierra y a apagar sus motores principales y auxiliares de diésel.
 |
| Plazo(s): |
| * Implantación completa de buques de carga rodante a más tardar en 2025
 |
| Organismo de ejecución, organización, empresa u otra entidad |
| Nombre: | Responsabilidades: |

|  |  |
| --- | --- |
| Junta de Recursos de Aire de California (CARB) | Evaluar cómo CARB puede ayudar al puerto en el pilotaje de la tecnología de reducción de emisiones de buques. |
| Distrito portuario | Proporcionar material a los inquilinos del puerto y a otras empresas que hacen negocios en el puerto con respecto a los requisitos de uso de energía de tierra firme.Desarrollar planes de diseño en un 30% para implementar energía de tierra firme en las terminales marítimas del distrito portuario. |
| San Diego Gas and Electric (SDG&E) | Definir las mejoras de infraestructura necesarias para apoyar los requisitos de carga. |
| La Armada de los EE.UU. en la base Naval de San Diego | Operar los buques en puerto con la energía de tierra en la máxima medida posible, considerando los requisitos de defensa nacional |
| Información adicional: |
| N/A |

|  |
| --- |
| **Acción G3: Reducir las emisiones de las embarcaciones portuarias** |
| Línea de acción |
| * Evaluar las opciones para implementar remolcadores y transbordadores ZE antes de que sean requeridos por reglamentos estatales.
* Buscar oportunidades de subsidios para financiar proyectos antes de que sean requeridos por reglamentos estatales.
 |
| Estrategias y objetivos |
| * Evaluar las opciones para implantar remolcadores y transbordadores ZEV. Todos los transbordadores de viajes cortos (menos de tres millas) serán de motores cero emisiones
* Todos los botes de excursión y remolcadores serán híbridos/eléctricos..
 |
| Plazo(s): |
| * Instalar energía eléctrica en los muelles de las marinas de alto trafico para el 2024 (50 visitas al año o más)
 |
| Organismo de ejecución, organización, empresa u otra entidad |
| Nombre: | Responsabilidades: |
| Distrito portuario | Ayudar a los inquilinos del puerto para facilitar la transición a remolcadores y transbordadores de motores cero emisiones.Proveer infraestructura necesaria en la porción terrestre para apoyar la transición a embarcación portuaria de cero emisiones |
| SDGE | Proveer energía para cargadores conforme sea necesario |
| APCD | Explorar la expansión del acuerdo con CARB para hacer cumplir los reglamentos para embarcaciones portuarias localmente |
| CARB | Hacer cumplir los reglamentos para apoyar las metas descritas anteriormente. |
| Información adicional: |
|  |

|  |
| --- |
| **Acción G4: Reducir las emisiones de DPM y NOx de los compresores de aire portátiles y otras fuentes que operan con diésel en los astilleros.** |
| Línea de acción |

|  |
| --- |
| * Los astilleros deben tener compresores de aire portátiles accionados por motores de cero emisiones o Tier 4.
* Los astilleros continuarán con las acciones en curso para reducir las emisiones de los equipos diésel de carretera y no de carretera. Las acciones para reducir las emisiones pueden incluir retiros, reemplazos (por combustible más limpio o más alto nivel del motor), adaptaciones de los gases de escape o electrificación.
 |
| Estrategias y objetivos |
| * NASSCO, BAE Systems y Continental Maritime of San Diego LLC (CMSD) aplicarán políticas de compresores de aire portátiles a más tardar el 1o de mayo de 2021.
* El número y los tipos de acción variarán en función de diversos factores, entre ellos las necesidades específicas de equipo de los astilleros, el ciclo económico, la disponibilidad de incentivos, la viabilidad técnica y la disponibilidad de equipos con emisiones cero/bajas.
* Los astilleros informarán anualmente al Comité Directivo sobre el progreso realizado en la consecución de este objetivo**.**
 |
| Plazo(s): |
| * 2021 para compresores de aire portátiles.
 |
| Organismo de ejecución, organización, empresa u otra entidad |
| Nombre: | Responsabilidades: |
| Astilleros | Aplicación de la política de compresores de aire portátiles. |
| Información adicional: |
|  |

|  |
| --- |
| **Acción G5: Promover las mejores prácticas para reducir las emisiones de diésel, COV y otras, de las actividades de reparación de buques.** |
| Línea de acción |
| * Proporcionar capacitación sobre las mejores prácticas para los contratistas de reparación de buques.
* La Armada evaluará los cambios en las emisiones derivados de las operaciones de reparación de buques en NBSD.
 |
| Estrategias y objetivos |
| * Los astilleros llevan a cabo un mínimo de tres eventos de capacitación o divulgación por año entre 2021 y 2025.
* La Armada de los EE.UU. supervisará los cambios en las emisiones durante los próximos 5 años como resultado de las actividades de los buques en la zona, así como las emisiones generales en la base y las pondrá a disposición del público.
 |
| Plazo(s): |
| N/A |
| Organismo de ejecución, organización, empresa u otra entidad |

|  |  |
| --- | --- |
| Nombre: | Responsabilidades: |
| Astilleros | Eventos de capacitación y divulgación. |
| Armada de los EE.UU. | Realizar evaluaciones de las emisiones sobre las operaciones, supervisar las emisiones y poner información a disposición del público |
| Información adicional: |
|  |

|  |
| --- |
| **Acción G6: Reducir las emisiones del transporte de los empleados de los astilleros** |
| Línea de acción |
| * Continuar los programas en curso y la asociación con SANDAG iCommute para promover y aumentar la participación en el transporte alternativo.
 |
| Estrategias y objetivos |
| * Informe anual al Comité Directivo. Facilitar la divulgación y educación para fomentar el uso de camionetas o automóviles compartidos, transporte público, opciones de bicicleta.
* Informar a los empleados sobre los subsidios de transporte iCommute disponibles para los usuarios elegibles que utilizan camionetas compartidas o transporte público.
* Designar a un miembro actual (o miembros) del personal para coordinar y promover los programas de transporte entre los empleados.
* Informe a los empleados que utilizan camionetas o automóviles compartidos, transporte público, opciones de bicicleta o caminan para llegar al trabajo sobre el programa iCommute’s Guaranteed Ride Home que proporciona un reembolso para aquellos que utilizan transporte alternativo para ir al trabajo y necesitan transporte a casa en caso de una emergencia, enfermedad o horas extras no programadas.
* Realizar una encuesta iCommute conforme sea factible para determinar las preferencias de transporte de los empleados y medir los cambios en las tarifas de conducir un carro sin acompañantes.
 |
| Plazo(s): |
| * POR DETERMINAR
 |
| Organismo de ejecución, organización, empresa u otra entidad |
| Nombre: | Responsabilidades: |
| Astilleros | Educar a la fuerza laboral y coordinar con el personal de SANDAG iCommit. |

|  |  |
| --- | --- |
| Asociación de Gobiernos de San Diego (SANDAG) | Apoyar la iniciativa |
| Información adicional: |
|  |

|  |
| --- |
| **Acción G7: Promover la adopción de tecnologías ZE por parte de los inquilinos del puerto, camioneros y otros usuarios de equipos** |
| Línea de acción |
| * Evento de demostración en el que se puede ver y probar el equipo ZE.
 |
| Estrategias y objetivos |
| * Realizar un evento en 2021.
 |
| Plazo(s): |
| * Llevar a cabo un evento en 2021.
 |
| Organismo de ejecución, organización, empresa u otra entidad |
| Nombre: | Responsabilidades: |
| Puerto | Organizar evento y contactar a los astilleros, ILWU, Teamsters, inquilinos del puerto y otras partes interesadas. |
| Información adicional: |
|  |

|  |
| --- |
| **Acción G8: Reducir de las emisiones asociadas con el tráfico en la Base Naval de San Diego** |
| Línea de acción |
| * Reducir las emisiones totales del transporte de los empleados asociadas con los viajes hacia y desde la base.
 |
| Estrategias y objetivos |
| * Apoyar los programas de teletrabajo
* Apoyar el Plan Federal de Mejoramiento de Transporte (TIP) y los programas iCommute de las Asociación de Gobiernos de San Diego (SANDAG) para reducir las emisiones a través del transporte público y utilizando camionetas compartidas
* Utilizando coordinadores de TIP para promover el programa entre todos los marineros en la estación, los marineros recién llegados a la ciudad, y los marineros dentro de San Diego para maximizar TIP y el uso de camionetas compartidas
* Supervisar las reducciones de VMT en colaboración con la encuesta de iCommute de SANDAG
 |

|  |
| --- |
| * Reducir los retrasos por largas filas en los puntos de control de seguridad aumentando el personal de NBSD en los puntos de control durante las horas pico de tráfico
* Restringir a los marineros que residen en NBSD de conducir en el lado húmedo de la base durante las horas pico de llegada al trabajo en la mañana
* Explorar ideas innovadoras dentro de las zonas de vivienda existentes para maximizar el programa FEGOV TIP para crear viviendas "orientadas al tránsito"
* Seguir utilizando 33 vehículos eléctricos de pasajeros y apoyar las estaciones de carga en la base para la reducción de emisiones
* Continuar sus asociaciones con SANDAG y CALTRANS en la evaluación e identificación de estrategias potenciales para reducir VMT y las emisiones resultantes que impactan a las comunidades de la Zona Portuaria
* Facilitar la divulgación y educación para fomentar el uso de camionetas o automóviles compartidos, transporte público, opciones de bicicleta.
* Informar a los empleados sobre los subsidios de transporte iCommute disponibles para los usuarios elegibles que utilizan camionetas compartidas o transporte público.
* Designar a un miembro actual (o miembros) del personal para coordinar y promover los programas de transporte entre los empleados.
* Informe a los empleados que utilizan camionetas o automóviles compartidos, transporte público, opciones de bicicleta o caminan para llegar al trabajo sobre el programa iCommute’s Guaranteed Ride Home que proporciona un reembolso para aquellos que utilizan transporte alternativo para ir al trabajo y necesitan transporte a casa en caso de una emergencia, enfermedad o horas extras no programadas.
* Realizar una encuesta iCommute cada dos años para determinar las preferencias de

transporte de los empleados y medir los cambios en las tarifas de conducir un carro sin acompañantes. |
| Plazo(s): |
| * Se realizará un seguimiento de VMT relacionado con el transporte de personal y se informará de ello durante los próximos 5 años
* Se explorarán viviendas orientadas al tránsito durante los próximos 5 años
* Todas las demás estrategias se están ejecutando y están en curso actualmente
 |
| Organismo de ejecución, organización, empresa u otra entidad |
| Nombre: | Responsabilidades: |
| Armada de los EE.UU. | Ejecutar las estrategias e informar sobre las acciones |
| Información adicional: |
|  |

# I. Promoción de las medidas

Algunas medidas requieren un compromiso por parte de un organismo que no se puede hacer hasta después de un proceso público y/o después de mayo de 2021 cuando CERP será finalizado.

La única acción que puede tomar la APCD y/o el Comité Directivo es apoyar un resultado que mejore la calidad del aire en la Zona Portuaria, todas las comunidades desfavorecidas o la región.

|  |
| --- |
| **Acción H1: Apoyar las oportunidades de reducción de emisiones** |
| Línea de acción |
| * Apoyar las oportunidades de reducción de emisiones para mejorar la calidad del aire
 |
| Estrategias y objetivos |
| * Apoyar las nuevas medidas del Plan de Ejecución del Estado (SIP)
* Apoyar un Plan de Transporte Regional con una reducción significativa en VMT en toda la región
* Apoyo al tránsito como prioridad de financiamiento para SANDAG y las ciudades
* Apoyo para la transición temprana a autobuses de tránsito ZE
* Apoyar a SANDAG en la creación de una estrategia de EV para la región, incluidas oportunidades en las comunidades de la Zona Portuaria.
* Apoyar las nuevas políticas para exigir que todas las nuevas viviendas y otros receptores sensibles (como guarderías, instalaciones médicas y de salud) instalen barreras de jardines y sistemas de filtración de aire interior.
* Apoyar la creación de políticas para el desarrollo de nuevas unidades de vivienda asequible en comunidades AB617.
* Apoyar las normas CARB de la flota
* Apoyar una actualización del plan comunitario Barrio Logan que elimina la zonificación que permite usos de tierra incompatibles.
 |
| Plazo(s): |
| * POR DETERMINAR
 |
| Organismo de ejecución, organización, empresa u otra entidad |
| Nombre: | Responsabilidades: |
| Distrito de Control de Contaminación del Aire (APCD) | Apoyar las iniciativas regionales y locales de uso de la tierra y planificación de transporte que mejoren la calidad del aire y la salud pública, según los recursos disponibles y las instrucciones de la junta |
| Comité Directivo de la Comunidad (CSC) | Acciones de apoyo según sea necesario |
| Información adicional: |
|  |

# Acciones adicionales de reducción de emisiones

Además de las estrategias propuestas en este documento para reducir la contaminación del aire en la comunidad de la Zona Portuaria, el distrito continuará reduciendo las emisiones en todo el distrito a través de sus programas de incentivos y creación de normas.

El distrito crea y adopta planes detallados de calidad del aire que evalúan estrategias nuevas y existentes de reducción de emisiones para cumplir con los objetivos federales y estatales de calidad del aire. Los planes propuestos más recientes incluyen: el plan de 2020 para alcanzar los estándares nacionales de calidad del aire ambiente de ozono en el Condado de San Diego[5](#_bookmark4), la demostración de tecnología de control razonablemente disponible de 2020 para los estándares nacionales de calidad del aire ambiente de ozono en el Condado de San Diego[6](#_bookmark5), el plan de 2008 para la norma de ozono de ocho horas para el Condado de San Diego[7](#_bookmark6), la demostración de tecnología de control razonablemente disponible de 2008 para la norma de ozono de ocho horas en el Condado de San Diego.[8](#_bookmark7) Estos planes propuestos destacan la reducción de las emisiones mediante incentivos y la creación de normas y proporcionan estrategias y acciones de aplicación.

Las siguientes secciones demuestran las acciones de todo el distrito como resultado de los planes propuestos en 2020 para cumplir con los estándares nacionales de calidad del aire ambiente en el Condado de San Diego y destacan cómo estas acciones específicas pueden abordar algunas de las preocupaciones de contaminación del aire en la comunidad de la Zona Portuaria. Consulte el Capítulo 5 de este CERP para revisar el programa de cumplimiento del distrito.

# Programas de incentivos del distrito

Los programas de incentivos del distrito están diseñados para proporcionar financiamiento para alentar a los propietarios de equipos móviles más viejos y sucios a reemplazarlos con nuevas máquinas más limpias antes de que las regulaciones les exijan hacerlo. Desde 1999, los programas de incentivos del distrito han proporcionado más de $131 millones en financiamiento a los residentes y negocios que trabajan en todo el condado y ha logrado más de 1,800 toneladas por año de reducción de emisiones.

El financiamiento para los programas de incentivos del distrito generalmente proviene de fuentes estatales o federales, incluida la Junta de Recursos del Aire de California (CARB) y la Agencia

5 Distrito de Control de la Contaminación del Aire de San Diego, *Plan 2020 para alcanzar los estándares nacionales de calidad del aire para el ozono en el Condado de San Diego*, octubre 2020, disponible en: [https://www.sandiegocounty.gov/content/dam/sdc/apcd/PDF/Air%20Quality%20Planning/Att%20A%20(Attainmen](https://www.sandiegocounty.gov/content/dam/sdc/apcd/PDF/Air%20Quality%20Planning/Att%20A%20%28Attainment%20Plan%29_ws.pdf) [t%20Plan)\_ws.pdf.](https://www.sandiegocounty.gov/content/dam/sdc/apcd/PDF/Air%20Quality%20Planning/Att%20A%20%28Attainment%20Plan%29_ws.pdf)

6 Distrito de Control de la Contaminación del Aire de San Diego, *Demostración de tecnología de control razonablemente disponible de 2020 para los estándares nacionales de calidad del aire ambiente de ozono en el Condado de San Diego,* octubre 2020, disponible en: [https://www.sandiegocounty.gov/content/dam/sdc/apcd/PDF/Air%20Quality%20Planning/Att%20B%20(RACT).pd](https://www.sandiegocounty.gov/content/dam/sdc/apcd/PDF/Air%20Quality%20Planning/Att%20B%20%28RACT%29.pdf) [f](https://www.sandiegocounty.gov/content/dam/sdc/apcd/PDF/Air%20Quality%20Planning/Att%20B%20%28RACT%29.pdf) .

7 Distrito de Control de la Contaminación del Aire de San Diego*, Plan de 2008 para la norma de ozono de ocho horas para el Condado de San Diego*, diciembre 2016, disponible en: [https://www.sdapcd.org/content/dam/sdc/apcd/PDF/Air%20Quality%20Planning/8-Hr-O3%20Attain%20Plan-](https://www.sdapcd.org/content/dam/sdc/apcd/PDF/Air%20Quality%20Planning/8-Hr-O3%20Attain%20Plan-08%20Std.pdf) [08%20Std.pdf](https://www.sdapcd.org/content/dam/sdc/apcd/PDF/Air%20Quality%20Planning/8-Hr-O3%20Attain%20Plan-08%20Std.pdf)

8 Distrito de Control de la Contaminación del Aire de San Diego, *Demostración de tecnología de control razonablemente disponible de 2008 para la norma de ozono de ocho horas en el Condado de San Diego*, diciembre 2016, disponible en: [https://www.sdapcd.org/content/dam/sdc/apcd/PDF/Air%20Quality%20Planning/8-Hr-](https://www.sdapcd.org/content/dam/sdc/apcd/PDF/Air%20Quality%20Planning/8-Hr-O3%20RACT%20Demo-08%20Std.pdf) [O3%20RACT%20Demo-08%20Std.pdf](https://www.sdapcd.org/content/dam/sdc/apcd/PDF/Air%20Quality%20Planning/8-Hr-O3%20RACT%20Demo-08%20Std.pdf)

de Protección Ambiental de los Estados Unidos (EPA). Cada programa que el distrito administra sigue las pautas para asegurar que los proyectos que usan este financiamiento proporcionen las reducciones de emisiones esperadas para cada programa. En los últimos cinco años, el distrito ha administrado los siguientes programas de incentivos:

* Programa de cumplimiento de estándares de calidad del aire, en memoria de Carl Moyer (Programa Carl Moyer y Programa Moyer State Reserve)
* Programa de Protección del Aire en la Comunidad (AB 617 CAPP)
* Financiamiento de las medidas de sustitución agrícola para la reducción de las emisiones (FARMER)
* Programa voluntario de medidas de corrección de NOx
* Financiamiento AB 2766 del DMV
* Programa de reducción de emisiones generadas por el movimiento de mercancías (GMERP)

Junto con estos programas dirigidos por el distrito, los residentes de San Diego también pueden participar directamente en programas de incentivos estatales tales como el proyecto de incentivos para camiones y autobuses híbridos y de emisión cero (HVIP), el proyecto de incentivos para vales para equipos limpios no de carretera (CORE), y programas para vehículos de pasajeros como el Programa de descuentos para vehículos limpios y el Programa de asistencia para vehículos limpios. San Diego Gas and Electric también proporciona financiamiento de incentivos para la carga de vehículos eléctricos a través de su programa Power Your Drive para automóviles de pasajeros y vehículos de servicio medio y pesado.

Programa de Protección del Aire en la Comunidad

Los programas estatales y del distrito mencionados anteriormente ofrecen oportunidades para vehículos y equipos más nuevos y limpios en todo el condado de San Diego. Las empresas y agencias de las Comunidades de Justicia Ambiental de la Zona Portuaria pueden y han participado en estos programas, pero el Programa de Protección del Aire en la Comunidad (CAPP) se centra en asegurar que el financiamiento de incentivos esté disponible y se gaste en proyectos que beneficien directamente a los residentes de comunidades desfavorecidas designadas por el estado. En el primer año del programa CAPP (2019), San Diego otorgó $2.1 millones a cuatro contratistas para 14 proyectos en o adyacentes a la Zona Portuaria. En 2020, el Distrito tiene aproximadamente $18 millones disponibles para proyectos en la Zona Portuaria.

Hasta la fecha, el Distrito ha otorgado bajo contrato hasta $11.2 millones de ese financiamiento para proyectos en o adyacentes a la comunidad de la Zona Portuaria y prevé una segunda convocatoria para proyectos antes de fines de 2020.

Los proyectos CAP de fuentes móviles que pueden financiarse a través del programa Carl Moyer deben cumplir con un límite de rentabilidad de $30,000 por tonelada ponderada de reducción de emisiones para proyectos de diésel o gas natural, y $100,000 por tonelada ponderada de reducción de emisiones para proyectos de cero emisiones. Con el fin de abordar las fuentes locales de contaminación del aire, los proyectos identificados, priorizados e incluidos en un CERP pueden establecer sus propios límites de rentabilidad. Debido a que el estado de California ha identificado la materia particulada de diésel como carcinógeno, cualquier reducción de emisiones lograda por los proyectos se pondera por un factor de 20. Con los $33 millones

previstos en el financiamiento total de CAPP, el distrito espera reducir aproximadamente 330 toneladas de óxidos de nitrógeno o gases orgánicos reactivos, o 16.5 toneladas de material particulado procedentes de proyectos financiados por CAPP, como equipos no de carreteras, camiones y buques marinos de la región.

# Acción de creación de normas

Esta sección trata acciones de creación de normas recientemente adoptadas y próximas que se aplicarán en todo el distrito pero que también pueden beneficiar a la comunidad de la Zona Portuaria. El programa de creación de normas del distrito propone revisiones a las normas existentes y crea nuevas normas. Durante este proceso, el Distrito evalúa si las reglas existentes cumplen con las medidas de control razonablemente disponibles federales (RACM) o la mejor tecnología de control de actualización disponible de California (BARCT). Las normas existentes también se comparan con las normas de otros distritos de aire para evaluar aún más las posibles reducciones de emisiones de las acciones de creación de normas. Un análisis más completo de las reducciones potenciales de emisiones de las acciones de creación de normas se puede encontrar en el Anexo G y el Anexo J del plan propuesto de 2020 para alcanzar los estándares nacionales de calidad del aire ambiente de ozono en el Condado de San Diego. Algunas de las medidas se destacan a continuación.

Normas SDAPCD recientemente adoptadas

Motores de combustión interna alternativos estacionarios

Los motores de combustión interna alternativos estacionarios son motores no móviles de pistón que funcionan con combustibles gaseosos o líquidos. Aunque su uso varía ampliamente, se pueden encontrar ejemplos de tales motores en compresores o grúas, o son más comúnmente utilizados para sistemas de energía de emergencia críticos para la vida humana (es decir, motores de reserva de emergencia). A pesar de su uso generalizado, la categoría representará solamente el 1% del inventario total de emisiones de NOx en 2032.

En julio de 2020 se aprobó una modificación a la norma 69.4.1 para exigir que todos los motores que no son de emergencia cumplan con una norma de motores Tier 4, que actualmente es la tecnología más limpia disponible para los equipos de encendido por compresión. El distrito ya ha estado aplicando la norma de emisiones más bajas a través del cumplimiento de ATCM para motores diésel de California y la NSPS IIII federal. La modificación también consolida todos los requisitos de la categoría de fuentes en una norma general para simplificar el cumplimiento y la solicitud de permisos. Debido a que la Norma 69.4.1 modificada es tan estricta como los requisitos estatales/federales aplicables, y debido a que la categoría representa tecnologías de control razonablemente disponibles (RACT), no hay ninguna medida de control razonablemente disponibles (RACM) que permita reducciones adicionales de las emisiones en esta categoría de fuentes.

Calderas, calentadores de proceso y generadores de vapor pequeños

El distrito regula los calentadores de agua residenciales a través de múltiples normas que incluyen la Norma 69.5.1 (para calentadores de agua residenciales de menos de 75,000 BTU/hora), y la Norma 69.2.1 (para calderas pequeñas de 600,000 a 2 millones BTU/hora). Sin embargo, los grandes calentadores de agua desde 75,000 hasta menos de

600,000 BTU/hora no habían sido regulados. La Norma 1146.2 del distrito de Administración de la Calidad del Aire de la Costa Sur (SCAQMD) (emisiones de óxidos de nitrógeno de grandes calentadores de agua y pequeños calentadores y calentadores de procesos) regula unidades de 75,000 a 2 millones de BTU/hora, limitando las emisiones de NOx a 14 ng/J.

El Distrito evaluó de manera preliminar la viabilidad local, la rentabilidad y el potencial de reducción de emisiones si se modificaba la Norma 69.2.1 para reflejar el límite de emisión más estricto de 20 ppmv NOx incluido en la Norma 1146.2 de SCAQMD para todas las calderas nuevas y calentadores de agua grandes de 75,000 a 2 millones de BTU/hora. La Norma 69.2.1 modificada fue adoptado el 8 de julio de 2020. Se estima que la reducción potencial de emisiones (promediadas durante 365 días de funcionamiento al año) es de aproximadamente 0.80 toneladas de óxidos de nitrógeno (NOx) por día.

Calderas, calentadores de proceso y generadores de vapor medianos

La nueva Norma 69.2.2 (calderas, calentadores de proceso y generadores de vapor medianos) se aplica a unidades nuevas y de reemplazo de tamaño mediano de 2 a 5 millones de BTU/hora. Se estima que hay 900 calderas de ese tamaño en el Condado de San Diego, que emiten acumulativamente un estimado de 315 toneladas por año de NOx. El Distrito revisó normas similares de otros distritos de aire de California que regulan unidades en este rango de tamaño. SCAQMD requiere un permiso para operar tales equipos a través de la Norma 1146.1 (emisiones de óxidos de nitrógeno de calderas industriales, institucionales y comerciales, generadores de vapor, y calentadores de proceso pequeños, 7 de diciembre de 2018). La norma SCAQMD se reforzó recientemente en categorías específicas, tales como las unidades que funcionan con gases de vertedero (25 ppm), gas digestor (15 ppm) y gas natural (9 ppm o 0.011 libras/106 BTU). Por otro lado, el Distrito de Control de Contaminación del Aire de San Joaquin Valley (SJVAPCD) prefiere regular la categoría de fuente a través del registro según la Norma 4307 (calderas, generadores de vapor y calentadores de proceso – 2.0 MMBTU/hora a 5.0 MMBTU/hora, 21 de abril de 2016). Se requiere registrarse para operar equipo similar a los mismos niveles de control para ciertas categorías de equipo. Tanto las normas SCAQMD como las SJVAPCD fueron adoptadas con valores de rendimiento muy por encima del umbral del distrito para nuevas reducciones.

El Distrito creó el requisito de que todas las unidades de gas natural de tamaño mediano (entre 2 y 5 millones de BTU/hora) tengan una certificación de cumplimiento de un límite de emisión de NOx de 30 ppm o instaladas de acuerdo con un registro del distrito. Se prevé que la Norma 69.2.2 reduzca las emisiones de NOx de las calderas de tamaño mediano en 194 toneladas al año (0.53 toneladas por día).

Posibles regulaciones futuras de SDAPCD

Revestimientos arquitectónicos

Los revestimientos arquitectónicos incluyen diversas pinturas residenciales, comerciales e industriales, imprimaciones, selladores y otros revestimientos que, cuando se aplican, emiten COV. La categoría representará el 10% del inventario total de emisiones de COV en 2032. El Distrito regula los revestimientos arquitectónicos a través de la Norma 67.0.1 del distrito (revestimientos arquitectónicos). La Norma 67.0.1 incorpora actualmente

límites de COV de la Medida de Control Sugerida (SCM) de CARB de 2007. Sin embargo, se prevé considerar una modificación a la Norma 67.0.1 para incorporar límites más estrictos que figuran en la Medida de Control Sugerida de CARB de 2019, así como incorporar otras disposiciones del plan para cumplir los estándares.

Tanques de almacenamiento de petróleo

La Norma 61.1 del distrito existente (Recepción y almacenamiento de compuestos orgánicos volátiles en plantas a granel y terminales a granel) regula los grandes tanques de almacenamiento para gasolina y otros combustibles para vehículos a motor de alta volatilidad. Sobre la base de la información sobre los inventarios de emisiones y de las descripciones actualizadas de los equipos, las emisiones estimadas de esta categoría de fuentes son de alrededor de 0.12 toneladas por día de COV. Sobre la base de los factores de emisión del informe del personal de la Norma 1178 de SCAQMD, si los estándares de la Norma 1178 de SCAQMD se incorporaran en la Norma 61.1, el potencial estimado de reducción de las emisiones sería de alrededor de 0.05 toneladas por día. Alrededor del 40% del potencial de reducción de emisiones (0.02 toneladas por día) se derivaría de la mejora de los sellos de bordes. Sin embargo, dado que la Norma 61.1 exige el cumplimiento de forma continua de BACT (mejor tecnología de control disponible) en referencia a la sustitución de los sellos de bordes, esta reducción de emisiones se logrará con el tiempo con la Norma 61.1 existente. Los datos de los permisos del distrito sugieren que las juntas de las llantas generalmente se reemplazan cada 12-16 años, y algunas instalaciones ya han instalado sellos de borde mejorados. El beneficio potencial de reducción de emisiones restante de los estándares de la Norma 1178 sería de aproximadamente 0.03 toneladas por día, debido a los requisitos más estrictos para los accesorios y al requisito de que los tanques con techo flotantes externos sean abovedados.

Carga de tanques de transporte móviles

La Norma 61.2 del Distrito (transferencia de compuestos orgánicos a tanques de transporte móviles) controla el vapor desplazado al cargar los tanques de transporte móviles con gasolina y otros combustibles de alta volatilidad desde terminales a granel, y las fugas de vapor y líquido durante el proceso de carga. El estándar principal de la Norma 61.2 requiere una reducción de emisiones del 90% de todos los vapores de compuestos orgánicos volátiles (COV) desplazados durante el proceso de carga del tanque de transporte. Sobre la base de la información del inventario de emisiones, las emisiones totales estimadas de COV en el Condado de San Diego debido al desplazamiento de vapor son de alrededor de 0.03 toneladas por día provenientes de tres terminales de carga de combustible. La Norma 4621 del distrito de Control de Contaminación del Aire de San Joaquín Valley (SJVAPCD) (transferencia de gasolina a contenedores de almacenamiento estacionarios, recipientes de entrega y plantas a granel) requiere una reducción de emisiones del 95% para los vapores desplazados de COV. Los datos de las pruebas de la fuente de la instalación más grande del Condado de San Diego muestran que dicha instalación logra consistentemente controlar más del 97% de los vapores de COV liberados en el proceso de carga. El potencial de reducción de las emisiones de las otras dos instalaciones es de aproximadamente 0.01 toneladas por día si se les exigiera alcanzar un nivel de control del 95% en lugar del nivel de control del 90% en la Norma 61.2 vigente.

Operaciones de revestimiento de piezas y productos metálicos

La Norma 67.3 del distrito (operaciones de revestimiento de piezas y productos metálicos) controla las emisiones de COV de la categoría de fuentes al limitar el contenido de COV de las pinturas y disolventes de limpieza, y especifica métodos para minimizar las emisiones de COV durante las operaciones de limpieza de equipos. La Norma 67.3 también exige el uso de equipos de aplicación de alta eficiencia en las transferencias. Un límite de recubrimiento especial especificado en la Norma 67.3 (recubrimientos resistentes a agentes químicos, o CARC) tiene un límite de COV que excede los requisitos de las directrices para técnicas de control (CTG). La Norma 67.3 exige que CARC no exceda 420 gramos de COV por litro cuando secado al aire, o 420 gramos de COV por litro secado al horno. Los límites para CARC no se especifican directamente en las directrices federales aplicables; por lo tanto, se puede interpretar que los límites del CARC podrían cumplir con los límites "generales" de recubrimiento de 340 gramos de COV por litro (secado al aire) o 280 gramos de COV por litro secado al horno.

El uso limitado de CARC genera un impacto insignificante en diversas emisiones de revestimientos de piezas metálicas y plásticas, y un impacto aún menor en las emisiones totales de COV a nivel país. El potencial de reducción de emisiones si se reduce el límite de COV para CARC es de alrededor de 0.003 toneladas de COV por día.

Operaciones de revestimiento marino

La Norma existente 67.18 del distrito (operaciones de recubrimiento marino) regula las emisiones de COV procedentes del revestimiento de los buques marinos, incluidos los buques y las embarcaciones de recreo. Sobre la base de la información del inventario de emisiones, las emisiones totales de COV de esta categoría de fuentes son de aproximadamente 0.65 toneladas de COV por día. Los límites de COV de la Norma

67.18 son generalmente compatibles con la Norma 1106 de SCAQMD (operaciones de revestimiento marino). Específicamente, para embarcaciones de recreo, algunos límites de recubrimiento en el Condado de San Diego son más estrictos que la Norma 1106, que incluyen revestimientos de antenas, protección contra incrustaciones para sustratos de aluminio, recubrimientos de alto brillo, imprimaciones de lavado de pretratamiento y marcas especiales. En otras categorías de recubrimiento de embarcaciones de recreo, como acabados de alto brillo, SCAQMD tiene un límite más bajo de contenido de COV. Es más probable que se produzcan reducciones adicionales de las emisiones por las actualizaciones de la Norma 67.18 si se reduce el límite de COV de los materiales utilizados en el proceso de limpieza. Si se redujera el límite de COV de los materiales de limpieza a 25 g/l., se producirían menos de 0.01 toneladas por día de reducciones adicionales de las emisiones de COV Estos procederían principalmente de instalaciones más pequeñas, ya que la fuente más grande ya utiliza material de limpieza que cumple con lo que sería el estándar más bajo en una norma modificada.

Operaciones de aplicación de materiales adhesivos

La Norma 67.21 del distrito (operaciones de aplicación de materiales adhesivos) regula las emisiones de COV por el uso de adhesivos y selladores. En marzo de 2020, la EPA determinó que la Norma 67.21 representaba tecnologías de control razonablemente disponibles (RACT). En 2017, South Coast AQMD modificó su Norma 1168 de adhesivos (aplicaciones de adhesivos y selladores) y redujo el contenido de COV para

diversos productos, incluidos ciertos adhesivos para pisos, productos de soldadura de plástico y varios tipos de selladores. Muchos de estos límites reducidos no entran en vigencia hasta el 1o de enero de 2023. Como tal, la posible incorporación de límites de COV más estrictos establecidos en la Norma 1168 en la Norma 67.21 podría reducir potencialmente el COV en 0.09 toneladas por día en el mismo plazo.

Hornos centrales de gas natural, tipo ventilador

La Norma existente 69.6 del distrito (Hornos centrales de gas natural, tipo ventilador) es una norma de punto de venta que limita las emisiones de NOx de los nuevos hornos centrales de gas natural, de tipo residencial. El distrito adoptó la Norma 69.6 el 17 de junio de 1998, estableciendo límites de emisión de NOx de 40 ng/J para nuevos hornos residenciales. En 2014, SCAQMD modificó su norma equivalente (Norma 1111 – reducción de las emisiones de NOx de hornos centrales de gas natural, tipo ventilador), estableciendo un límite de NOx de 14 ng/J en las unidades que cumplen con las normas y estableciendo una tasa opcional de mitigación por unidad para las unidades que no cumplen con las normas. El estimado preliminar de la reducción anual de emisiones en el Condado de San Diego, si se determina que controles similares son viables y rentables, es de 0.14 toneladas de NOx por día, aproximadamente una reducción del 65% en las emisiones de NOx. Se espera una plena aplicación 10 años después de la adopción de la norma, considerando que la vida útil de una unidad existente es de 10 años.

# Reducción estimada de emisiones resultante de la creación de normas

Además de las acciones anteriores aprobadas y posibles para la creación de normas, hay otras medidas de control en el Anexo J del plan de 2020 para alcanzar los estándares nacionales de calidad del aire ambiente de ozono en el Condado de San Diego. En el Cuadro 7a se presenta un resumen de las posibles reducciones de emisiones, que es un extracto del anexo J.[9](#_bookmark8)

9 Distrito de Control de la Contaminación del Aire de San Diego, *Plan 2020 para alcanzar los estándares nacionales de calidad del aire para el ozono en el Condado de San Diego*, octubre 2020, disponible en: [https://www.sandiegocounty.gov/content/dam/sdc/apcd/PDF/Air%20Quality%20Planning/Att%20A%20(Attainmen](https://www.sandiegocounty.gov/content/dam/sdc/apcd/PDF/Air%20Quality%20Planning/Att%20A%20%28Attainment%20Plan%29_ws.pdf) [t%20Plan)\_ws.pdf.](https://www.sandiegocounty.gov/content/dam/sdc/apcd/PDF/Air%20Quality%20Planning/Att%20A%20%28Attainment%20Plan%29_ws.pdf)



# Resumen de las acciones estatales de la Junta de Recursos de Aire de California

La exposición a la contaminación atmosférica a escala comunitaria es causada por muchos factores, incluido el impacto acumulativo de múltiples fuentes de contaminación. Las soluciones efectivas requieren múltiples estrategias tanto a nivel estatal como local para alcanzar nueva reducción de emisiones directamente en estas comunidades.

La Junta de Recursos del Aire de California (CARB) ha adoptado una serie de planes integrales de calidad del aire y clima durante los últimos años que establecen nuevas estrategias de reducción de emisiones. Estos planes incluyen la Estrategia Estatal para el Plan de Ejecución del Estado,[10](#_bookmark9) el Plan de Acción Sostenible de Transporte de Carga de California,[11](#_bookmark10) el Plan de Alcance contra el Cambio Climático de California 2017,[12](#_bookmark11) y la Estrategia de Reducción de Contaminantes Climáticos de Vida Corta, [13](#_bookmark12) además de un conjunto de programas de incentivos.

10 Junta de Recursos del Aire de California, *Propuesta revisada de la estrategia estatal 2016 para el plan de ejecución estatal*, marzo 7, 2017, disponible en: [https://ww3.arb.ca.gov/planning/sip/2016sip/rev2016statesip.pdf.](https://ww3.arb.ca.gov/planning/sip/2016sip/rev2016statesip.pdf)

11 Departamento de Transporte de California, *Plan de Acción Sostenible de Transporte de Carga de California*, julio 2016, disponible en: [https://dot.ca.gov/programs/transportation-planning/freight-planning/california-sustainable-](https://dot.ca.gov/programs/transportation-planning/freight-planning/california-sustainable-freight-action-plan) [freight-action-plan.](https://dot.ca.gov/programs/transportation-planning/freight-planning/california-sustainable-freight-action-plan)

12 Junta de Recursos del Aire de California, *Plan de alcance de contra el cambio climático de California de 2017*, noviembre 2017, disponible en: [https://ww2.arb.ca.gov/our-work/programs/ab-32-climate-change-scoping-plan.](https://ww2.arb.ca.gov/our-work/programs/ab-32-climate-change-scoping-plan)

13 Junta de Recursos atmosféricos de California, *Estrategia de reducción de contaminantes climáticos de vida corta*, marzo de 2017, disponible en: [https://ww2.arb.ca.gov/resources/documents/slcp-strategy-final.](https://ww2.arb.ca.gov/resources/documents/slcp-strategy-final)

El Programa de Protección del Aire en la Comunidad[14](#_bookmark13) identificó además acciones adicionales para reducir la carga de contaminación del aire en comunidades fuertemente afectadas en todo el estado. En conjunto, estos planes proporcionan una base para las nuevas acciones identificadas como parte de este programa comunitario de reducción de emisiones.

Esta sección describe el papel de CARB en todo el estado en el programa de reducción de emisiones de la comunidad, y describe en líneas generales las acciones fundamentales reguladoras y sobre la base de incentivos que CARB ha tomado para reducir las emisiones en todo el estado. También destaca acciones específicas que abordan los temas que requieren mayor atención identificados por la comunidad de Justicia Ambiental de la Zona Portuaria de San Diego. Las posibles estrategias de CARB para el cumplimiento de las normas se describen en el capítulo 6 de este CERP.

# Programas de incentivos de CARB

CARB administra programas de incentivos que reducen los costos de desarrollar, comprar u operar tecnologías más limpias. Los programas ayudan a garantizar que en nuestros vecindarios operan automóviles, camiones, equipos e instalaciones más limpios, al impulsar el desarrollo de nuevas tecnologías más limpias, y acelerar su venta y adopción. Concretamente, los programas aceleran la introducción de vehículos y equipos de tecnología avanzada, aceleran el cambio de vehículos y equipos más viejos y con mayores emisiones, y aumentan el acceso a vehículos y transporte limpios en comunidades desfavorecidas y hogares de menores ingresos.

Algunos ejemplos de programas de incentivos de CARB incluyen el Programa de cumplimiento de estándares de calidad del aire, en memoria de Carl Moyer [15](#_bookmark14) (los incentivos de protección del aire en la comunidad[16](#_bookmark15) son aplicados por el distrito del aire través de este programa), Proposición 1B: Programa de reducción de emisiones generadas por el movimiento de mercancías ,[17](#_bookmark16) Programa de financiamiento de medidas para reemplazar equipos agrícolas para la reducción de emisiones,[18](#_bookmark17) y el Programa de inversiones en transporte de bajo carbono y mejora de la calidad del aire (que incluye el proyecto de incentivo de camiones híbridos y de emisiones cero, y vales de autobús).[19](#_bookmark18) Aunque CARB es responsable de la supervisión del programa, algunos de estos programas se ejecutan en asociación con los distritos locales del aire.

# Incentivos de protección del aire en la comunidad

14 Junta de Recursos del Aire de California, *Plan final de Protección del Aire en la Comunidad para la selección de comunidades, preparación de programas comunitarios de reducción de emisiones, identificación de estrategias estatales y monitoreo del aire de la comunidad*, octubre 2018, disponible en: [https://ww2.arb.ca.gov/capp-blueprint.](https://ww2.arb.ca.gov/capp-blueprint) 15 Para obtener más información sobre el Programa de cumplimiento de estándares de calidad del aire, en memoria de Carl Moyer, visite: [https://ww2.arb.ca.gov/our-work/programs/carl-moyer-memorial-air-quality-standards-](https://ww2.arb.ca.gov/our-work/programs/carl-moyer-memorial-air-quality-standards-attainment-program) [attainment-program](https://ww2.arb.ca.gov/our-work/programs/carl-moyer-memorial-air-quality-standards-attainment-program)

16 Para obtener más información sobre los Incentivos de protección del aire en la comunidad, visite: <https://ww3.arb.ca.gov/msprog/cap/capfunds.htm>

17 Para obtener más información sobre la Proposición 1B: Programa de reducción de emisiones generadas por el movimiento de mercancías, visite: [https://ww2.arb.ca.gov/our-work/programs/proposition-1b-goods-movement-](https://ww2.arb.ca.gov/our-work/programs/proposition-1b-goods-movement-emission-reduction-program) [emission-reduction-program.](https://ww2.arb.ca.gov/our-work/programs/proposition-1b-goods-movement-emission-reduction-program)

18 Para obtener más información sobre el Programa de financiamiento de medidas para reemplazar equipos agrícolas para la reducción de emisiones, visite: [https://ww2.arb.ca.gov/our-work/programs/farmer-program.](https://ww2.arb.ca.gov/our-work/programs/farmer-program)

19 Para obtener más información sobre el Programa de inversiones en transporte de bajo carbono y mejora de la calidad del aire, visite: [https://ww2.arb.ca.gov/our-work/programs/low-carbon-transportation-investments-and-air-](https://ww2.arb.ca.gov/our-work/programs/low-carbon-transportation-investments-and-air-quality-improvement-program) [quality-improvement-program](https://ww2.arb.ca.gov/our-work/programs/low-carbon-transportation-investments-and-air-quality-improvement-program)

Desde 2017 la Asamblea Legislativa de California ha incluido en su presupuesto $704 millones para apoyar el proyecto de Ley de la Asamblea (AB) 617 (C. García, Capítulo 136, Estatutos de 2017) con incentivos administrados por los distritos locales de aire para utilizar tecnologías avanzadas para un aire más limpio en las comunidades de California más afectadas por niveles desproporcionados de contaminación del aire.

La Asamblea Legislativa designó la asignación inicial de $250 millones en 2017 para beneficios inmediatos en comunidades fuertemente afectadas, mientras se creaban y ejecutaban que los otros elementos de AB 617. Con el fin de asegurar una acción rápida, la Legislatura ordenó que los distritos del aire deben gastar los fondos de acuerdo con dos programas de incentivos existentes para fuentes móviles: El Programa de cumplimiento de estándares de calidad del aire, en memoria de Carl Moyer y el Programa de reducción de emisiones generadas por el movimiento de mercancías de la Proposición 1B. Los distritos aéreos han estado utilizando el suplemento de fondos del Programa de Protección del Aire en la Comunidad con las Directrices del Programa Carl Moyer 2017 desde que fue aprobado por la Junta el 27 de abril de 2018.

La Asamblea Legislativa asignó $245 millones adicionales en 2018 y proporcionó lineamientos adicionales para nuevas oportunidades de incentivos de fuentes estacionarias, así como proyectos identificados por la comunidad consistentes con los programas comunitarios de reducción de emisiones. El presupuesto aprobado para el estado de California para 2019 contiene otra asignación de $209 millones para incentivos continuos para apoyar el Programa de Protección del Aire en la Comunidad, con instrucciones legislativas que coincides con la asignación del año anterior.

Posteriormente, el personal elaboró las Directrices para incentivos del Programa de Protección del Aire en la Comunidad (CAP) de 2019 con el fin de proporcionar criterios de elegibilidad y financiamiento para dos nuevas categorías de proyectos, que son los primeros pasos de CARB para ofrecer incentivos para limpiar fuentes estacionarias de contaminación del aire. Las nuevas categorías de proyectos tienen como objetivo reducir las emisiones de cromo hexavalente de las actividades de baño de cromo, así como incluir un conjunto de tipos de proyectos para reducir la exposición en las escuelas públicas. Estas directrices continuarán ampliándose con nuevas categorías de proyectos, para responder a las necesidades de las comunidades más afectadas en todo el estado.

En la audiencia de la junta de mayo de 2019, se instruyó al personal de CARB a dar más flexibilidad en las directrices para incentivos del Programa de Protección del Aire en la Comunidad para permitir a las comunidades y distritos de aire desarrollar planes específicos de proyecto para abordar rápidamente las preocupaciones locales específicas de calidad del aire.

A diferencia de los proyectos Moyer tradicionales, los proyectos estacionarios y los proyectos identificados por la comunidad no se prestan al mismo tipo de evaluación de rendimiento. Por lo tanto, los criterios propuestos para los proyectos estacionarios e identificados por la comunidad se centrarán en la participación comunitaria, la transparencia y la coherencia. Los distritos de aire trabajarán con las comunidades para identificar las categorías de proyectos necesarias para abordar los problemas de la comunidad y los conceptos generales. Los distritos de aire elaborarán planes de proyecto que:

* Documenten el apoyo de la comunidad – los miembros de la comunidad evaluarán si existe suficiente participación comunitaria
* Presenten detalles del proceso de selección del proyecto
* Establezcan los requisitos de los participantes
* Establezcan los montos de financiamiento y los costos del proyecto
* Cuantifiquen la reducción de emisiones/exposición previstas

Para garantizar que se cumplen los requisitos de presentación de informes, CARB será responsable de:

* Ayudar a los distritos a elaborar detalles técnicos
* Ayudar a los distritos a ser coherentes al cuantificar los beneficios
* Confirmar que los planes de proyecto son coherentes con los requisitos legales
* Asegurar la transparencia ante las comunidades en relación con los proyectos financiados, el dinero gastado y los beneficios esperados

Para obtener más información sobre incentivos, subvenciones y programas de crédito para la contaminación del aire, visite: <https://ww2.arb.ca.gov/our-work/topics/incentives>.

# Programas regulatorios de CARB

Las agencias federales, estatales y locales de calidad del aire trabajan juntas para reducir las emisiones. A nivel federal, la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos (EPA) tiene la autoridad primaria para controlar las emisiones de ciertas fuentes móviles, incluidas las fuentes que están total o parcialmente bajo jurisdicción federal (por ejemplo, algunos equipos agrícolas y de construcción, aeronaves, buques marinos, locomotoras), que comparte en algunos casos con los distritos aéreos y CARB. La EPA también establece normas de calidad del aire ambiente para algunos contaminantes del aire.

A nivel estatal, CARB es responsable de controlar las emisiones de fuentes móviles y productos de consumo (excepto cuando la ley federal rige por encima de CARB), controlar las emisiones tóxicas de fuentes móviles y estacionarias, controlar los gases de efecto invernadero de fuentes móviles y estacionarias, desarrollar especificaciones para combustibles, y coordinar las estrategias de planificación de la calidad del aire a nivel estatal con otras agencias.

A nivel regional, los distritos aéreos son los principales responsables del control de las emisiones procedentes de fuentes estacionarias e indirectas (con excepción de los productos de consumo en la mayoría de los casos) a través de normas y programas de permisos en sus regiones.

Los programas regulatorios de CARB están diseñados para reducir las emisiones para proteger la salud pública, cumplir estándares de calidad del aire, reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y reducir la exposición a contaminantes tóxicos del aire. CARB establece requisitos regulatorios para tecnologías más limpias (emisiones cero y casi cero) y su aplicación en la flota, para combustibles más limpios y para asegurar el rendimiento en uso. Los programas regulatorios de CARB son amplios y afectan a fuentes estacionarias, fuentes móviles y múltiples puntos dentro de las cadenas de suministro de productos, desde fabricantes hasta distribuidores, minoristas y usuarios finales. Las regulaciones de CARB afectan a automóviles, camiones, barcos, equipos no de carretera, productos de consumo, combustibles y fuentes estacionarias.

Una responsabilidad reguladora importante y pertinente de CARB es adoptar medidas para reducir las emisiones de contaminantes tóxicos del aire procedentes de fuentes móviles y no

móviles, conocidas como Medida de Control de Contaminantes Tóxicos Transmitidos en el Aire (ATCM).[20](#_bookmark19) Estas medidas regulatorias incluyen requisitos de procesos, límites de emisiones o requisitos tecnológicos. Además, el Programa Estatal de "Puntos Calientes" de Contaminantes Tóxicos del Aire[21](#_bookmark20) aborda el riesgo para la salud de los contaminantes tóxicos del aire en instalaciones individuales en todo el estado. El Programa Estatal de "Puntos Calientes" de Contaminantes Tóxicos del Aire incluye varios componentes para recopilar datos de emisiones, identificar instalaciones que tienen impacto localizado, determinar los riesgos para la salud, notificar a los residentes cercanos sobre riesgos significativos y reducir esos riesgos significativos a niveles aceptables.

En el marco del Programa de "Puntos Calientes" de Contaminantes Tóxicos del Aire, los distritos de aire deben establecer un umbral para las instalaciones que presentan un riesgo significativo para la salud y priorizar las instalaciones para realizar evaluaciones del riesgo para la salud. Los distritos de aire también establecen un valor de riesgo por encima del cual las instalaciones deben llevar a cabo una auditoría de reducción de riesgos y un plan de reducción de emisiones.

Las instalaciones deben elaborar estas evaluaciones de riesgos para la salud, auditorías de reducción de riesgos y planes de reducción de emisiones. CARB proporciona orientación técnica para apoyar a las pequeñas empresas que realizan evaluaciones de riesgos para la salud y elaboran planes de reducción de emisiones.

Además, en algunos casos CARB ha logrado acuerdos ejecutables con la industria que dan lugar a la adopción voluntaria pero ejecutable de las tecnologías o prácticas más limpias y garantizan que se obtendrá una reducción de emisiones. El acuerdo de CARB con las compañías Union Pacific Railroad y BNSF Railway para acelerar el uso de locomotoras más limpias en la cuenca de aire de la Costa Sur es un ejemplo de un acuerdo ejecutable.

# Acciones de CARB relacionadas con la Comunidad de Vecindarios de Justicia Ambiental de la Zona Portuaria de San Diego

Esta sección destaca las acciones de CARB relacionadas específicamente con la comunidad de Vecindarios de Justicia Ambiental de la Zona Portuaria. Esta lista no debe interpretarse como integral o completa, sino más bien ilustrativa de algunas de las principales estrategias estatales que impulsan la reducción de emisiones en conjunto con las estrategias a nivel local identificadas en este programa de reducción de emisiones en la comunidad. Otras estrategias fundamentales adicionales de CARB se encuentran en el Apéndice D y el Apéndice F del Plan de Protección del Aire en la Comunidad.[22](#_bookmark21)

# Normas CARB recientemente adoptadas

CARB adoptó la Norma de Camiones Limpios Avanzados[23](#_bookmark22) en junio de 2020 que exige a los fabricantes de camiones iniciar la transición de la producción de camiones y camionetas diésel a camiones eléctricos de emisión cero, incluidos los vehículos pesados a partir de 2024. Los

20 Código de Salud y Seguridad de California, sección 39650 y siguientes

21 Proyecto de Ley de la Asamblea 2588, Ley de Información y Evaluación de los "Puntos Calientes" de Contaminantes Tóxicos del Aire, Connelly, Estatutos de 1987, Código de Salud y Seguridad de California, sección 44300 y siguientes.

22 Junta de Recursos del Aire de California, [Plan final de Protección del Aire en la Comunidad para la selección de](https://ww2.arb.ca.gov/capp-blueprint) [comunidades, preparación de programas comunitarios de reducción de emisiones, identificación de estrategias](https://ww2.arb.ca.gov/capp-blueprint) [estatales y monitoreo del aire de la comunidad,](https://ww2.arb.ca.gov/capp-blueprint) octubre 2018, disponible en: [https://ww2.arb.ca.gov/capp-blueprint.](https://ww2.arb.ca.gov/capp-blueprint) 23 Para obtener más información sobre la Norma de Camiones Limpios Avanzados, visite: [https://ww2.arb.ca.gov/our-work/programs/advanced-clean-trucks.](https://ww2.arb.ca.gov/our-work/programs/advanced-clean-trucks)

fabricantes que certifican chasis Clase 2b-8 o vehículos completos con motores de combustión están obligados a vender camiones de emisión cero en un porcentaje creciente de sus ventas anuales en California entre 2024 y 2035. Para 2035, las ventas de camiones/chasis de emisión cero deberán ser el 55% de las ventas de camiones Clase 2b – 3, el 75% de las ventas de camiones clase 4 – 8 y el 40% de las ventas de tractor-remolques. Esta norma también exige que las flotas informen de forma puntual sobre sus vehículos para apoyar las futuras normas de flota de emisión cero.

En agosto de 2020, CARB adoptó el Reglamento Omnibus para motores y vehículos de servicio pesado y las modificaciones asociadas[24](#_bookmark23) que exigen que los fabricantes cumplan con las normas de emisiones más estrictas, revisen los procedimientos de pruebas del motor, y ampliar aún más las garantías del motor para asegurar que las emisiones de NOx (óxidos de nitrógeno, un componente clave de la contaminación del aire) se reducen para ayudar a California a cumplir con las normas federales de calidad del aire y las metas críticas de salud pública. Se espera que la regulación tenga un efecto significativo en las comunidades adyacentes a los patios de ferrocarriles, puertos y almacenes que suelen experimentar tráfico pesado de camiones. Estos camiones a menudo están en régimen de ralentí, se mueven lentamente y hacen paradas frecuentes. Todas estas acciones aumentan las emisiones de NOx. Los camiones de servicio pesado de hoy en día no controlan el NOx de manera eficaz en condiciones de "carga baja". Los nuevos estándares reducirán las emisiones de NOx en un 90% o más cuando los camiones estén operando bajo estas operaciones de carga baja en el mundo real. Todos los componentes de la nueva norma se introducirán gradualmente, lo que permitirá a los fabricantes de motores tener tiempo para prepararse para el cumplimiento. Los estándares de NOx para los motores se reducirán aproximadamente un 75 por ciento por debajo de los estándares a partir de 2024, y un 90 por ciento por debajo de los estándares actuales en 2027.

La Medida de Control de Buques Oceánicos Atracados[25](#_bookmark24) también se adoptó en agosto de 2020 y es una versión actualizada del Reglamento para Buques Atracados de CARB que sustituye al Reglamento existente para Buques Atracados, tal como se especifica, y está diseñado para lograr mayor reducción de emisiones de los buques atracados para mejorar la calidad del aire en las comunidades que rodean los puertos y terminales en todo California. La reducción de emisiones se logrará mediante la inclusión de nuevas categorías de buques (como los transportistas de vehículos y los buques cisterna), nuevos puertos y terminales marinas independientes, y mediante la actualización de los requisitos de control, entre otras disposiciones.

# Regulaciones futuras de CARB

* **Modificaciones al Reglamento de Embarcaciones de Puertos Comerciales** – el reglamento existente de embarcaciones de puertos comerciales de CARB fue adoptado en 2007 y será aplicado plenamente a finales de 2022. CARB está gestionando un proceso

24 Para obtener más información sobre el Reglamento Omnibus para motores y vehículos de servicio pesado y las modificaciones asociadas, visite: <https://ww2.arb.ca.gov/our-work/programs/heavy-duty-low-nox>

25 Para obtener más información sobre la Medida de Control de Buques Oceánicos Atracados, consulte: [https://ww2.arb.ca.gov/our-work/programs/ocean-going-vessels-berth-regulation,](https://ww2.arb.ca.gov/our-work/programs/ocean-going-vessels-berth-regulation) y la Hoja de datos de buques atracados: [https://ww2.arb.ca.gov/sites/default/files/2020-08/External%20At-](https://ww2.arb.ca.gov/sites/default/files/2020-08/External%20At-Berth%20Fact%20Sheet%20August%202020%20ADA_0.pdf) [Berth%20Fact%20Sheet%20August%202020%20ADA\_0.pdf](https://ww2.arb.ca.gov/sites/default/files/2020-08/External%20At-Berth%20Fact%20Sheet%20August%202020%20ADA_0.pdf)

público para considerar modificaciones adicionales que podrían reducir aún más las emisiones y establecer estándares más estrictos para emisiones durante el uso, considerando la tecnología de motores Tier 4 y tecnologías de emisión cero y casi cero. Para obtener más información sobre el reglamento y posibles nuevos conceptos regulatorios, visite[: https://ww2.arb.ca.gov/our-work/programs/commercial-harbor-craft](https://ww2.arb.ca.gov/our-work/programs/commercial-harbor-craft).

* **Inspección y mantenimiento de vehículos de servicio pesado** – Cuando los sistemas de control de emisiones no funcionan correctamente, las emisiones en uso pueden aumentar. Los programas de inspección actuales de CARB incluyen el Programa de Inspección de Vehículos de Trabajo Pesado en la carretera y el Programa de Inspección Periódica de Emisiones de Humo de la flota. Estas regulaciones requieren que los vehículos de trabajo pesado que operan en California sean inspeccionados para verificar las emisiones de humo y manipulación indebida. En julio de 2018, CARB aprobó modificaciones al Programa de Inspección de Vehículos de Trabajo Pesado y al Programa de Inspección Periódica de Emisiones de Humo para reducir los límites de opacidad del humo a niveles que correspondan con la moderna tecnología de motores de hoy en día. CARB está ahora estudiando la elaboración de un programa de inspección y mantenimiento de servicio pesado más amplio que ayudaría a garantizar que todos los sistemas de control de emisiones de los vehículos tengan mantenimiento adecuado durante toda la vida útil de los vehículos. Para obtener más información sobre los programas de mantenimiento de servicio pesado existentes, visite[: https://ww2.arb.ca.gov/our-work/programs/heavy- duty-diesel-inspection-periodic-smoke-inspection-program.](https://ww2.arb.ca.gov/our-work/programs/heavy-duty-diesel-inspection-periodic-smoke-inspection-program) Para obtener más información sobre el desarrollo de un programa integral de inspección y mantenimiento de servicio pesado, visite: [https://ww2.arb.ca.gov/our-work/programs/heavy-duty- inspection-and-maintenance-program.](https://ww2.arb.ca.gov/our-work/programs/heavy-duty-inspection-and-maintenance-program)
* **Modificaciones al Reglamento de Equipos de Manejo de Carga** – Un equipo móvil de manejo de carga es cualquier vehículo motorizado que se usa para manejar carga o realizar actividades rutinarias de mantenimiento en los puertos de California y en los astilleros intermodales. El tipo de equipo incluye camiones de patio (hostlers), grúas de pórtico con llantas de goma, manipuladores de contenedores, carretillas elevadoras, etc. el Reglamento de Equipos de Manejo de Carga (CHE) fue adoptado en 2005 para reducir las emisiones tóxicas y críticas para proteger la salud pública y se aplicó plenamente a finales de 2017. El personal de CARB está evaluando actualmente la disponibilidad y el rendimiento de la tecnología de emisión cero para reducir aún más las emisiones. Para obtener más información sobre el reglamento visite[: https://ww2.arb.ca.gov/our- work/programs/cargo-handling-equipment](https://ww2.arb.ca.gov/our-work/programs/cargo-handling-equipment).
* **Normas de Flotas Limpias Avanzadas** – CARB está elaborando un reglamento de flota de vehículos de trabajo medio y pesado de emisión cero con el objetivo de lograr una flota de camiones y autobuses de emisión cero en California para 2045 donde sea viable y significativamente antes para ciertos segmentos de mercado, como la entrega de la última milla y aplicaciones de camiones pesados de carga. Para obtener más información, visite: [https://ww2.arb.ca.gov/our-work/programs/advanced-clean-fleets.](https://ww2.arb.ca.gov/our-work/programs/advanced-clean-fleets)
* **Reglamentos de la Unidad de Refrigeración de Transporte** – Las unidades de refrigeración de transporte se congregan en centros de distribución, patios de ferrocarriles

y otras instalaciones, lo que representa riesgos potenciales para la salud de aquellos que viven y trabajan carca. CARB está gestionando de un proceso público para considerar nuevos requisitos para la transición de la flota de unidades de refrigeración de transporte a operaciones de emisión cero, exigiendo tanto tecnología de emisión cero como la infraestructura de apoyo. Para obtener más información sobre este nuevo reglamento visite[: https://ww2.arb.ca.gov/our-work/programs/transport-refrigeration-unit/new-](https://ww2.arb.ca.gov/our-work/programs/transport-refrigeration-unit/new-transport-refrigeration-unit-regulation) [transport-refrigeration-unit-regulation.](https://ww2.arb.ca.gov/our-work/programs/transport-refrigeration-unit/new-transport-refrigeration-unit-regulation)

* **Automóviles Limpios Avanzados II** – el personal de CARB está desarrollando la normativa Automóviles Limpios Avanzados II, que busca reducir los criterios y las emisiones de gases de efecto invernadero de los nuevos vehículos de servicio ligero y medio después del modelo del año 2025, y aumentar el número de vehículos de emisión cero a la venta. Para obtener más información sobre estos nuevos reglamentos visite: [https://ww2.arb.ca.gov/our-work/programs/advanced-clean-cars-program.](https://ww2.arb.ca.gov/our-work/programs/advanced-clean-cars-program)

# Reducción estimada de emisiones como resultado de las medidas de CARB

CARB ha estimado los beneficios de la reducción de emisiones para algunas de las medidas estatales propuestas, como se muestra en el Cuadro 7b para los años hitos 2025 y 2030 para la Comunidad de Justicia Ambiental de la Zona Portuaria. La reducción de emisiones debido a la Modificación de Buques Oceánicos Atracados y el Reglamento Omnibus para emisiones NOx bajas, recientemente adoptados, no se reflejan en el inventario de emisiones presentado en el Capítulo 3, Apéndice 3a, o Apéndice 3b.

Cuadro 7b. Reducción estimada de emisiones como resultado de las medidas de CARB en la Comunidad de Justicia Ambiental de la Zona Portuaria



# Informe anual del distrito

Con el fin de supervisar el avance de las estrategias descritas en este capítulo, el distrito trabajará con el Comité Directivo de la Comunidad (CSC) y otras agencias involucradas para preparar un informe anual de avance y hacer que esté disponible para el público el 1o de octubre de cada año después de su aprobación por el CERP. El informe incluirá una actualización del estado de todas las estrategias incluidas en el CERP para evaluar los indicadores correspondientes.

El distrito también informará sobre las cantidades invertidas en proyectos de reducción de emisiones con incentivos y las correspondientes reducciones de emisiones de esos proyectos. El

distrito también informará sobre la reducción de emisiones lograda por la creación de cualquier norma ejecutada. En el Cuadro 7-3 se muestran las reducciones previstas de las emisiones de formación de ozono en todo el condado y, concretamente, en la Comunidad de la Zona Portuaria a partir de la plena aplicación de los elementos del cuadro. El ozono se forma a través de la combinación de NOx y ROG y puede ser transportado a lo largo de la región de San Diego por patrones de viento. La reducción de estas emisiones tanto a nivel local como a nivel de condado puede influir en la reducción de la exposición al ozono en la Comunidad de la Zona Portuaria.

Cuadro 7-3- Reducciones previstas de las emisiones en todo el distrito

|  |
| --- |
| **Reducciones previstas de las emisiones en todo el distrito (toneladas por año)** |
|  | NOx | ROG |
| Calderas, calentadores de proceso y generadores de vapor pequeños | 292 |  |
| Calderas, calentadores de proceso y generadores de vapor medianos | 194 |  |
| Tanques de almacenamiento de petróleo |  | 11 |
| Carga de tanques de transporte móviles |  | 3.7 |
| Operaciones de revestimiento de piezas y productos metálicos |  | 1.1 |
| Operaciones de revestimiento marino |  | 3.7 |
| Operaciones de aplicación de materiales adhesivos |  | 33 |
| Hornos centrales de gas natural, tipo ventilador | 51 |  |
| **Posibles reducciones en todo el distrito:** | **537** | **86** |
| **Reducciones previstas de las emisiones en la Zona Portuaria (toneladas por año)** |
| $33 millones en financiamiento de incentivos CAPP | 330 |
| Modificación de Buques Oceánicos Atracados (CARB) | 110 | 5.3 |
| Automóviles Limpios Avanzados 2 (CARB) | 1.5 | 0.55 |
| Inspección y mantenimiento de servicio pesado (CARB) | 18.6 |  |
| Estándar de motor de bajo NOx (CARB) | 11 |  |
| Modificación de motor pequeño no de carretera (CARB) | 68 | 82 |
| **Reducciones potenciales adicionales en la Zona****Portuaria:** | **539** | **88** |