



Comité Directivo de la Comunidad Portside AB 617
Agenda y Notas de Reunión

26/3/2024

5:00 pm - 7:00 pm

Reunión Virtual vía Zoom

[Haga clic aquí para los materiales](#)

Objetivos de la Reunión

- Recibir actualización del Distrito de Control de la Contaminación del Aire del Condado de San Diego (SDAPCD) sobre los datos de monitoreo del aire de la comunidad portuaria para metales
- Recibir información actualizada y considerar posición sobre las mejoras alternativas de Caltrans y la Asociación de Gobierno de San Diego (SANDAG) para el Proyecto Harbor Drive 2.0
- Aprender sobre el nuevo estudio de evaluación del Programa Comunitario de Protección del Aire de la Junta de Recursos de Aire (CARB)

Puntos de acción

- [Approval of 2/27/2024 meeting notes and 3/26/24 agenda](#)

Agenda

- I. Bienvenida (Ana Cuevas-Flores y Chuy Flores, Co-Facilitadores) 5:00 pm**
- a. Revisar los objetivos y la agenda de la reunión
 - b. Lista de asistencia de los miembros del Comité Directivo de la Comunidad Portside
 - c. Actualizaciones generales
 - i. El equipo de Facilitación dio la bienvenida al Comité Portuario al nuevo representante de San Diego Gas & Electric (SDG&E), **Jonathan Torres**, quien reemplazará a Dinah Willier ya que ella se jubilará de SDG&E.
 - ii. SDG&E compartió que el EV Fleet Day se llevó a cabo el 19 de abril de 9:00 am a 2:00 pm y hubo una exposición de soluciones para la electrificación de flotas.
 - iii. La Asociación de Gobiernos de San Diego (SANDAG) compartió tres anuncios:
 1. La Asociación de Gobiernos de San Diego (SANDAG) anunció que completaron el Informe [Final de la Estrategia de Implementación de Transporte de Carga Sostenible de los Condados de San Diego e Imperial](#). Esto se publicó en el [sitio web](#) de SANDAG en la página del proyecto.
 2. SANDAG recibió \$11 millones para la fase de derecho de vía de Harbor Drive 2.0 a través del programa de Reconexión de Comunidades y Vecindarios del Departamento de Transporte de EE. UU., y el Comité Directivo de Portside proporcionó una carta de apoyo para este proyecto. Esta adjudicación completa el paquete de financiación para las fases de diseño y derecho de vía de los proyectos Harbor Drive 2.0 y Vest Bridge.
 3. El año pasado, SANDAG recibió otra adjudicación de la Comisión de Transporte de California de \$18,2 millones para el proyecto Harbor Drive 2.0 a través del Programa de Mejora del Corredor Comercial. La semana pasada, la Comisión aprobó el acuerdo de referencia del Programa de mejora del corredor comercial de



2022, que establece los beneficios acordados, el calendario de entrega, los costos del proyecto y el plan de financiación.

- iv. El Puerto de San Diego compartió cuatro anuncios:
 - 1. El Puerto de San Diego organizará una feria profesional el 16 de abril en el muelle de B Street para personas interesadas en trabajos en las industrias hotelera y de reparación de barcos a lo largo de la costa.
 - 2. El Puerto de San Diego anunció que su inquilino Crowley recibió el remolcador eléctrico y está ubicado en la Terminal Marina de la Décima Avenida. El remolcador desplazará galones de diésel.
 - 3. El Puerto de San Diego celebró un acuerdo de negociación exclusivo con Sky Charger en la reunión de la Junta Portuaria de marzo para diseñar, construir y operar un camión de parada de cero emisiones para camiones pesados que visitan el puerto.
 - 4. El Puerto de San Diego pospuso su evento “Día en el Parque” en Pepper Park hasta el sábado 18 de mayo. Se compartirá más información en las próximas semanas.
- v. La Coalición de Salud Ambiental (EHC) elevó el presupuesto estatal de California y la preocupación con respecto a la financiación de programas de calidad del aire, incluido AB 617. EHC pidió al Comité Directivo de Portside que considerara enviar una carta al Estado para abogar por priorizar la financiación para AB 617 y llevar este tema a una reunión futura.
- vi. La Junta de Recursos del Aire de California (CARB por sus siglas en inglés) está trabajando con miembros del subcomité de Participación Comunitaria para realizar una serie de videos que destaquen a los miembros de la comunidad que forman parte del Comité Directivo de Portside. Si la gente tiene alguna pregunta o desea participar, comuníquese con Amaya Hernandez (Amaya.Hernandez@arb.ca.gov).

- II. **Aprobar Resumen de la reunión de 27/2/2024 y la agenda de hoy** **5:15 pm**
 - a. **MOCIÓN** para aprobar las notas de la reunión del 27/02/2024 y la agenda del 26/03/24 por **Sara Giobbi**.
 - i. Secundado por **Maritza García**.
 - ii. La moción fue aprobada por unanimidad
- III. **Actualización: Datos de monitoreo del aire en puerto para metales (SDAPCD)** **5:20 pm**
 - a. [Enlace a la presentación](#)
 - b. **Kevin Bradley** del Distrito de Control de la Contaminación del Aire del Condado de San Diego (SDAPCD) proporcionó una actualización sobre los datos del Monitoreo del Aire de la Comunidad Portuaria para metales, incluidos los niveles, tendencias y esfuerzos para minimizar los efectos de los metales.
 - c. Preguntas y discusión
 - i. **Jack Monger** preguntó si el níquel, el plomo y el manganeso están experimentando una mejora constante con respecto a los niveles de 2020.
 - (A) **Kevin Bradley** respondió que es difícil decir definitivamente que “sí”, ya que puede haber razones, además de la disminución de las emisiones, que afectan los niveles, como el clima.



- (B) **Jack Monger** preguntó si llegarían al punto en el que definitivamente pudieran decir “sí” o “no” basándose únicamente en los niveles de emisiones.
- (C) **Kevin Bradley** respondió que recopilan datos meteorológicos para poder trabajar con su equipo para tratar de profundizar un poco más en ellos y que posiblemente puedan descartar los efectos climáticos después de ver disminuciones sostenidas a lo largo del tiempo.
- ii. **Jack Monger** preguntó cuál era el nivel de riesgo si vivía cerca de la Escuela Primaria Sherman, según los niveles de la EPA mostrados.
 - (A) **Kevin Bradley** explicó que la línea límite de la EPA dice que, si 1 millón de personas estuvieran expuestas a este nivel durante 70 años, se esperaría que una persona contrajera cáncer debido a esa exposición.
- iii. **Margarita Moreno** comentó vía chat que estaba de acuerdo en que debería haber monitoreo en National City y que no se abordó el cromo hexavalente.
 - (A) **David Sodeman** (SDAPCD) respondió que comenzaron a medir el cromo hexavalente en la Escuela Primaria Sherman en julio de 2023, pero no han analizado esos datos y los revisarán en breve. David añadió que el cromo hexavalente es difícil de medir con precisión, pero es algo que están analizando y pronto informarán a la comunidad.
- iv. **Jonathan Torres** preguntó si hay pruebas concluyentes de que electrificar el transporte no elimina las emisiones de metales por la rotura de ciertos compuestos provocada por las baterías y el peso de los vehículos.
 - (A) **Kevin Bradley** comentó que se pueden liberar partículas metálicas por el desgaste de neumáticos o frenos de vehículos de cero emisiones y debido a que los vehículos eléctricos tienden a ser pesados, es posible que se puedan liberar más partículas metálicas por el desgaste de estas piezas. pero no necesariamente aplicable todo el tiempo. Kevin enfatizó, sin embargo, que los vehículos de cero emisiones siguen siendo una estrategia importante para reducir otros tipos de contaminantes del aire.
- v. **Nick Paul** comentó a través del chat que el cromo hexagonal contribuyó enormemente al riesgo de cáncer en las instalaciones de Puntos críticos de aire tóxico en Barrio Logan y que sería fantástico ver cómo se verán esas tendencias en el futuro.
- vi. **Joy Williams** comentó a través del chat que sería informativo incluir el cromo hexagonal junto con los metales de nivel 1.
- vii. **Kevin Bradley** añadió que el equipo está utilizando un instrumento especial para cromo hexavalente para realizar ese análisis
- viii. **Kevin Bradley** explicó que la designación de nivel 1 proviene de una lista de la Agencia de Protección Ambiental (EPA).



San Diego County
**Air Pollution
Control District**

- a. [Enlace a la presentación](#)
- b. **José Luis Robles** de Caltrans proporcionó una actualización sobre el proyecto Harbor Drive 2.0, incluido su diseño, niveles de financiación actuales y próximos pasos. Para aprovechar futuras oportunidades de financiación, Caltrans pidió al Comité Directivo de Portside que considera un modelo general de carta de apoyo. SANDAG está liderando la siguiente fase de este proyecto y la nueva directora del programa es Andrea Hoff (andrea.hoff@sandag.org).
- c. Preguntas y discusión
 - i. **Shalem Aboody-Lopez** (SDAPCD) planteó que la opción alternativa para las mejoras de Harbor Drive, que agrega un carril, fue seleccionada en diciembre como parte del proceso del Estudio de Impacto Ambiental (EIS). Shalem preguntó cómo Caltrans y SANDAG han tenido en cuenta la demanda inducida y sus posibles impactos en la calidad del aire como resultado de ese carril añadido.
 - (A) **José Luis Robles** respondió que es muy similar a un proyecto administrado donde, aunque se propone un nuevo carril, en realidad no agrega capacidad al corredor porque están administrando el tráfico de manera similar a un carril para bicicletas. José agregó que no prevén ningún efecto adverso en la calidad del aire según el documento ambiental.
 - (B) **Shalem Aboody-Lopez** estuvo ligeramente en desacuerdo con el punto de la capacidad y afirmó que creen que aumentaría la capacidad para los vehículos, particularmente para los camiones pesados y, por lo tanto, no es similar a una bicicleta debido a los impactos en la calidad del aire que traen estos modos de transporte. Shalem enfatizó la importancia de la claridad y los detalles sobre las mejoras que se están considerando para Harbor Drive.
 - ii. **Nick Paul** pidió una aclaración sobre las direcciones del carril exclusivo para camiones según esta propuesta.
 - (A) **José Luis Robles** respondió que el terreno está de norte a sur entre la Décima Avenida y Sampson y la sección al sur de la calle 32 es en ambas direcciones.
 - iii. **José Márquez-Chávez** (personal de Caltrans y Comité Directivo de Portside) agregó que este proyecto se incluyó en el Plan de Reducción de Emisiones de la Comunidad Portuaria (CERP) como uno de sus elementos de acción (E3) que exige rutas dedicadas para camiones que eviten impactos directos a la comunidad local. El concepto inicial fue identificado hace años en un estudio multimodal liderado por el Puerto de San Diego. Luego, Caltrans tomó la iniciativa con el documento de inicio del proyecto. En el proceso de identificar soluciones, aprendieron que la gente quería sacar el tráfico de camiones de las calles locales.
 - (A) **José Luis Robles** agregó que este proyecto logrará eso porque al implementarse habrá restricciones que limitarán el uso de camiones en las calles locales.
 - iv. **Phil Gibbons** apoyó una moción para aprobar que Caltrans avance en la creación de una plantilla de carta para que Caltrans la use para continuar buscando financiamiento para este proyecto con la adición de que se notifique al Comité Directivo Portuario cuando Caltrans solicite una subvención y utilice esa carta.



San Diego County
**Air Pollution
Control District**

- (A) **Maritza García** agregó que además de ser notificado cuando se utiliza la carta, también se debe notificar al Comité Directivo sobre cualquier cambio en los planes del proyecto.
- v. **Keith Corry** compartió que la ciudad de San Diego reunió un grupo regional de aproximadamente 15 entidades, incluidas agencias públicas y organizaciones sin fines de lucro, que hablan sobre subvenciones de forma regular. Cuando surge un gran proyecto y quieren recopilar varias cartas de apoyo, normalmente tienen una carta regional con el membrete de todos, lo que hace que las cosas sean mucho más rápidas. Keith sugirió que el Comité Directivo podría unirse a este grupo regional para realizar un seguimiento de las subvenciones de Caltrans.
- vi. **Janice Luna Reynoso** comentó vía chat que no se sienten cómodos con una carta general de apoyo aprobada sin su previo aviso. Querrían recibir notificaciones cada vez con antelación.
- vii. **Nick Paul** preguntó si sería posible realizar esta votación por correo electrónico más adelante, ya que no se sienten cómodos apoyando esto sin dejar claro que el proyecto no agregará contaminación a la comunidad portuaria.
- viii. **Chuy Flores** recordó a la gente que no hay una carta para votar en este momento y que esta conversación es una discusión sobre cómo manejar una carta modelo propuesta.
- ix. **Chuy Flores** aclaró la moción de Phil y señaló que la carta tendría que ser devuelta al Comité para su votación antes de ser utilizada.
 - (A) **Phil Gibbons** preguntó si las cartas de apoyo para subvenciones y otros temas se pueden enviar por correo electrónico al grupo y votar por correo electrónico.
 - (B) **Chuy Flores** aclaró que se puede votar vía correo electrónico si es un tema urgente.
 - (C) **Phil Gibbons** preguntó si Caltrans y SANDAG necesitan presentar un modelo de carta al grupo para su consideración.
 - (D) **Chuy Flores** respondió que cualquier carta debe enviarse con una semana de anticipación al Comité de Portside antes de ser votada. Si el Comité de Portside se siente cómodo con un modelo de carta, que no se ha utilizado en el pasado, Caltrans y SANDAG primero deberán enviar la plantilla de carta para tomar alguna medida.
- x. **John Alvarado** estuvo de acuerdo en que es demasiado rápido y no querría que el Comité esté en una posición en la que sientan que han cometido un error.
- xi. **Keith Corry** preguntó si Caltrans continúa recaudando fondos para el diseño de Harbor 2.0 o si ya cuentan con fondos para el diseño en este momento.
 - (A) **José Luis Robles** respondió que Caltrans/SANDAG están completamente financiados para el diseño y están buscando fondos para la construcción.
 - (B) **Keith Corry** agregó que, si reciben fondos para el diseño, llegará un momento en que el diseño esté completamente completo y para ese momento el alcance de la construcción no cambiará.
 - (C) **José Luis Robles** respondió que esto es correcto.



- (D) **Keith Corry** cuestionó la vacilación del grupo de esperar cada solicitud de subvención que se esté llevando a cabo si el proyecto no cambia después de un diseño del 100%.
- xii. **Diane Vermeulen** aclaró que los compromisos que Caltrans hizo con el Comité de Portside fueron avanzar con los proyectos Boston Avenue y Harbor Drive 2.0. Si el proyecto no redujera las emisiones de la comunidad, no tendría sentido seguir adelante con los proyectos.
- xiii. **Maritza García** enfatizó que no todos conocen completamente cómo funciona el proceso de subvención por lo que la confusión puede provenir de la falta de conocimiento en ese mundo, especialmente para los miembros de la comunidad. Maritza agregó que como miembro de la comunidad no siempre es fácil confiar en nuevos proyectos incluso si lo ven por escrito, ya que han visto varios casos en los que se han sentido decepcionados.
- xiv. **Keith Corry** aclaró que su comentario anterior se hizo independientemente de si este grupo debiese seguir adelante con una carta modelo para todas las solicitudes futuras de subvenciones para construcción y, como cuestión de política, la ciudad de San Diego tampoco respalda una carta general para todas las subvenciones futuras.
- xv. **Salvador Razo Abrica** comentó que este tipo de cartas de apoyo deben presentarse al Comité con tiempo para revisar los detalles del proyecto y los posibles ajustes antes de tomar cualquier acción.
- xvi. **Joy Williams** comentó que es cierto que CERP ha estado a favor de Harbor 2.0 desde el principio y espera continuar apoyándolo, pero necesitan dar seguimiento a las inquietudes relacionadas con la demanda inducida.
- xvii. **José Márquez-Chávez** mencionó que Caltrans puede redactar un modelo para su consideración y cada vez que presenten una solicitud de subvención, pueden compartir el modelo propuesto con el comité. Dados los diferentes tiempos de las solicitudes de subvenciones, Caltrans hará un esfuerzo para llevar esto a una reunión, pero con elementos urgentes pueden solicitar consideraciones por correo electrónico.
- xviii. **Chuy Flores** concluyó la discusión para dar tiempo al siguiente punto de presentación. El Comité Directivo de Portside no adoptó ni votó ninguna medida.

V. Presentación: Evaluación del Programa Comunitario de Protección del Aire (CARB)

6:20 pm

- a. [Enlace a la presentación](#)
- b. La Junta de Recursos del Aire de California (CARB) presentó sobre el nuevo estudio de evaluación del Programa Comunitario de Protección del Aire y el proceso para el estudio, incluidas las tareas clave, el cronograma y las formas en que el Comité Directivo puede participar.
- c. Preguntas y discusión
- i. **Chuy Flores** preguntó cuándo necesitaría CARB las nominaciones de miembros potenciales del Comité Directivo para estar en el equipo de diseño.
- (A) **Chandan Misra** respondió que esto puede tener lugar en el transcurso de las próximas semanas y tal vez agregarlo como un tema de la agenda para la próxima reunión del Comité Directivo.



San Diego County
**Air Pollution
Control District**

CARB espera tener una reunión inicial con el equipo de diseño alrededor de junio/julio si todo sale según lo planeado.

- ii. **John Alvarado** dijo que le gustaría obtener información adicional sobre los requisitos y detalles para unirse al equipo de diseño.

(A) **Nicole Bruns** respondió que el principal criterio requerido es que las personas sean miembros del Comité Directivo o del Distrito de Aire. El equipo de diseño ayudará a informar partes del marco, las metas y los objetivos de la evaluación.

- | | |
|---|----------------|
| VI. Comentarios del Publico (Chuy Flores, Co-Facilitador) | 6:45 pm |
| a. Reservado para comentarios sobre asuntos que no están en la agenda | |
| b. Cada presentador tendrá 3 minutos para hablar | |
| VII. Comentarios de Clausura | 6:55 pm |
| VIII. Clausura de Reunión | 7:00 pm |

La próxima reunión programada es el 23/4/2024 tentativamente reunión virtual a través de Zoom