



San Diego County
**Air Pollution
Control District**

AB 617 Portside Community Steering Committee

Meeting Agenda

04/22/25

5:00 pm – 7:00 pm

Virtual via Zoom

[Click Here for Meeting Materials](#)

Meeting Objectives & [Community Emissions Reduction Program](#) (CERP) Actions

- Introduce the new facilitation team.
- Share information about reducing emissions from warehouses, distribution centers, and ports.
 - CERP Action C3: *Evaluating existing rules and considering new rules.*
 - CERP Goal 4. *Reduce emissions from HD/MD trucks servicing indirect sources by 100% 5 years in advance of regulatory requirements.*
- Discussion and input on tentative CERP Priority Strategies for 2025.
 - CERP Action A2: *Develop and Implement a Public Participation Plan*
- Overview of air monitoring data.
 - CERP Action A2: *Develop and Implement a Public Participation Plan*
 - CERP Action H1: *Support Emission Reduction Opportunities*

Agenda

Meeting Facilitator: Christian Mendez, Kearns & West

**See 4.22.2025 meeting attendance list on Page 13.*

- | | | |
|-------------|---|----------------|
| I. | Welcome <ul style="list-style-type: none">• Kearns & West Facilitation Team Introductions• Review Meeting Objectives & Agenda• Roll call of Community Steering Committee (CSC) members• General Updates
• <i>Christian Mendez (Kearns & West) shared an update on the SDAPCD Fiscal Year 2025–2026 Budget Hearings. The agency encourages members to attend the hearings in person and submit public comments (see slide 10).</i>• <i>Phil Gibbons (Port of San Diego) provided updates on behalf of the Port, including:</i><ul style="list-style-type: none">○ <i>A community meeting on Wednesday, April 30 at 5:00 pm to discuss improvements to Cesar Chavez Community Park.</i>○ <i>An invitation to the Skycharger community meeting on May 1 at 6:00 pm.</i>○ <i>An invitation to the upcoming Port of San Diego Commissioners Meeting, which will include an agenda item on the Zucarmex project (see slide 11).</i> | 5:00 pm |
| II. | Approval of the 3/25/2025 Meeting Notes and Tonight's Agenda <ul style="list-style-type: none">• <i>Jack Monger (Industry, IEA) – I was under the impression that the April meeting minutes would include who was present and absent.</i><ul style="list-style-type: none">○ <i>Christian Mendez (Kearns & West) – The May meeting notes and forward will include that information.</i>• <i>Jack Monger (Industry, IEA) set the motion to approve the 3/25/2025 meeting notes. Maritza Garcia (CSC Community Member) seconded. The motion passed unanimously.</i> | 5:10 pm |
| III. | Discussion on CERP Priority Strategies for 2025
<i>Shalem Aboody-Lopez, SDAPCD</i> <ul style="list-style-type: none">• <i>Shalem Aboody-Lopez introduced this agenda item explaining that SDAPCD is nearing year five of the CERP implementation. They are looking to review their annual report to identify which items in the CERP need more attention and effort to further advance them. SDAPCD wants to identify and list out how staff at SDAPCD can help advance these items, and what opportunities</i> | 5:15 pm |



San Diego County Air Pollution Control District

the CSC can take to advance the strategies. They are presenting today those strategies that need more intentional addressing and would like to hear today if there are more strategies in the CERP that are priorities.

- **Rule Development/Implementation**

- Action C1 and Action C2: These are two actions the rule development team has been working on. Action C2 has been done, but there can be measures to get updates on the different hot spots; not necessarily implementing the new rule but also getting updates.
- Action C3: There's been a warehouse working group and there has been a lot of effort on this action. We'll hear more about this shortly with Nick Cormier and Randy Consolacion's presentation.
- Advanced Clean Fleet Rules: The California Air Resources Board (CARB) will come this summer to provide a presentation on the Advanced Clean Fleet Rules. Their presentation will include status and updates on the regulation.
- Sara Giobbi (NASSCO) – I am not sure I've seen updates on these things. The last annual report was in 2022, and it'd be helpful to know what has been done before we can comment on what we can change.
 - Shalem Aboody-Lopez (SDAPCD) – The most recent annual report is located here: [2024 Portside CERP Annual Report.pdf](#) / [2024 Portside CERP Annual Report_2348Tat_Spanish.pdf](#)

- **Truck Routes**

- Another gap identified has been around truck routes. Community members are still seeing trucks driving around residential areas. There can be a stronger effort to share information with businesses to create awareness about where the truck routes have been established.
- Are there other strategies that need support advancing?
- Maritza Garcia (CSC Community Member) – The best way to enforce the rules is to create physical deterrents so trucks won't get around the residential areas; for example, roundabouts and speed bumps. I am not sure what our ability is to control that but that seems like one of the best options to deter trucks from entering residential areas.
 - Shalem Aboody Lopez (SDAPCD) – It's worthwhile to investigate the infrastructure to help shift where trucks would be going as well. We could get the City of San Diego involved in those conversations.
- Jose Marquez-Chavez (Caltrans) – We should coordinate on the AB 98 efforts. This is state legislation that requires every city in the state to update their truck routes. By law every city will have to do so. The state will be creating a GIS file where all the truck routes are identified in the state. The City of National City and San Diego will need to go through this process. It would be good to reach out to the cities.
- Jack Monger (Industry, IEA) – Can you tell me if these truck routes are for trucks serving the 10th Avenue Marine Terminal, or are these truck routes for those trucks serving the commercial businesses in the community?
 - Shalem Aboody-Lopez (SDAPCD) – It's for both. It's for designated truck routes around commercial operations in the community.
- Jack Monger (Industry, IEA) – I can't imagine what it will take to reach all those companies that are bringing in goods and products to commercial businesses. What has been done to help inform the businesses having goods delivered or the trucking companies that have routes to follow?
 - Shalem Aboody-Lopez (SDAPCD) – It's been mostly through signage. That's why another level of effort would be to go directly to the businesses and provide them with flyers with the routes and rules. Another effort is to contact the software companies to make sure they have the right routes listed.

- **Transportation (Regional Plan/Implementation)**

- Action F5: SANDAG is in its final year of updating the regional plan. A lot of work has been done for Harbor 2.0, but there is an opportunity to ensure funding is in place for that project and around the Blue Line Trolley grade separation to make sure it's not blocking traffic on



San Diego County Air Pollution Control District

either end and that these two projects are moving forward. SDAPCD is looking at a planning window of opportunity so that it remains a priority for SANDAG and that there is funding dedicated.

- Jack Monger (Industry, IEA) – For that section of Harbor Drive that goes from the Marine Terminal and Petco Park into Barrio Logan, has that work been stopped? Is that part of Harbor Drive?
 - Jose Marquez-Chavez (Caltrans) – We have not done any construction on Harbor Drive, so that would not be a part of it. It is probably another project.
 - Michelle Giron (Port of San Diego) – Here is the map of City of SD projects: <https://www.sandiego.gov/cip/project-info#map>
- Shalem Aboody-Lopez (SDAPCD) - The folks at SANDAG are checking the details to see if any of these projects are already listed as larger network projects and if they can provide information on when they are phased.
- Nick Critti (U.S. Navy) – Has there been any communication with Metropolitan Transit System (MTS) on the wait times for the trolley?
 - Shalem Aboody-Lopez (SDAPCD) – Not to my knowledge, but we can reach out to them. We can ask MTS to give a presentation to the CSC on the status.
- Sara Giobbi (NASSCO) – If MTS does come, it would be interesting to hear their management process to provide priority signals for truck lanes.
- Keri Robinson (SANDAG) – I can help SDAPCD coordinate a conversation with MTS.
- **Community Pollution Exposure Production**
 - Action B3: SDAPCD has implemented the Portside Air Quality and Improvement Relief (PAIR) program. More than 550 air purifiers have been distributed in the community and work will be done to distribute 500 more so we can meet our goal of 1000.
 - Action F4: This is one we have not addressed much. This effort requires promoting the incentive program and letting schools know funding is available to improve their HVAC systems and money is available to transition their bus fleet. Our team is coordinating with principals and school administrators and going to the school sites and letting them know about the incentives and money on the table. This can be an opportunity for community members who know principals and staff to connect them with SDAPCD.
 - Monserrat Hernandez (CSC Community Member) - I have commented to the principals on the Westside at Kimball School. The principal told me this is something that needs to happen through the district. As principals they can't say yes or no to the filters, but the district can determine that.
- **Emissions Reductions**
 - Action G4: There have been efforts to address these actions, but it may require a bigger conversation with the shipyards.
 - Action G7: There is an opportunity to get updates from the Port of San Diego and hear how the \$86 million EPA funding is being used.
- **Evaluation**
 - Action E2: Has there been an evaluation done on this already? Is this something the staff at CARB can support with to help inform and ensure that small truck owner impacts are being evaluated? What has been done and what is needed for Action E2 is more of a research question.

IV. Reducing Emissions from Warehouses, Distribution Centers, and Port of San Diego Warehouses

5:50 pm

Nick Cormier, Randy Consolacion, SDAPCD

- Nick Cormier (SDAPCD) opened with introductory remarks before sharing the video. He explained that this effort builds on conversations from 2023 about reducing emissions from warehouses and distribution centers. Over the past few years, the team has been evaluating



San Diego County Air Pollution Control District

potential strategies and developed an Indirect Source Rule (ISR) Framework to explore these opportunities. Through ongoing conversations with stakeholders, they've gained deeper insights into community concerns and needs.

- As a result, they've produced what is now called the ISR Supplement Document. The video shown during the meeting offers a high-level overview of that document, but everyone is encouraged to read the full report, which was released to the public on April 15. Public comments will be accepted through May 15.
- To see the video and reports please visit:
<https://www.sdapcd.org/content/sdapcd/rules/warehouse-work-group.html>
- May 15 is the proposed deadline date for the comments. Please send an email to apcdrules@apcd.org with comments or communicate directly with any of the SDAPCD Environmental Justice Department team members.

The comment period regarding the Warehouse Indirect Source Rule (ISR) Framework Supplement has been extended. Please submit all written comments to APCDRules@sdapcd.org no later than **June 1, 2025**.

Questions and Comments

- Montserrat Hernandez (CSC Community Member) - Whatever effort can be made to reduce emissions for our community is important because there are a lot of impacts. There are a lot of sources beyond warehouses. Whatever can be done to reduce the contamination in our community and lessen the number of people with asthma, especially children, then it is a good effort.
- Nicholas Paul (EHC) – Can you speak to the percentage of emission reductions at the county level? And can you also touch on what the local emissions impacts might be if an ISR were implemented?
 - Nick Cormier (SDAPCD) – Table 8 of the report provides the details you're looking for. It outlines projected emission reductions, the number of facilities, and baseline emissions for the Portside area, the international area, and the county overall. We analyzed two scenarios for the rule: One applying to warehouses 100,000 sq. ft. and larger, and another for those 50,000 sq. ft. and up. For the Portside community, Scenario 3 is the more realistic. In terms of percentages, emission reductions range from approximately 2% to 3.5%, depending on the size threshold used. That equates to about 2–4% of baseline emissions for the Portside area. The greater reductions are associated with the 50,000 sq. ft. threshold. We did not assess impacts below that threshold due to potential complications with compliance. There are questions about whether going lower would meaningfully increase reductions and whether facilities could feasibly comply with such requirements.
- Nicholas Paul (EHC) – It is painful to see only 29 facilities in the Portside area would have the rule applied to them. There are smaller facilities closer to schools and community centers where people congregate that would be impacted.
- Alicia Sanchez (CSC Community Member) – I am a resident of National City, and we are impacted by contamination. I appreciate the efforts being made. There are a lot of mechanic shops and I'm glad there will be rules in place to reduce contamination.
- Philip Gibbons (Port of San Diego) – If I compare the cost effectiveness to Moyer, would you say the Moyer program is a better program to reduce emissions with incentives? Where should we focus on our emissions reduction? Is it on the rules or the incentives? The rule is less cost-effective, and the incentive is more cost-effective. Is that the way we are supposed to interpret the graph in the video?
 - Nick Cormier (SDAPCD) – The way you're interpreting it differs from how we interpret it. In air quality terms, a high cost-effectiveness number means it costs more to achieve the same amount of emission reductions. You could spend a lot of money to achieve those reductions or, with a different strategy, achieve the same reductions for significantly less. That's how air districts, CARB, and sometimes even the EPA evaluate regulatory options. We're required to assess cost-effectiveness for any air quality rule we propose. We aim to find approaches



San Diego County Air Pollution Control District

that are as cost-effective—and as low-cost—as possible to minimize potential impacts. When you see a high cost-effectiveness number, it means it's more expensive to achieve those reductions. In the context of the graph, it shows that an incentive-based program can achieve the same emission reductions (on a per-ton basis) for less money than a regulation, which would place a higher cost on industry to achieve the same result.

- *Jack Monger (Industry, IEA) – I guess for those of us that would look at that bar and think, 'Wow, that's incredibly cost-effective because it's the biggest bar on the graph,' what you're saying is that it is actually the least cost-effective. Am I understanding that right?*
 - *Nick Cormier (SDAPCD) - I'd generally agree with that sentiment. Based on our assessment, we would interpret that option as the least cost-effective—meaning it would require the most money relative to the specific elements we analyzed and the benefits that would be achieved.*
- *Andrew Aguilar (NASSCO) - On the note on incentive programs regarding the ISR discussion, could that pathway dovetail into the CERP E2 goal by focusing on small business fleet electrification?*

V. **Air Monitoring Data** David Sodeman, SDAPCD

6:15 pm

- *David Sodeman (SDAPCD) presented an overview of recent updates on diesel particulate matter, specifically focusing on black carbon data. His presentation covered the primary sources of diesel particulate matter, its health effects, and relevant regulatory standards. He shared a preliminary map highlighting current black carbon monitoring locations within the Portside community and noted that additional monitoring contracts are being developed for areas in National City, with the goal of bringing those online in the coming months.*
- *He also explained how weather patterns, particularly during the winter months, impact pollutant concentration. Temperature inversions—where cooler air is trapped near the ground beneath warmer air—can cause pollutants to become more concentrated when the inversion layer is low. This results in higher black carbon levels during colder months.*
- *Data from three long-term monitoring sites in the Portside community show a general downward trend in black carbon concentrations over time. Seasonal variations reveal that black carbon levels are typically higher during autumn and winter compared to spring and summer, consistent with increased emissions during colder weather.*
- *In terms of weekly trends, black carbon concentrations tend to rise on Fridays and Saturdays, indicating elevated emissions over the weekend. Additionally, daily patterns show peak black carbon levels occurring between 6:00–7:00 am, with lower levels in the early afternoon. These peaks align with rush hour traffic, suggesting a strong link between vehicle emissions and black carbon levels.*
- *He concluded that while long-term trends show improvement, personal actions can further reduce exposure and emissions. He recommended avoiding high-traffic areas while jogging and opting for midday exercise when pollution levels are lower. He also highlighted CERP strategies aimed at mitigating black carbon and shared suggestions for individual actions to contribute to these efforts.*

Questions and Comments

- *Nick Critti (U.S. Navy) – I thought the highest pollution is at night.*
 - *David Sodeman (SDAPCD) – It can be, depending on the timing of pollution sources and how they contribute to overall pollution levels. Cooler evening air can also lead to higher concentrations due to reduced atmospheric dispersion.*
- *Jack Monger (Industry, IEA)– I'm glad to see the personal actions people can take. Is tire wear a component of black carbon?*
 - *David Sodeman (SDAPCD) – The way this instrument records that, it very much could be. I would need to do some research to see how these instruments respond. We are looking at PM2.5.*



San Diego County Air Pollution Control District

- Sophia Austin (Ramboll) - How will the potential ISR framework and/or the established truck routes address what David Sodeman just shared about black carbon concentrations being (1) higher in autumn and winter months, (2) higher on Fridays and Saturdays, and (3) higher during rush hours?
 - David Sodeman (SDAPCD) - That is something I would need to talk with Nick Cormier and Randy Consolacion about.
- Shalem Aboody-Lopez (SDAPCD) - Would the Port of San Diego be able to share information with the CSC and the monitoring team regarding the timing of Port-related activities? Specifically, we're interested in when trains are traveling through the area, when trucks are entering and exiting the gates, and when ships are connected to shore power. Having data on the time of day and day of the week for these operations could help determine whether Port activity is contributing to observed emission patterns, particularly the elevated levels seen on Fridays and Saturdays. Is this information something the Port can share with our team?
 - Michele Giron (Port of San Diego) - The Port has this link on the website with marine traffic: [MarineTraffic: Global Ship Tracking Intelligence | AIS Marine Traffic](#)
- Philip Gibbons (Port of San Diego) - Perhaps Caltrans has information on the train movement. I think the weekends are the lowest truck and ship days. The weekends are not high traffic but there is traffic during the week. The data is not jiving with my empirical observations. Is there another source of black carbon we should consider?
 - David Sodeman (SDAPCD) - The instrument used in monitoring measures black carbon, not diesel particulate matter. Black carbon refers broadly to any black-colored particulate produced by combustion. While diesel engines are the dominant source, black carbon can also come from other combustion sources, including gasoline-powered vehicles. However, it's not possible to precisely distinguish the percentage contributions from each source. The emissions are generally related to the amount of fuel burned per gallon.
- Domingo Vigil (SDAPCD) - I wonder if the patterns for Friday and Saturday have to do with the recreational activities at the bay from boats.
- David Sodeman (SDAPCD) - We are also monitoring for metal. If we start to see similar patterns with Friday and Saturday, then we can start to go in depth on the other pollution sources.

VI. Public Comments

6:45 pm

- Time was reserved for comments on items not listed on the agenda with each speaker limited to 3 minutes. No comments were made.

VII. Closing Remarks

6:55 pm

VIII. Adjourn

7:00 pm

- Jack Monger (Industry, IEA) set the motion to adjourn. Maritza Garcia (CSC Community Member) seconded. The motion passed unanimously.

For more information and presentation inquiries, please contact PortsideCSC@kearnswest.com.



San Diego County
Air Pollution
Control District

AB 617 Comité Directivo de la Comunidad de Portside

Agenda de la Reunión

04/22/25

5:00 pm – 7:00 pm

Virtual por medio de Zoom: [Registro Zoom](#)

[Haga clic aquí para ver los materiales de la reunión](#)

Objetivos de la reunión & Pasos a seguir del [Programa Comunitario de Reducción de Emisiones \(CERP\)](#)

- Presentar al nuevo equipo de facilitación.
- Compartir información sobre la reducción de emisiones de almacenes (warehouses), centros de distribución y puertos.
 - Acción C3 del CERP: *Evaluar las reglas existentes y considerar nuevas reglas*
 - OBJETIVO 4 DEL CERP. *Reducir las emisiones de los camiones pesados que prestan servicio a fuentes indirectas en un 100% 5 años antes de los requisitos reglamentarios.*
- Discusión y aportes sobre las Estrategias Prioritarias tentativas del CERP para 2025.
 - Acción A2 del CERP: *Desarrollar e implementar un Plan de Participación Pública*
- Descripción general de los datos de monitoreo de aire.
 - Acción A2 del CERP: *Desarrollar e implementar un Plan de Participación Pública*
 - Acción H1 del CERP: *Apoyar las Oportunidades de Reducción de Emisiones*

Agenda

(Facilitador de Reuniones: Christian Mendez, Kearns & West)

**Vea la lista de asistencia a la reunión de 4.22.2025 en la página 13.*

I. Bienvenida

5:00 pm

- Introducciones del equipo de facilitación de K&W
 - Revisar los objetivos y la agenda de la reunión
 - Pase de lista de los miembros del Comité Directivo Comunitario (CSC)
 - Información actualizada y anuncios generales
- *Christian Méndez (Kearns & West) compartió información actualizada sobre las audiencias presupuestarias del año fiscal 2025-2026 de SDAPCD. La agencia invita a los miembros a asistir a las audiencias en persona y enviar comentarios públicos (vea la [diapositiva 10](#))*
 - *Phil Gibbons (Puerto de San Diego) proporcionó actualizaciones en nombre del Puerto, incluyendo:*
 - *Una reunión comunitaria el miércoles 30 de abril a las 5:00 pm para discutir las mejoras al Parque Comunitario César Chávez.*
 - *Una invitación a la reunión comunitaria de Skycharger el 1 de mayo a las 6:00 pm.*
 - *Una invitación a la próxima Reunión de Comisionados del Puerto de San Diego, que incluirá un punto de la agenda sobre el proyecto Zucarmex (ver diapositiva 11).*

II. Aprobación de las notas de la reunión del 3/25/2025 y la agenda de esta noche

5:10 pm

- *Jack Monger (Industria, IEA) – Tenía la impresión de que las notas de la reunión de abril incluirían quiénes estaban presentes y ausentes.*
 - *Christian Mendez (Kearns & West) – Las notas y el adelanto de la reunión de mayo incluirán esa información.*
- *Jack Monger (Industria, IEA) presentó la moción para aprobar las notas de la reunión del 03/25/2025. Maritza García (Miembro de la Comunidad CSC) secundó. La moción fue aprobada por unanimidad.*

III. Discusión sobre las estrategias prioritarias de CERP para 2025

5:15 pm

Shalem Aboody-Lopez, APCD



San Diego County Air Pollution Control District

- *Shalem Aboody-Lopez presentó este punto de la agenda explicando que SDAPCD se acerca al quinto año de implementación del CERP. Están buscando revisar su informe anual para identificar qué elementos del CERP necesitan más atención y esfuerzo para avanzar aún más. SDAPCD quiere identificar y enumerar cómo el personal de SDAPCD puede ayudar a avanzar en estos temas, y qué oportunidades puede aprovechar el CSC para avanzar en las estrategias. Están presentando hoy aquellas estrategias que necesitan ser tratados de una forma más intencional y les gustaría escuchar hoy si hay más estrategias en el CERP que son prioridades.*
- **Desarrollo/Implementación de Reglas**
 - *Acción C1 y Acción C2: Estas son dos acciones en las que el equipo de desarrollo de reglas ha estado trabajando. La acción C2 se ha realizado, pero puede haber medidas para obtener actualizaciones sobre los diferentes puntos álgidos; no necesariamente implementando la nueva regla, sino también recibiendo información actualizada.*
 - *Acción C3: Ha habido un grupo de trabajo de almacén y se ha trabajado mucho en esta acción. Escucharemos más sobre esto en breve con la presentación de Nick Cormier y Randy Consolación.*
 - *Reglas Avanzadas de Flotas Limpias: El Consejo de Recursos del Aire de California (CARB, por sus siglas en inglés) vendrá este verano para brindar una presentación sobre las Reglas Avanzadas de Flotas Limpias. Su presentación incluirá el estado y la información actualizada de la regulación.*
 - *Sara Giobbi (NASSCO) – No estoy segura de haber visto información actualizada sobre estos temas. El último informe anual fue en 2022, y sería útil saber qué se ha hecho antes de poder comentar lo que podemos cambiar.*
 - *Shalem Aboody-Lopez (SDAPCD) – El informe anual más reciente se encuentra aquí: [2024 Portside CERP Annual Report.pdf](#) / [2024 Portside CERP Annual Report_2348Tat_Spanish.pdf](#)*
- **Rutas de camiones**
 - *Un vacío identificado ha sido alrededor de las rutas de camiones. Los miembros de la comunidad todavía ven camiones circulando por las zonas residenciales. Puede haber un mayor esfuerzo para compartir información con las empresas para crear conciencia sobre dónde se han establecido las rutas de camiones.*
 - *¿Hay otras estrategias que necesitan apoyo para avanzar?*
 - *Maritza García (CSC Miembro de la comunidad) – La mejor manera de hacer cumplir las reglas es crear elementos disuasorios físicos para que los camiones no circulen por las áreas residenciales; Por ejemplo, rotondas y topes reductores velocidad. No estoy seguro de cuál es nuestra capacidad para controlar eso, pero parece ser una de las mejores opciones para disuadir a los camiones de ingresar a áreas residenciales.*
 - *Shalem Aboody Lopez (SDAPCD) – Vale la pena investigar la infraestructura para ayudar a cambiar también hacia dónde irían los camiones. Podríamos involucrar a la ciudad de San Diego en esas conversaciones.*
 - *Jose Marquez-Chavez (Caltrans) – Debemos coordinarnos en los esfuerzos de la AB 98. Se trata de una legislación estatal que exige que todas las ciudades del estado actualicen sus rutas de camiones. Por ley, todas las ciudades tendrán que hacerlo. El estado creará un archivo GIS donde se identifican todas las rutas de camiones en el estado. La ciudad de National City y San Diego tendrán que pasar por este proceso. Sería bueno llegar a las ciudades.*
 - *Jack Monger (Industria, IEA) – ¿Puede decirme si estas rutas de camiones son para camiones que sirven a la Terminal Marítima de la 10ª Avenida, o son rutas de camiones para esos camiones que sirven a los negocios comerciales de la comunidad?*
 - *Shalem Aboody-Lopez (SDAPCD)– Es para ambos. Es para rutas de camiones designadas alrededor de operaciones comerciales en la comunidad.*
 - *Jack Monger (Industria, IEA) – No puedo imaginar lo que se necesitará para llegar a todas esas empresas que están entregando bienes y productos a las empresas comerciales. ¿Qué se ha hecho para ayudar a informar a las empresas que reciben mercancías o a las empresas de camiones que tienen rutas a seguir?*



San Diego County Air Pollution Control District

- *Shalem Aboody-Lopez (SDAPCD) – Ha sido sobre todo a través de la señalización. Es por eso que otro nivel de esfuerzo sería ir directamente a las empresas y proporcionarles folletos con las rutas y las reglas. Otro esfuerzo es ponerse en contacto con las empresas de software para asegurarse de que tienen las rutas correctas en la lista.*
- **Transporte (Plan Regional/Implementación)**
 - *Acción F5: SANDAG se encuentra en su último año de actualización del plan regional. Hemos trabajado mucho para Harbor 2.0, pero existe la oportunidad de tener los fondos garantizados para ese proyecto y para de la separación inclinada del trolley de la Línea Azul para asegurarse de que no esté bloqueando el tránsito en ninguno de los extremos y que estos dos proyectos avancen. SDAPCD está considerando una ventana de oportunidad de planificación para que siga siendo una prioridad para SANDAG y que se dediquen fondos.*
 - *Jack Monger (Industria, IEA) – Para esa sección de Harbor Drive que va desde la Terminal Marítima y Petco Park hasta Barrio Logan, ¿se ha detenido ese trabajo? ¿Es eso parte de Harbor Drive?*
 - *José Márquez-Chávez (Caltrans) – No hemos hecho ninguna construcción en Harbor Drive, por lo que no es parte de ella. Probablemente sea otro proyecto.*
 - *Michelle Girón (Port of San Diego) – Aquí está el mapa de los proyectos de la ciudad de SD: <https://www.sandiego.gov/cip/project-info#map>*
 - *Shalem Aboody-Lopez (SDAPCD) - La gente de SANDAG está revisando los detalles para ver si alguno de estos proyectos ya está catalogado como proyectos de red más grandes y si pueden proporcionar información sobre cuándo se llevarán a cabo por fases.*
 - *Nick Critti (U.S. Navy) – ¿Ha habido alguna comunicación con Metropolitan Transit System (MTS) sobre los tiempos de espera para el trolley?*
 - *Shalem Aboody-Lopez (SDAPCD) – Que yo sepa, no, pero podemos ponernos en contacto con ellos. Podemos pedir a MTS que haga una presentación al CSC sobre el estatus.*
 - *Sara Giobbi (NASSCO) – Si MTS llega, sería interesante escuchar su proceso de gestión para poner señales de prioridad para los carriles de camiones.*
 - *Keri Robinson (SANDAG) – Puedo ayudar a SDAPCD a coordinar una conversación con MTS.*
- **Producción de exposición a la contaminación en la comunidad**
 - *Acción B3: SDAPCD ha implementado el programa Portside Air Quality and Improvement Relief (PAIR). Se han distribuido más de 550 purificadores de aire en la comunidad y se trabajará para distribuir 500 más para que podamos cumplir nuestra meta de 1000.*
 - *Acción F4: Esta es una que no hemos abordado mucho. Este esfuerzo requiere promover el programa de incentivos e informar a las escuelas que hay fondos disponibles para mejorar sus sistemas de HVAC y que hay dinero disponible para la transición de su flota de autobuses. Nuestro equipo se está coordinando con los directores y administradores escolares y yendo a los planteles escolares e informándoles sobre los incentivos y el dinero sobre la mesa. Esta puede ser una oportunidad para que los miembros de la comunidad que conocen a los directores y al personal los conecten con SDAPCD.*
 - *Montserrat Hernandez (CSC Miembro de la Comunidad) - Se lo he comentado a los directores del lado oeste de la escuela Kimball. El director me dijo que esto es algo que debe suceder en todo el distrito. Como directores, no pueden decir sí o no a los filtros, solo el distrito escolar puede determinarlo.*
- **Reducción de emisiones**
 - *Acción G4: Se han realizado esfuerzos para abordar estas acciones, pero puede requerir una conversación más amplia con los astilleros.*
 - *Acción G7: Existe la oportunidad de obtener actualizaciones del Puerto de San Diego y escuchar cómo se están utilizando los fondos de la EPA de \$86 millones.*



San Diego County Air Pollution Control District

- **Evaluación**
 - Acción E2: ¿Se ha hecho ya una evaluación al respecto? ¿Es esto algo con lo que el personal de CARB puede apoyar para ayudar a informar y garantizar que se evalúen los impactos de los propietarios de camiones pequeños? Lo que se ha hecho y lo que se necesita para la Acción E2 es más una cuestión de investigación.

IV. Reducción de emisiones de almacenes (warehouses), centros de distribución y puertos

5:50 pm

Nick Cormier, Randy Consolacion, SDAPCD

- Nick Cormier (SDAPCD) comenzó con comentarios introductorios antes de compartir el video. Explicó que este esfuerzo se basa en las conversaciones de 2023 sobre la reducción de emisiones que producen los almacenes y centros de distribución. En los últimos años, el equipo ha estado evaluando posibles estrategias y ha desarrollado un marco de reglas de fuente indirecta (ISR) para explorar estas oportunidades. Se ha obtenido una visión más profunda de las preocupaciones y necesidades de la comunidad por medio de conversaciones continuas con las partes interesadas.
- Como resultado, han elaborado lo que ahora se denomina el Documento Suplementario de la ISR. El video mostrado durante la reunión ofrece una visión general de dicho documento, pero se invita a todos a leer el informe completo, que se publicó el 15 de abril. Se aceptarán comentarios públicos hasta el 15 de mayo.
- Para ver el video y los informes, visite:
<https://www.sdapcd.org/content/sdapcd/rules/warehouse-work-group.html>
- El 15 de mayo es la fecha límite establecida para la presentación de comentarios. Envíe un correo electrónico a apcdrules@apcd.org con sus comentarios o comuníquese directamente con cualquiera de los miembros del equipo del Departamento de Justicia Ambiental de SDAPCD.

El período de comentarios con respecto al Suplemento Marco de la Regla de Fuentes Indirectas de Almacén (ISR) se ha extendido. Envíe todos los comentarios por escrito a APCDRule@sdapcd.org a más tardar el **1 de junio de 2025**.

Preguntas y comentarios

- Montserrat Hernandez (CSC Miembro de la Comunidad) - Cualquier esfuerzo que se pueda hacer para reducir las emisiones de nuestra comunidad es importante porque tiene muchos impactos. Hay muchas fuentes más allá de los almacenes. Cualquier cosa que se pueda hacer para reducir la contaminación en nuestra comunidad y disminuir el número de personas con asma, especialmente los niños, entonces es un buen esfuerzo.
- Nicholas Paul (EHC) – ¿Puede hablar sobre el porcentaje de reducción de emisiones a nivel de condado? ¿Y también puede mencionar cuáles podrían ser los impactos de las emisiones locales si se implementara un ISR?
 - En la tabla 8 del informe se proporcionan los detalles que está buscando. Describe las reducciones de emisiones proyectadas, el número de instalaciones y las emisiones de referencia para el área portuaria, el área internacional y el condado en general. Analizamos dos escenarios para la regla: uno que se aplica a los almacenes de 100,000 pies cuadrados o más, y otro para los de 50,000 pies cuadrados o más. Para la comunidad portuaria, el Escenario 3 es el más realista. En términos porcentuales, las reducciones de emisiones oscilan entre el 2% y el 3,5% aproximadamente, dependiendo del umbral de tamaño utilizado. Eso equivale a alrededor del 2-4% de las emisiones de referencia para el área portuaria. Las mayores reducciones están asociadas con el umbral de 50,000 pies cuadrados. No evaluamos los impactos por debajo de ese umbral debido a posibles complicaciones con el cumplimiento. Hay preguntas sobre si reducir aumentaría significativamente las reducciones y si las instalaciones podrían cumplir con dichos requisitos.
- Nicholas Paul (EHC) – Es doloroso ver que solo se les aplicaría la regla a 29 instalaciones en el área portuaria. Hay instalaciones más pequeñas más cercanas a las escuelas y centros comunitarios donde se congrega la gente que están siendo afectadas.



San Diego County Air Pollution Control District

- Alicia Sánchez (CSC Miembro de la Comunidad) – Soy residente de National City y nos afecta la contaminación. Agradezco los esfuerzos que se están realizando. Hay muchos talleres mecánicos y me alegro de que haya reglas para reducir la contaminación.
- Philip Gibbons (Puerto de San Diego) – Si comparo la rentabilidad con la de Moyer, ¿diría que el programa de Moyer es un mejor programa para reducir las emisiones con incentivos? ¿Dónde debemos centrarnos en nuestra reducción de emisiones? ¿Está en las reglas o en los incentivos? La regla es menos rentable y el incentivo es más rentable. ¿Es esa la forma en que se supone que debemos interpretar el gráfico en el video?
 - Nick Cormier (SDACPD) – La forma en que lo interpretas difiere de cómo lo interpretamos nosotros. En términos de calidad del aire, una cifra alta de rentabilidad significa que cuesta más lograr la misma cantidad de reducciones de emisiones. Podría gastar mucho dinero para lograr esas reducciones o con una estrategia diferente, lograr las mismas reducciones por mucho menos. Así es como los distritos de aire, CARB y a veces, incluso la EPA evalúan las opciones regulatorias. Estamos obligados a evaluar la rentabilidad de cualquier norma de calidad del aire que proponemos. Nuestro objetivo es encontrar enfoques que sean lo más rentables y de bajo costo posible para minimizar los impactos potenciales. Cuando ves un número alto de rentabilidad, significa que es más caro lograr esas reducciones. En el contexto del gráfico, muestra que un programa basado en incentivos puede lograr las mismas reducciones de emisiones (por tonelada) por menos dinero que una regulación, lo que supondría un mayor costo para la industria lograr el mismo resultado.
- Jack Monger (Industria, IEA) – Supongo que para aquellos de nosotros que miraríamos esa barra y pensaríamos: 'Wow, eso es increíblemente rentable porque es la barra más grande del gráfico', lo que estás diciendo es que en realidad es la menos rentable. ¿Lo estoy entendiendo bien?
 - Nick Cormier (SDAPCD) – En general, estoy de acuerdo con ese sentimiento. Sobre la base de nuestra evaluación, interpretaríamos esa opción como la menos rentable, lo que significa que requeriría la mayor cantidad de dinero en relación con los elementos específicos que analizamos y los beneficios que se lograrían.
- Andrew Aguilar (NASSCO) – En la nota sobre los programas de incentivos con respecto a la discusión de ISR, ¿podría ese camino encajar en el objetivo del CERP E2 centrándose en la electrificación de flotas de pequeñas empresas?

V. Datos de Monitoreo de Aire

6:15 pm

David Sodeman, SDAPCD

- a. Presentación (10 minutos)
- b. Q&A (10 minutes)

- David Sodeman (SDAPCD) presentó una visión general sobre la información más reciente sobre el material particulado de diésel, centrándose específicamente en los datos de carbono negro. Su presentación abarcó las principales fuentes de material particulado diésel, sus efectos en la salud y las normas regulatorias relevantes. Compartió un mapa preliminar que destaca las ubicaciones actuales de monitoreo de carbono negro dentro de la comunidad de Portside y señaló que se están desarrollando contratos de monitoreo adicionales para áreas de National City, con el objetivo de ponerlos en línea en los próximos meses.
- También explicó cómo los patrones climáticos, particularmente durante los meses de invierno, impactan la concentración de contaminantes. Las inversiones de temperatura, en las que el aire más frío queda atrapado cerca del suelo bajo el aire más cálido, pueden hacer que los contaminantes se concentren más cuando la capa de inversión térmica es baja. Esto da como resultado niveles más altos de carbono negro durante los meses más fríos.
- Los datos de tres sitios de monitoreo a largo plazo en la comunidad portuaria muestran una tendencia general a la baja en las concentraciones de carbono negro. Las variaciones estacionales revelan que los niveles de carbono negro suelen ser más altos durante el otoño y el invierno en comparación con la primavera y el verano, lo que es coherente con el aumento de las emisiones durante el clima más frío.



San Diego County Air Pollution Control District

- *En términos semanales, las concentraciones de carbono negro tienden a aumentar los viernes y sábados, lo que indica emisiones elevadas durante el fin de semana. Además, los patrones diarios muestran niveles máximos de carbono negro entre las 6:00 y las 7:00 a.m., con niveles más bajos a primera hora de la tarde. Estos picos se alinean con el tráfico de las horas pico, lo que sugiere un fuerte vínculo entre las emisiones de los vehículos y los niveles de carbono negro.*
- *Concluyó que, si bien las tendencias a largo plazo muestran mejoras, las acciones personales pueden reducir aún más la exposición y las emisiones. Recomendó evitar las áreas de alto tráfico mientras se trotó y optar por el ejercicio del mediodía cuando los niveles de contaminación son más bajos. También destacó las estrategias del CERP destinadas a mitigar el carbono negro y compartió sugerencias de acciones individuales para contribuir a estos esfuerzos.*

Preguntas y comentarios

- Nick Critti (U.S. Navy) – Pensé que la mayor contaminación es por la noche.
 - David Sodeman (SDAPCD) – Puede serlo, dependiendo del momento en que se produzcan las fuentes de contaminación y de cómo contribuyan a los niveles generales de contaminación. El aire nocturno más frío también puede conducir a concentraciones más altas debido a la reducción de la dispersión atmosférica.
- Jack Monger (Industria, IEA)– Me alegra ver las acciones personales que la gente puede tomar. Es el desgaste de las llantas un componente del carbon negro?
 - David Sodeman (SDAPCD) – La forma en que este instrumento registra eso, podría serlo. Tendría que investigar un poco para ver cómo responden estos instrumentos. Estamos hablando de PM2.5.
- Sophia Austin (Ramboll) –¿Cómo abordará el posible marco de ISR y/o las rutas de camiones establecidas lo que David Sodeman acaba de compartir sobre que las concentraciones de carbono negro son (1) más altas en los meses de otoño e invierno, (2) más altas los viernes y sábados, y (3) más altas durante las horas pico?
 - David Sodeman (SDAPCD) - Eso es algo de lo que tendría que hablar con Nick Cormier y Randy Consolación.
- Shalem Aboody-Lopez (SDAPCD) – Podría el Puerto de San Diego compartir información con el CSC y el equipo de monitoreo sobre el calendario de las actividades relacionadas con el Puerto? Específicamente, estamos interesados en los trenes que viajan por el área, cuándo los camiones entran y salen de las puertas y cuándo los barcos están conectados a la energía eléctrica en tierra. Disponer de datos sobre la hora del día y el día de la semana de estas operaciones podría ayudar a determinar si la actividad portuaria está contribuyendo a los patrones de emisión observados, en particular los niveles elevados observados los viernes y sábados. ¿Es esta información algo que el Puerto puede compartir con nuestro equipo?
 - Michele Girón (Puerto de San Diego) - El Puerto dispone de este enlace en la web con tráfico marítimo: [MarineTraffic: Global Ship Tracking Intelligence | AIS Marine Traffic](#)
- Philip Gibbons (Puerto de San Diego) - Tal vez Caltrans tenga información sobre el movimiento de los trenes. Creo que los fines de semana son los días más bajos de camiones y barcos. Los fines de semana no son de mucho tráfico, pero hay tráfico durante la semana. Los datos no concuerdan con mis observaciones empíricas. ¿Hay otra fuente de carbono negro que deberíamos considerar?
 - David Sodeman (SDAPCD)– El instrumento utilizado en el monitoreo mide el carbono negro, no las partículas de diésel. El carbono negro se refiere en términos generales a cualquier partícula de color negro producida por combustión. Si bien los motores diésel son la fuente dominante, el carbono negro también puede provenir de otras fuentes de combustión, incluidos los vehículos de gasolina. Sin embargo, no es posible distinguir con precisión los porcentajes de contribuciones de cada fuente. Las emisiones generalmente están relacionadas con la cantidad de combustible quemado por galón.
- Domingo Vigil (SDAPCD) - Me pregunto si los patrones del viernes y el sábado tienen que ver con las actividades recreativas en la bahía de las embarcaciones.



San Diego County
**Air Pollution
Control District**

- *David Sodeman (SDAPCD) – También estamos monitoreando el metal. Si empezamos a ver patrones similares con el viernes y el sábado, entonces podemos empezar a profundizar en las otras fuentes de contaminación.*

VI. Comentario Público

6:45 pm

- a. Reservado para comentarios sobre temas no incluidos en la agenda
- b. Cada persona está limitada a 3 minutos

- *Se reservó tiempo para hacer observaciones sobre temas no incluidos en la agenda, limitando a cada orador a 3 minutos. No se hicieron observaciones.*

VII. Comentarios Finales

6:55 pm

- *Jack Monger (Industria, IEA) estableció la moción para levantar la sesión. Maritza García (CSC Miembro de la Comunidad) secundó. La moción fue aprobada por unanimidad.*

VIII. Cierre

7:00 pm

Para más información y consultas sobre presentaciones, póngase en contacto con PortsideCSC@kearnswest.com.



4/22/2025 Attendance List

4/22/2025 Lista de Asistencia

CSC Members	Affiliation
Alicia Sanchez	Community
Ashley Valentin Gonzalez	Community
Brent A. Berge	Caltrans
David Ramos	Community
David Welch	National City
Jack Monger	Industry (IEA)
Jacqie Reynoso Marquez	Mothers Out Front
Janice Luna Reynoso	Mothers Out Front
Jonathan Torres	SDG&E
Jose Marquez-Chavez	Caltrans
Keri Robinson	SANDAG
Margarita Moreno	Community
Maritza Garcia	Community
Massie Hatch	Industry (IEA)
Montserrat Hernandez	Community
Nick Critti	US Navy
Nick Paul	Environmental Health Coalition (EHC)
Phillip Gibbons	Port of San Diego
Safia Haidari	Greenlining Institute
Sara Giobbi	NASSCO
Silvia Calzada	Community
Stephanie Yoon	Medical Expert
Non-CSC Members	Affiliation
Audrey Odwuor	CARB
Cynthia Wong	CARB
Kurtis Malecha	San Diego County
Michelle Giron	Port of San Diego
Sophia Austin	Ramboll America's Engineering Solutions
SDAPCD Staff	
David Flores	
David Sodeman	
Domingo Vigil	
Hossein Dadashazar	
Jose Santiago	
Kristine King	
Lauren Perez	



San Diego County
**Air Pollution
Control District**

Nick Cormier
Randy Consolacion
Rebecca Simpson
Shalem Aboody-Lopez