



AB 617 Portside Community Steering Committee
Meeting Summary
7/28/26
5:00 pm – 7:00 pm
[Click Here for Meeting Materials](#)

Community Emissions Reduction Program (CERP) Actions

- GOAL 4: Reduce emissions from HD/MD trucks servicing indirect sources by 100% 5 years in advance of regulatory requirements
- Action C3: Evaluating Existing Rules and Considering New Rules (i.e., emissions from indirect sources)
- Action D2: Evaluate the Feasibility of Expanding Mobile Source Enforcement Program
- Action G1: Reduce Diesel Emissions from cargo handling equipment (CHE)

Agenda

Meeting Facilitator: Christian Mendez, Kearns & West

- **Welcome**
 - Review Meeting Objectives & Agenda
 - Roll call Community Steering Committee (CSC) members
 - General Updates
 - California Air Resources Board (CARB) Updates

5:00 pm

Deldi Reyes (CARB) provided an update on funding for the Community Air Protection Program (CAPP) and provided an overview of SB-111 Budget Act of 2026.

[AB 617 Program Funding FAQ | California Air Resources Board](#)
[Bill Text - SB-111 Budget Act of 2026](#)

Shalem Aboody-Lopez (SDAPCD) shared that while this year's legislation provides valuable state-level general fund support, they encouraged the team to remain mindful of ongoing year-to-year uncertainty. They emphasized the importance of developing collaborative contingency plans to sustain relationships and continue the collective work if funding is reduced. SDAPCD is awaiting details on how new funding will be allocated for incentives and other items.

Questions and Comments

- *Jasmin Vargas (CSC Member, EHC) – It's concerning to see that \$100 million in funding is missing from the previous budget. It would be great for us to show how this funding is currently being used, show them what we do and the great things this funding is doing for communities. There is a bill coming up, SB1216, that would be great to look into.*
- *Josephine Talamantez (CSC Member, Community Resident) – Can you clarify what determines changes in funding? Who is taking a vote to confirm the funding?*
 - *Shalem Aboody-Lopez (SDAPCD) – The fiscal year 26/27 funding is \$150 million, which has been established. In regard to the voting, the greenhouse gas reduction fund is what still needs to be decided. In those conversations, there might be additional funds for this program from that fund. The legislature still needs to decide and pass those budget bills.*
- *Josephine Talamantez (CSC Member, Community Resident) – Is there a committee that is making those decisions? Who makes those decisions and how, as a group, can we impact that?*
 - *Shalem Aboody-Lopez (SDAPCD) – The team will share who in the committee can be reached out to.*



San Diego County
**Air Pollution
Control District**

David Sodeman (SDAPCD) provided an update on the National City monitoring site.

Questions and Comments

- *Cynthia Quinonez (Public Participant) – Is there a projected date for the Navy RV Lot air quality monitor or the National City Train Depot?*
 - *David Sodeman (SDAPCD) – There is no projected date. We can get additional information from the contractor later this week.*
- *Cynthia Quinonez (Public Participant) – These sites were initially expected to be live by December 2025. Is anyone exploring alternatives to get us data?*
 - *David Sodeman (SDAPCD) – The projected timeline was an estimate, but we do acknowledge it has been delayed. I will be speaking with the contractor in person to get those answers.*
- *Margarita Moreno (CSC Member, Community Resident) – I am also requesting urgency around getting a timeframe for when the monitor will be active. It is important information for the community to know.*
- *Cynthia Quinonez (Public Participant) – Are there temporary workarounds to begin getting us air quality data?*
 - *David Sodeman (SDAPCD) – Unfortunately, no. Power and security are needed for sites to be up and running. If there were alternatives, we would've done them already. We are doing the best that we can with the resources that we have.*
- *Carissa Ayala (CSC Member, Community Resident) – Are there any ways we can help as community members? Should we be making calls or writing to an office?*
 - *David Sodeman (SDAPCD) – I'm not too sure. We are in weekly contact with the contractor. It would make it challenging if others have contact with the contractor.*

Approval of the 5/26/2026 Meeting Notes

- *Christian Mendez (Kearns & West) – We noticed the meeting notes are missing the participant roster. We will make the update and recirculate.*
- *Andrew Aguilar (CSC Member, NASSCO) – I would like to request my comment on the May meeting notes be revisited and compared to the recording.*
- *Maritza Garcia (CSC Member, Community Resident) set the motion to approve the May meeting notes, and Phillip Gibbons seconded. The motion passed unanimously.*

I. Presentation and Vote: Cargo-Handling Equipment (Potential Community Supported Project)
Kevin Bradley, SDAPCD

5:25 pm

Kevin Bradley (SDAPCD) provided an update on the Cargo-Handling Equipment (CHE) project, a potential community supported project. He highlighted that the goal is transitioning from diesel-powered to zero-emission CHE at the Port of San Diego. He presented the community benefits of this project, which include cleaner air from emission reductions, improved working conditions, and progress towards electrification. He also reviewed the funding total of \$3 million, explaining that the amounts are dependent on existing equipment. He also reviewed participant requirements, including the need to provide usage data and participation in community education/outreach events and emission reductions that benefit Portside communities.

Questions and Comments

- *Margarita Moreno (CSC Member, Community Resident) – Why only three years for reporting? It should be more.*



- Kevin Bradley (SDAPCD) – There is no specific reason for the three years. It is the reporting time period required and the duration of time we are calculating the emission reductions.
 - Phillip Gibbons (CSC Member, Port of San Diego) – Three years is a standard reporting period in state programs.
- Andrew Aguilar (CSC Member, NASSCO) – It is an innovative solution to allow for facility owners to still have backup diesel. We want to make sure there is continuity of operations while we try out some of these new things. Thank you for the flexibility.
 - Kevin Bradley (SDAPCD) – We met with Port staff and tenants to understand the Port needs. We wanted to meet somewhere that ensures they are reducing emissions and their footprint.
- Margarita Moreno (CSC Member, Community Resident) – So if the electric equipment fails, they will go back to using diesel?
 - Andrew Aguilar (CSC Member, NASSCO) – The idea of having the equipment as a backup for diesel is that these are relatively new technologies. We have had maintenance failures in the past where we've had to send it back to the manufacturer for a period from weeks to months depending on the backlog and availability. Facilities like ours can absorb that potentially, but others who are using this very specialized equipment for cargo handling cannot. That's why having that backup diesel for redundancy and operations, is not ideal, but it's meant to be. We want to electrify and support operations in doing so, but if we structure it so that they're forced to electrify only and not have that kind of backup, they won't do it at all because there's just too much of a risk. Having flexibility is useful.
 - Kevin Bradley (SDAPCD) – If the equipment fails or there are maintenance issues, we structure these contracts to estimate the emission reductions that would be achieved by the project and then we insist that the project is not really complete until those emission reductions are met. We write into the contract, if the equipment fails, they need to replace it. We require that the applicant has insurance and a warranty on this type of equipment so that if there is an issue that they're able to either get it fixed or get it replaced.
- Enrique Zapata (CSC Member, Community Resident) – When companies have that loophole of the backup, instead of keeping equipment up to date, they use that as an excuse. Is that going to be an issue with this program?
 - Kevin Bradley (SDAPCD) – We can check the hour meter rate burned to make sure they are using the equipment accurately.

III. Presentation: Indirect Sources (Warehouses) Update and Next Steps
Nick Cormier, SDAPCD

5:55 pm

Nick Cormier (SDAPCD) provided an update on indirect source emissions (ISR) and SDAPCD's latest activities, including background information on the ISR for warehouses, SDAPCD staff recommendations, and recent governing board direction. Kevin Bradley (SDAPCD) then provided an update on incentives and emission reductions, covering Transport Refrigeration Units (TRUs), trucks, and milestones.

Questions and Comments

- Andrew Aguilar (CSC Member, NASSCO) – On Slide 30 I want to point out that this table is indicating two refrigeration units would achieve for a fraction of the cost what the emissions would have been for the ISR. That's a huge thing to point out. Once you expand it out to the rest of the county it can be an impactful program, coupled with others, that can achieve what the ISR would not have necessarily been able to do.
- Phillip Gibbons (CSC Member, Port of San Diego) – Are you anticipating in the solicitation having infrastructure also available for charging the TRUs?



- Kevin Bradley (SDAPCD) – We will probably stick with infrastructure in our yearly cleaner for all solicitation out of simplicity, but that's not set in stone necessarily. We will continue to fine-tune our plan.
- Shalem Aboody-Lopez (SDAPCD) – Are there any integrated milestones into the timeline? How is progress being tracked from the start until 2031? What is the plan if milestones are not being met? Also, what has been the rate of application for TRUs and trucks?
 - Kevin Bradley (SDAPCD) – I think that we'll know more as we go through the process of setting up meetings with stakeholders and understanding where folks are in terms of being able to participate in these types of programs. I don't have any sort of numerical "we need this number of TRUs by this date." We have one TRU project in process. It's a new project. We are devising a dedicated outreach plan because we don't want to be in a situation where we're not getting interest in this program. Adoption of zero-emission trucks has been slow, but as the charging infrastructure comes online it will be more doable.
- Maritza Garcia (CSC Member, Community Resident) – Can you clarify why there was no option to pursue both the ISR and incentives? Why did it have to be one or the other, especially if the timeline as you presented today could have been pursuing this incentive programming and then in Slide 31 you are saying the ISR would have barely started. I don't see those two overlapping much in actually implementing.
 - Kevin Bradley (SDAPCD) – I am on the incentives team and I don't know much about rule development. I do know it comes down to limited resources. If we are trying to use the resources we have efficiently, then you will land on incentives being the correct route.
 - Mike Watt (SDAPCD) – I think the other piece was based on the analysis from the rules aspect. Looking at the cost effectiveness angle compared to when you look at incentives compared to ISR, the incentives route was more cost effective on a shorter timeline.
- Margarita Moreno (CSC Member, Community Resident) – If incentives are going to be given, please be sure the measures are actually reducing contamination from indirect sources.
- Jasmin Vargas (CSC Member, EHC) – The emission reduction comparison slide just shows how under-counted the impact a warehouse ISR would have been on emission reduction. For example, there would be nothing to stop SDAPCD from adding TRU replacement as a measure in a warehouse ISR, ultimately incorporating TRU pollution reductions in a warehouse rule. But, we didn't get to have that conversation because staff did not support rulemaking. Now all we get are voluntary actions through incentives. We need rulemaking to figure out real emissions reductions is the bottom line. The ISR would have been ready by 2028.
 - Nick Cormier (SDAPCD) – The comment about an ISR being ready by 2028, that is correct that an ISR that we were projecting, if we were to pursue an ISR, that we would have finished rulemaking and have it be effective by 2028. However, we were expecting basically a three-year implementation period for that rule to be fully implemented. We would be expecting the full emission reductions from an ISR by 2031.
- Cynthia Quinonez (Public Participant) – Heat island effects make the exact air pollution mix we face in National City's tidelands worse – measurably and predictably. The latest peer-reviewed reporting shows that hotter asphalt-dominated microclimates intensify ozone formation, trap PM_{2.5}, slow pollutant dispersion, and amplify cumulative exposure in built-up coastal zones like ours. This is directly relevant to the acres of parking lots and paved logistics areas around Pasha, Navy traffic corridors, and the Portside neighborhoods. What are the plans for SDAPCD to monitor heat exacerbation and work with tidelands tenants to reduce their contribution to the heat island effect?
 - Christian Mendez (Kearns & West) – The answer will be provided offline by Shalem Aboody-Lopez (SDAPCD).
- Jack Monger (CSC Member, IEA) – What you get is more emissions reduction in the Portside community than would have been the case with an ISR. Staff pointed out many times that with



an ISR, the benefits would have been minimal to the Portside community. The community would have lost out in a big way with an ISR.

- *Maritza Garcia (CSC Member, Community Resident) – The main thing that bugs me is we often don't highlight how many different factors were put into place to allow for pollution in the community. Focusing on the quick fix, or what's most cost effective, or quickest turnaround is not the best route in the long term because we do need different approaches. Incentives don't always work because people do not take advantage of those opportunities. Oftentimes it results in having to expand the program to other communities not in Portside because outreach is not as successful. That is a really big concern for me; that we aren't taking advantage of all the different routes we can take. I understand the comparisons with incentives versus ISR, but what I hear is there are multiple ways to reduce emissions. Adopting all approaches is a better framework. We are at the place that we are because we continuously allow for the favor of industry of people that are using their practices to pollute as opposed to finally seeing the community and realizing that this is real suffering in our lives.*
- *Bradley Bang (CSC Member, Community Resident) – SDAPCD should be focusing on enforcement of emission standards. That could have had immediate reductions. They aren't willing to do the hard work.*
- *Cynthia Quinonez (Public Participant) – It should not be an either/or. All the tools in our toolbox need to be used!*

IV.	Public Comments	6:50 pm
	• General Updates from Agencies • Reserved for comments on items not listed on the agenda • Each speaker is limited to 3 minutes	
V.	Closing Remarks	6:55 pm
VI.	Adjourn	7:00 pm

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

AB 617: Comité Directivo de la Comunidad de Portside
Resumen de la reunión
28 de julio de 26
5:00 – 7:00 p.m.

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

Medidas [del Programa Comunitario de Reducción de Emisiones](#) (CERP)

- **OBJETIVO 4:** Reducir en un 100 % las emisiones de los camiones de peso pesado y medio que prestan servicio a fuentes indirectas, con cinco años de antelación respecto a los requisitos normativos
- **Acción C3:** Evaluar la normativa vigente y considerar nuevas normas (es decir, las emisiones procedentes de fuentes indirectas)
- **Acción D2:** Evaluar la viabilidad de ampliar el programa de control de fuentes móviles
- **Acción G1:** Reducir las emisiones de diésel de los equipos de manipulación de carga (CHE)

Orden del día

Moderador de la reunión: Christian Méndez, Kearns & West



- **Bienvenida**

5:00p.m.

- Revisión de los objetivos y el orden del día de la reunión
- Lista de asistencia de los miembros del Comité Directivo Comunitario (CSC)
- Actualizaciones generales
 - Actualizaciones de la Junta de Recursos del Aire de California (CARB)

Deldi Reyes (CARB) ofreció información actualizada sobre la financiación del Programa Comunitario de Protección del Aire (CAPP) y presentó una visión general de la Ley de Presupuestos SB-111 de 2026.

Preguntas frecuentes sobre la financiación del programa AB 617 | Junta de Recursos del Aire de California

Texto del proyecto de ley: Ley de Presupuestos SB-111 de 2026

Shalem Aboody-López (SDAPCD) señaló que, si bien la legislación de este año proporciona un valioso apoyo con cargo al fondo general a nivel estatal, animó al equipo a mantenerse atento a la incertidumbre que persiste de un año a otro. Hizo hincapié en la importancia de elaborar planes de contingencia colaborativos para mantener las relaciones y continuar el trabajo colectivo en caso de que se reduzca la financiación. La SDAPCD está a la espera de detalles sobre cómo se asignarán los nuevos fondos para incentivos y otros conceptos.

Preguntas y comentarios

- *Jasmin Vargas (miembro del CSC, EHC): resulta preocupante observar que faltan 100 millones de dólares de financiación con respecto al presupuesto anterior. Sería estupendo que pudiéramos mostrar cómo se está utilizando actualmente esta financiación, mostrarles lo que hacemos y los grandes beneficios que esta financiación aporta a las comunidades. Se va a presentar un proyecto de ley, el SB1216, que sería muy interesante examinar.*
- *Josephine Talamantez (miembro del CSC, residente de la comunidad) – ¿Podría aclarar qué factores determinan los cambios en la financiación? ¿Quién vota para confirmar la financiación?*
 - *Shalem Aboody-López (SDAPCD) – La financiación para el ejercicio fiscal 26/27 asciende a 150 millones de dólares, cifra que ya se ha establecido. En cuanto a la votación, lo que aún queda por decidir es el fondo para la reducción de gases de efecto invernadero. En esas conversaciones, podría haber fondos adicionales para este programa procedentes de dicho fondo. La Asamblea Legislativa aún tiene que decidir y aprobar esos proyectos de ley presupuestarios.*
- *Josephine Talamantez (miembro del CSC, residente de la comunidad) – ¿Existe algún comité que tome esas decisiones? ¿Quién las toma y cómo podemos, como grupo, influir en ello?*
 - *Shalem Aboody-López (SDAPCD) – El equipo indicará a qué miembros del comité se puede contactar.*

David Sodemon (SDAPCD) ofreció información actualizada sobre el punto de seguimiento de National City.

Preguntas y comentarios

- *Cynthia Quinonez (ciudadana participante) – ¿Hay alguna fecha prevista para la instalación del monitor de calidad del aire en el aparcamiento de autocaravanas de la Marina o en la estación de tren de National City?*
 - *David Sodeman (SDAPCD) – No hay una fecha prevista. Podremos obtener información adicional del contratista a lo largo de esta semana.*
- *Cynthia Quinonez (ciudadana participante) – En un principio se esperaba que estos sitios estuvieran operativos en diciembre de 2025. ¿Hay alguien estudiando alternativas para facilitarnos los datos?*



- David Sodeman (SDAPCD) – El calendario previsto era una estimación, pero reconocemos que se ha producido un retraso. Me reuniré en persona con el contratista para obtener esas respuestas.
- Margarita Moreno (miembro del CSC, residente de la comunidad) – Yo también solicito que se dé urgencia a la obtención de un plazo sobre cuándo estará operativo el monitor. Es una información importante que la comunidad debe conocer.
- Cynthia Quinonez (participante del público) – ¿Existen soluciones provisionales para empezar a obtener datos sobre la calidad del aire?
 - David Sodeman (SDAPCD) – Lamentablemente, no. Se necesita suministro eléctrico y medidas de seguridad para que las instalaciones puedan operar. Si hubiera alternativas, ya las habríamos puesto en práctica. Estamos haciendo todo lo posible con los recursos de que disponemos.
- Carissa Ayala (miembro del CSC, residente de la comunidad) – ¿Hay alguna forma en la que podamos ayudar como miembros de la comunidad? ¿Deberíamos llamar por teléfono o escribir a alguna oficina?
 - David Sodeman (SDAPCD) – No estoy muy seguro. Estamos en contacto semanal con el contratista. Sería complicado que otras personas se pusieran en contacto con él.

Aprobación del acta de la reunión del 26 de mayo de 2026

- Christian Méndez (Kearns & West) – Hemos observado que en las actas de la reunión falta la lista de participantes. Realizaremos la actualización y las volveremos a distribuir.
- Andrew Aguilar (miembro del CSC, NASSCO): Me gustaría solicitar que se vuelva a examinar mi comentario sobre el acta de la reunión de mayo y se compare con la grabación.
- Maritza García (miembro del CSC, residente de la comunidad) presentó la moción para aprobar las actas de la reunión de mayo y Phillip Gibbons la secundó. La moción se aprobó por unanimidad.

II. **Presentación y votación: Equipos de manipulación de carga (posible proyecto con apoyo de la comunidad)**

5:25 p.m.

Kevin Bradley, SDAPCD

Kevin Bradley (SDAPCD) ofreció información actualizada sobre el proyecto de equipos de manipulación de carga (CHE), un posible proyecto con apoyo de la comunidad. Destacó que el objetivo es la transición de los equipos de manipulación de carga diésel a equipos de cero emisiones en el Puerto de San Diego. Explicó los beneficios que este proyecto aportaría a la comunidad, entre los que se incluyen un aire más limpio gracias a la reducción de emisiones, la mejora de las condiciones de trabajo y el avance hacia la electrificación. Asimismo, repasó el presupuesto total de 3 millones de dólares, explicando que las cantidades dependen del equipamiento existente. También repasó los requisitos para los participantes, incluida la necesidad de facilitar datos de uso, la participación en eventos de educación y divulgación para la comunidad y la reducción de emisiones que beneficie a las comunidades cercanas al puerto.

Preguntas y comentarios

- Margarita Moreno (miembro del CSC, residente de la comunidad) – ¿Por qué solo tres años para la presentación de informes? Deberían ser más.
 - Kevin Bradley (SDAPCD) – No hay ninguna razón específica para que sean tres años. Se trata del plazo de presentación de informes exigido y del periodo de tiempo durante el cual calculamos las reducciones de emisiones.
 - Phillip Gibbons (miembro del CSC, Puerto de San Diego) – Tres años es un plazo de presentación de informes habitual en los programas estatales.



- Andrew Aguilar (miembro del CSC, NASSCO) – Se trata de una solución innovadora que permite a los propietarios de las instalaciones seguir disponiendo de diésel de reserva. Queremos asegurarnos de que haya continuidad en las operaciones mientras probamos algunas de estas novedades. Gracias por su flexibilidad.
 - Kevin Bradley (SDAPCD) – Nos reunimos con el personal y los arrendatarios del puerto para comprender las necesidades del mismo. Queríamos llegar a un acuerdo que garantizara la reducción de las emisiones y de su huella ambiental.
- Margarita Moreno (miembro del CSC, residente de la comunidad) – Entonces, si el equipo eléctrico falla, ¿volverán a utilizar diésel?
 - Andrew Aguilar (miembro del CSC, NASSCO) – La idea de contar con el equipo como respaldo del diésel se debe a que se trata de tecnologías relativamente nuevas. En el pasado hemos sufrido fallos de mantenimiento que nos han obligado a devolver el equipo al fabricante durante un periodo que ha oscilado entre semanas y meses, dependiendo de la acumulación de pedidos y la disponibilidad. Instalaciones como la nuestra pueden absorber esa situación potencialmente, pero otras que utilizan este equipo tan especializado para la manipulación de carga no pueden hacerlo. Por eso, contar con ese diésel de respaldo para garantizar la redundancia y el funcionamiento no es lo ideal, pero así debe ser. Queremos electrificar y apoyar las operaciones en ese proceso, pero si lo estructuramos de tal forma que se vean obligados a electrificar exclusivamente y no dispongan de ese tipo de respaldo, no lo harán en absoluto porque el riesgo es simplemente demasiado elevado. Disponer de flexibilidad resulta útil.
 - Kevin Bradley (SDAPCD) – Si el equipo falla o surgen problemas de mantenimiento, estructuramos estos contratos para estimar las reducciones de emisiones que se lograrían con el proyecto y, a continuación, insistimos en que el proyecto no se considera realmente completado hasta que se alcancen dichas reducciones de emisiones. Establecemos en el contrato que, si el equipo falla, deben sustituirlo. Exigimos que el solicitante cuente con un seguro y una garantía para este tipo de equipos, de modo que, si surge algún problema, pueda repararlos o sustituirlos.
- Enrique Zapata (miembro del CSC, residente de la comunidad) – Cuando las empresas cuentan con esa laguna jurídica del sistema de respaldo, en lugar de mantener el equipo actualizado, la utilizan como excusa. ¿Supondrá eso un problema para este programa?
 - Kevin Bradley (SDAPCD) – Podemos comprobar el recuento de horas de funcionamiento para asegurarnos de que utilizan el equipo de forma adecuada.

IV. Presentación: Actualización sobre fuentes indirectas (almacenes) y próximos pasos
Nick Cormier, SDAPCD

5:55 p.m.

Nick Cormier (SDAPCD) presentó una actualización sobre las emisiones de fuentes indirectas (ISR) y las últimas actividades del SDAPCD, incluida información de referencia sobre las ISR en los almacenes, las recomendaciones del personal de la SDAPCD y las recientes directrices de la junta directiva. A continuación, Kevin Bradley (SDAPCD) presentó una actualización sobre los incentivos y la reducción de emisiones, que abarcó las unidades de transporte con refrigeración (TRU), los camiones y los logros alcanzados.

Preguntas y comentarios

- Andrew Aguilar (miembro del CSC, NASSCO): En la diapositiva 30, quiero señalar que esta tabla indica que dos unidades de refrigeración lograrían, por una fracción del coste, lo que habrían supuesto las emisiones correspondientes a las ISR. Es un aspecto muy importante que hay que destacar. Si se amplía al resto del condado, puede convertirse en un programa de gran impacto que, junto con otros, logre lo que el ISR no habría podido conseguir necesariamente.
- Phillip Gibbons (miembro del CSC, Puerto de San Diego) – ¿Tienen previsto incluir en la convocatoria la disponibilidad de infraestructura para la recarga de las unidades de transporte con refrigeración (TRU)?



- Kevin Bradley (SDAPCD) – Probablemente mantendremos la infraestructura en nuestra convocatoria anual «Cleaner for All» por razones de simplicidad, pero eso no es algo inamovible necesariamente. Seguiremos perfeccionando nuestro plan.
- Shalem Aboody-López (SDAPCD) – ¿Se han incluido hitos integrados en el calendario? ¿Cómo se realiza el seguimiento del progreso desde el inicio hasta 2031? ¿Cuál es el plan si no se cumplen los hitos? Además, ¿cuál ha sido la tasa de solicitudes de unidades de transporte con refrigeración (TRU) y camiones?
 - Kevin Bradley (SDAPCD) – Creo que sabremos más a medida que avancemos en el proceso de organizar reuniones con las partes interesadas y comprendamos en qué punto se encuentran las personas en cuanto a su capacidad para participar en este tipo de programas. No dispongo de ninguna cifra concreta del tipo «necesitamos este número de TRU para esta fecha». Tenemos un proyecto de TRU en marcha. Se trata de un proyecto nuevo. Estamos elaborando un plan de divulgación específico porque no queremos encontrarnos en una situación en la que este programa no despierte interés. La adopción de camiones de cero emisiones ha sido lenta, pero a medida que la infraestructura de recarga entre en funcionamiento, será más factible.
- Maritza García (miembro del CSC, residente de la comunidad) – ¿Podría aclarar por qué no existía la opción de aplicar tanto el ISR como los incentivos? ¿Por qué tenía que ser una cosa o la otra, especialmente si, según el calendario que ha presentado hoy, se podría haber llevado a cabo este programa de incentivos y, sin embargo, en la diapositiva 31 afirma que el ISR apenas habría comenzado? No veo que ambos se empalmen mucho a la hora de la implementación real.
 - Kevin Bradley (SDAPCD) – Formo parte del equipo de incentivos y no sé mucho sobre la elaboración de normativas. Lo que sí sé es que todo se reduce a la limitación de recursos. Si intentamos utilizar los recursos de los que disponemos de manera eficiente, se llega a la conclusión de que los incentivos son la vía correcta.
 - Mike Watt (SDAPCD) – Creo que la otra parte se basaba en el análisis desde el punto de vista normativo. Si se analiza la relación costo-eficiencia al comparar los incentivos con el ISR, la vía de los incentivos resultaba más rentable en un plazo más breve.
- Margarita Moreno (miembro del CSC, residente de la comunidad) – Si se van a conceder incentivos, por favor, asegúrense de que las medidas reduzcan realmente la contaminación procedente de fuentes indirectas.
- Jasmin Vargas (miembro del CSC, EHC) – La diapositiva comparativa sobre la reducción de emisiones pone de manifiesto hasta qué punto se ha subestimado el impacto que habría tenido un ISR de almacén en la reducción de emisiones. Por ejemplo, nada impediría que el SDAPCD incluyera la sustitución de TRU como medida en un ISR para almacenes, incorporando en última instancia las reducciones de contaminación por TRU en una normativa sobre almacenes. Sin embargo, no pudimos mantener esa conversación porque el personal no apoyó la elaboración de una normativa. Ahora lo único que tenemos son medidas voluntarias a través de incentivos. En definitiva, necesitamos una normativa para determinar las reducciones reales de emisiones. El ISR habría estado listo para 2028.
 - Nick Cormier (SDAPCD) – En cuanto al comentario sobre que un ISR estaría listo para 2028, es cierto que, según nuestras previsiones —en caso de que hubiéramos seguido adelante con un ISR—, habríamos finalizado la elaboración de la normativa y esta habría entrado en vigor en 2028. Sin embargo, contábamos básicamente con un período de aplicación de tres años para que dicha normativa se aplicara plenamente. Esperaríamos que las reducciones totales de emisiones derivadas de un ISR se produjeran para 2031.
- Cynthia Quinonez (ciudadana participante) – El efecto isla de calor agrava, de forma cuantificable y predecible, la composición exacta de la contaminación atmosférica a la que nos enfrentamos en las marismas de National City. Los últimos informes revisados por pares muestran que los microclimas más cálidos, dominados por el asfalto, intensifican la formación de ozono, retienen las partículas PM_{2,5}, ralentizan la dispersión de los contaminantes y amplifican la exposición acumulada en zonas costeras urbanizadas como la nuestra. Esto guarda una relación directa con las acres de aparcamientos y zonas logísticas pavimentadas en torno a Pasha, los



corredores de tráfico de la Marina y los barrios de Portside. ¿Cuáles son los planes del SDAPCD para supervisar el aumento del calor y colaborar con los arrendatarios de las marismas a fin de reducir su contribución al efecto isla de calor?

- Christian Méndez (Kearns & West) – Shalem Aboody-López (SDAPCD) proporcionará la respuesta fuera de esta sesión.
- Jack Monger (miembro del CSC, IEA) – Lo que se consigue es una mayor reducción de emisiones en la comunidad de Portside de lo que habría sido el caso con un ISR. El personal ha señalado en numerosas ocasiones que, con un ISR, los beneficios para la comunidad de Portside habrían sido mínimos. La comunidad habría salido muy perjudicada con un ISR.
- Maritza García (miembro del CSC, residente de la comunidad) – Lo que más me molesta es que, a menudo, no destacamos la gran cantidad de factores diferentes que se han dado para permitir la contaminación en la comunidad. Centrarse en la solución rápida, en lo que resulta más rentable o en la respuesta más inmediata no es la mejor vía a largo plazo, ya que necesitamos enfoques diferentes. Los incentivos no siempre funcionan porque las personas no aprovechan esas oportunidades. A menudo, esto conlleva tener que ampliar el programa a otras comunidades fuera de Portside, ya que la divulgación no resulta tan eficaz. Esto me preocupa enormemente: que no estemos aprovechando todas las vías diferentes que tenemos a nuestro alcance. Entiendo las comparaciones entre los incentivos y la ISR, pero lo que percibo es que existen múltiples formas de reducir las emisiones. Adoptar todos los enfoques constituye un marco más adecuado. Nos encontramos en esta situación porque seguimos favoreciendo a la industria y a quienes utilizan sus prácticas para contaminar, en lugar de prestar atención por fin a la comunidad y darnos cuenta de que esto supone un sufrimiento real en nuestras vidas.
- Bradley Bang (miembro del CSC, residente de la comunidad) – El SDAPCD debería centrarse en hacer cumplir las normas de emisiones. Eso podría haber supuesto reducciones inmediatas. No están dispuestos a realizar el trabajo arduo.
- Cynthia Quinonez (participante del público) – No debería ser una cuestión de «o una cosa o la otra». ¡Hay que utilizar todas las herramientas de que disponemos!

VII. Comentarios del público

6:50 p.m.

- Actualizaciones generales de los organismos
- Reservado para comentarios sobre puntos no incluidos en el orden del día
- Cada orador dispone de un máximo de 3 minutos

VIII. Palabras de clausura

6:55 p.m.

IX. Clausura

7:00 p.m.

Para obtener más información o realizar consultas sobre las ponencias, póngase en contacto con PortsideCSC@kearnswest.com.

7/28/2026 Attendance List

CSC Members	Affiliation
Alicia Sanchez	Community
Andrew Aguilar	Industry (NASSCO)
Bradley Bang	Community
Carissa Ayala	Community
Carmen Arroyo	Community



Carmen Gaxiola	Community
Christopher Roberts	SDG&E
David Ramos	Community
Enrique Zapata	Community
Jack Monger	Industry (IEA)
Jasmin Vargas	Environmental Health Coalition (EHC)
Josephine Talamantez	Community
Karla Nava	Community
Kirsten Uchitel	SANDAG
Margarita Moreno	Community
Maritza Garcia	Community
Massie Hatch	Industry (IEA)
Montserrat Hernandez	Community
Nick Critti	US Navy
Ozzy Meneses	Mundo Gardens
Peter Eichar	Port of San Diego
Philip Gibbons	Port of San Diego
Rosalba Ayala	Community
Virginia Mendoza	Caltrans
Non-CSC Members	Affiliation
Armando Garcia	CARB
Cynthia Quinonez	
Cynthia Wong	CARB
Deldi Reyes	CARB
Jose Santiago	County of San Diego
Malinda Dumisani	CARB
Rod Johnson	
Yanju Chen	CARB
SDAPCD Staff	
David Flores	
David Sodeman	
Hossein Dadashazar	
Jose Santiago	
Kevin Bradley	
Kristine King	
Lauren Perez	
Mike Watt	
Nick Cormier	
Randy Consolacion	
Rebecca Simpson	
Shalem Aboody-López	
Facilitation Team	
Angelica Velez	
Brisa Aviles	
Carmen Chavez	
Christian Mendez	



San Diego County
**Air Pollution
Control District**

Juan Cabrera