



San Diego County
**Air Pollution
Control District**

**Regla de Fuentes Indirectas de
Almacén Almacenes
Marco Suplementario
*Resumen Ejecutivo***

Abril de 2025

**CONDADO DE SAN DIEGO
DISTRITO DE CONTROL DE CONTAMINACIÓN AMBIENTAL
10124 Old Grove Road
San Diego, CA 92131**

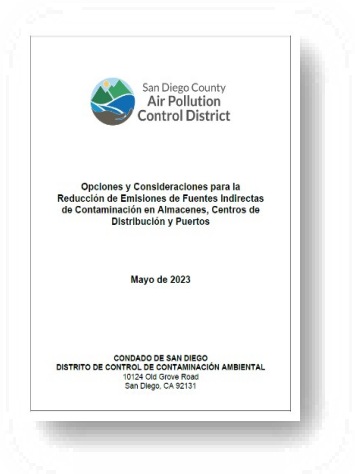
RESUMEN EJECUTIVO

Introducción

El presente “Suplemento al Marco de la Norma sobre Fuentes Indirectas (ISR) de Contaminación de Almacén” (o el Suplemento) presenta los hallazgos del personal obtenidos hasta la fecha y brinda una oportunidad para captar los aportes y comentarios del público y la orientación de la Junta Directiva sobre la naturaleza y el alcance preferidos de cualquier regla o programa potencial del Distrito. Téngase en cuenta que este Suplemento proporciona solo una actualización informativa y no presenta las recomendaciones del Distrito a la Junta Directiva con respecto a una posible ISR de almacén para el condado de San Diego.

Antecedentes

A partir de noviembre de 2021, el personal del Distrito de Control de la Contaminación del Aire del Condado de San Diego (el SDAPCD o el Distrito) comenzó a trabajar de conformidad con el Proyecto de Ley (AB) 423 de la Asamblea de California (Gloria, 2019) en la evaluación de la viabilidad de varias acciones para abordar la problemática de la contaminación proveniente de fuentes indirectas, en particular de los almacenes y los centros de distribución. Más específicamente, el AB 423 requería que al Distrito “**considerar** la adopción de una regla o norma de fuente indirecta para abordar la contaminación procedente de fuentes móviles que está asociada con fuentes estacionarias, como puertos, almacenes y centros de distribución”. En mayo de 2023, el personal del Distrito preparó un informe titulado “Opciones y Consideraciones para la Reducción de Emisiones de Fuentes Indirectas de Contaminación en Almacenes, Centros de Distribución y Puertos”, también conocido como el “Marco ISR” (Anexo A), y presentó los hallazgos preliminares en la reunión de la Junta Directiva de junio de 2023.



Este “Suplemento al Marco de la Norma sobre Fuentes Indirectas (ISR) de Contaminación de Almacén” (el Suplemento) presenta una actualización de las partes pertinentes del Marco ISR inicial en cuanto a los almacenes y centros de distribución. Este Suplemento también proporciona información nueva o actualizada a través de análisis dirigidos por la Junta Directiva, el Comité de Planificación y Políticas, y/o la discusión a través del Grupo de Trabajo de Almacenes (WWG). En consecuencia, el personal cree que la consideración y aceptación de este Suplemento por parte de la Junta Directiva, junto con el Marco ISR inicial y la serie de reuniones del WWG, cumplirán con el requisito establecido por el AB 423 de considerar la adopción de una regla o norma de fuente indirecta (ISR) para los centros de almacenamiento y distribución.

Comentarios

Los comentarios sobre este Suplemento pueden enviarse por escrito a más tardar el **15 de mayo de 2025**. Le agradeceremos enviar todos los comentarios por escrito a APCDRules@sdapcd.org.

Reuniones y actividades del Grupo de Trabajo de Almacenes (WWG)

De conformidad con la directiva del Consejo Directivo, entre septiembre de 2023 y octubre de 2024, el personal llevó a cabo 10 sesiones públicas virtuales con los participantes del WWG, que comprendieron casi 20 horas de conversaciones técnicas en profundidad sobre las emisiones de fuentes indirectas. Más de 90 partes interesadas recibieron, entre actores clave de la comunidad local, del medio ambiente, de la industria y del gobierno, para recopilar diferentes perspectivas de una amplia variedad de partes interesadas. En general, el grupo no pudo llegar a un consenso sobre la mayoría de los temas. Aunque no se esperaba alcanzar acuerdos definitivos, el WWG proporcionó continuamente información valiosa y significativa para la consideración del Distrito.

Un área de acuerdo general fue que existiera alguna opción de incentivo no regulatorio en alguna medida. El personal presentó al WWG una posible estrategia de tres niveles para la implementación de tales oportunidades de incentivos y, en general, los comentarios fueron bien recibidos por la industria, los grupos ambientalistas y las empresas de transporte y logística.



Desde la perspectiva de la industria, varios temas se plantearon con frecuencia para un análisis más profundo, entre ellos: (1) evaluar mejor los impactos y las reducciones de emisiones asociadas con las regulaciones de fuentes móviles de la Junta de Recursos del Aire de California (CARB), (2) preocupaciones sobre si los almacenes identificados estaban realmente participando en actividades de movimiento de mercancías, (3) problemas de disponibilidad de camiones e infraestructura de vehículos de cero emisiones (ZEV), (4) dificultad para rastrear la actividad de los camiones en instalaciones potencialmente previstas, y (5) observación de las circunstancias únicas de la actividad de almacenamiento a lo largo de la frontera internacional.

Desde la perspectiva ambiental, los comentarios incluyeron: (1) garantizar que los objetivos del Plan Comunitario de Reducción de Emisiones (CERP) se prioricen para mejorar aún más la salud y el bienestar de los residentes en las comunidades desfavorecidas, (2) considerar el posible impacto acumulativo de muchos depósitos más pequeños agrupados alrededor de receptores sensibles, y (3) desarrollar una norma ISR (en oposición a un programa de incentivos voluntarios) podría potencialmente proporcionar más certeza para lograr la reducción de emisiones si se enmarca de una manera que pueda apuntar a dichas instalaciones en las comunidades desfavorecidas.

Desde una perspectiva de la implementación, el Distrito destacó varios temas en el curso de sesiones del WWG, incluidos los siguientes: (1) la importancia y dificultad de lograr la reducción de emisiones a nivel regional de una manera que no entre en conflicto con cuestiones de primacía federal mientras se logran reducciones de emisiones localizadas, y (2) el seguimiento continuo de la implementación de la Regla 2305 por parte del SCAQMD para prepararse para futuros desafíos si se busca una reglamentación a nivel local (Sección 2.1).

Comentarios de las partes interesadas para consideración del distrito

Las partes interesadas participaron en todo el proceso del WWG. Aunque el Distrito recibió muchos comentarios, se recibieron cuatro conceptos/comentarios alternativos para considerar como alternativas o como modificación de una posible ISR de almacén en el condado de San



Diego. Estos cuatro conceptos junto con las respuestas resumidas se enumeran en la siguiente tabla, con descripciones más detalladas incluidas en este Suplemento (Sección 2.1.5).

Comentario/Concepto	Respuesta del Distrito (resumen)
<p>Sistema de llegadas programadas en el Puerto de Entrada Otay Mesa <i>(Un sistema de llegadas y entradas programadas en la Frontera Internacional contribuiría a mejorar los beneficios de la reducción de emisiones ya que se reduciría el ralentí o tiempo de inactividad en los</i></p>	<p>La “demanda inducida” necesita una evaluación más profunda. Es necesaria una evaluación más profunda del proyecto piloto en Calexico para determinar el alcance de los beneficios y la viabilidad de la expansión a otras áreas.</p>
<p>Análisis sectorial de las actividades en almacenes <i>(Los volúmenes de camiones en las áreas del condado de SD con almacenes no son mayores que otras áreas de alto tráfico afectadas por partículas diésel; otras comunidades desfavorecidas del condado de SD podrían beneficiarse más con la</i></p>	<p>El uso de recuentos de camiones en las autopistas como base para el análisis es motivo de preocupación. Utilizar datos de tráfico “normales” en lugar de datos de tráfico de “camiones” quizás no sea adecuado.</p>
<p>Análisis de ISR versus Incentivos <i>(Un programa de incentivos destinado a electrificar vehículos comerciales ligeros en lugar de una ISR podría proporcionar una mejor reducción general de emisiones NOx y PM2.5).</i></p>	<p>Los programas de incentivos específicos dentro de ciertas comunidades podrían lograr reducciones de emisiones similares a las de una posible ISR, pero con un mayor costo de capital y subsidiados principalmente por los programas de subvenciones del Distrito. El número de vehículos necesarios para lograr reducciones de emisiones equivalentes, así como la disponibilidad de fondos, también son</p>
<p>Enfoque en los impactos localizados de receptores sensibles <i>(Una ISR debería regular almacenes de 100 mil pies cuadrados o más en todo el condado, y todos los almacenes en las comunidades en desventaja de cualquiera tamaño que operan dentro de 1,000 pies de un receptor sensible).</i></p>	<p>La regulación de almacenes de menos de 100,000 pies cuadrados plantea importantes desafíos logísticos y legales para su implementación. Las opciones de cumplimiento pueden verse severamente limitadas si se incluyen almacenes más pequeños. La incertidumbre sobre los cambios en el uso del suelo en un vecindario, así como si los almacenes más pequeños son realmente actividades relacionadas con el movimiento de</p>

Análisis de la tasa de viajes de camiones

En respuesta a la directiva de la Junta Directiva, el personal desarrolló un novedoso análisis de tarifas de viajes de camiones utilizando datos de viajes de camiones específicos del condado de San Diego para estimar las tarifas de viajes de los camiones de almacenes de diferentes tamaños. Las tasas de viajes de camiones son fundamentales para estimar las emisiones de referencia de las actividades de almacenamiento. Utilizando las emisiones de referencia se pueden calcular otras estimaciones de las estrategias propuestas, como reducciones de emisiones, rentabilidad y beneficios para la salud pública.

El personal estimó las tarifas de viajes de camiones para distintos tamaños de almacenes y clases de camiones. Para ello, se desarrolló un mapa con ubicaciones potenciales de almacenes conocidas tomando como base los datos adquiridos de la compañía de análisis de bienes raíces comerciales CoStar. También se incluyeron zonas de análisis de transporte (TAZ), con datos de la actividad de camiones modelados por la Asociación de Gobiernos de San Diego (SANDAG)

que se utilizaron para respaldar el Plan Regional 2021 adoptado más recientemente. Para las TAZ que incluían uno o más edificios de almacenamiento en esa zona, se tabularon los volúmenes totales de camiones, la cantidad de almacenes, los metros cuadrados de los almacenes y el tamaño promedio de los almacenes. Esto se realizó para 10 grupos de almacenes específicos encontrados en todo el condado de San Diego y se evaluó estadísticamente (a través de coeficientes de correlación) para determinar la solidez de la relación entre el área del almacén y el volumen total de camiones. Los resultados del análisis mostraron una fuerte correlación positiva, es decir, a medida que aumentan los metros cuadrados del almacén, el volumen de los camiones también aumenta proporcionalmente. Por el contrario, también es cierto lo contrario: a medida que disminuye la superficie del almacén, el volumen de los camiones también disminuye proporcionalmente.

El personal diferenció los volúmenes diarios totales de camiones en varias clases de camiones (liviano-pesado, mediano-pesado y pesado-pesado) utilizando datos del volumen de camiones modelados a lo largo de segmentos de calles en la región de San Diego. Asimismo, se desarrollaron factores de ajuste para tomar en cuenta las incertidumbres en los conjuntos de datos, incluidos: (1) instalaciones que potencialmente no realizan actividades de almacenamiento, y (2) los volúmenes totales de camiones que dan servicio a los almacenes en comparación con los camiones utilizados para otros fines.

A partir del análisis, el personal estimó las tasas promedio diarias de viajes de camiones en todo el condado por cada 1,000 pies cuadrados para varios tamaños de almacén, como se muestra en la siguiente tabla.¹

Almacén Piso Área (pie cuadrado)	Clase 2B a 5	Clase 6 a 7	Clase 8
	Tasa Viaje Día/Camión (por 1,000 p ²)	Tasa Viaje Día/Camión (por 1,000 p ²)	Tasa Viaje Día/Camión (por 1,000 p ²)
100,000 y más	0.05	0.02	0.08
50,000 a <100,000	0.09	0.03	0.14
25,000 a <50,000	0.12	0.04	0.19
12,500 a <25,000	0.15	0.05	0.23
<12,500	0.31	0.09	0.48
Promedio condado (todos los tamaños)	0.14	0.04	0.22

Los resultados indican que para cada clase de camión, las tasas de viajes diarios de camión aumentan a medida que disminuye el área del almacén. Sin embargo, esto **no** significa que los almacenes más pequeños generalmente reciben más visitas de camiones que los almacenes más grandes. Esto se debe a que el número estimado de viajes de camiones se calcula con el área del piso y la tarifa de viajes del camión aplicable para una categoría de tamaño de almacén específica.²

Luego, el personal comparó estas tarifas de viajes de camiones con las tarifas estimadas por el Distrito de Gestión de la Calidad del Aire de la Costa Sur (SCAQMD) cuando desarrollaron su Regla de almacén 2305. Las tarifas del SCAQMD varían de 0.12 a 0.75 camiones por cada 1,000 pies cuadrados. Todas las tarifas estimadas de viajes de camiones derivadas de este análisis son inferiores a 1.0 viajes por cada 1,000 pies cuadrados para cada categoría de tamaño de almacén. Esto es importante porque las tasas de viaje derivadas del análisis del Distrito utilizando datos de tráfico específicos del Condado de San Diego están dentro del rango de las tasas de viaje desarrolladas por el SCAQMD y otras referencias. En conjunto con otras consideraciones, el personal determinó que era razonable y apropiado utilizar las tarifas de viajes de camiones

¹ Estimaciones preliminares sujetas a cambios.

² Consulte la Tabla 6, Sección 2.3.6 – Resultados del análisis de las tasas de viajes de camiones.

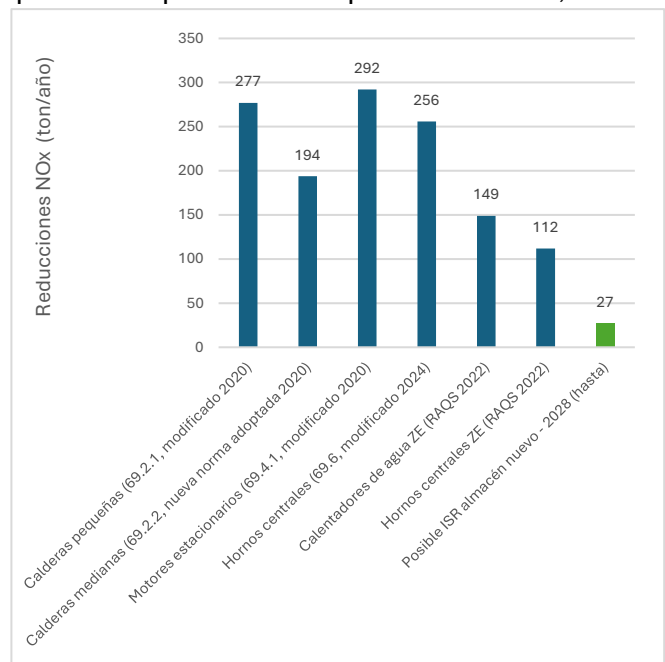
calculadas utilizando la metodología explicada en este Suplemento (Sección 2.3) para estimar las emisiones de referencia de las actividades de almacenamiento en la región de San Diego.

Calidad del aire y beneficios para la salud

Utilizando las tasas estimadas de viajes de camiones que aparecen en la tabla anterior, los datos de millas recorridas por vehículos de SANDAG, el área del piso del edificio y los factores de emisión de camiones compuestos desarrollados utilizando datos de la Junta de Recursos del Aire de California (CARB), el personal estimó las emisiones de referencia de óxido de nitrógeno (NOx) y material particulado (PM2.5) para los escenarios de los años de referencia de 2028 y 2032. Estos años reflejan la fecha de inicio de implementación anticipada si se implementara por primera vez una ISR propuesta (2028), y cuándo estarían todas las instalaciones sujetas completamente implementadas (2032). Para tomar en cuenta las regulaciones de fuentes móviles de CARB ya vigentes, el personal incorporó los factores de escala de CARB. Se estima que las emisiones de referencia de los almacenes del condado de San Diego sujetos a una posible ISR son de 17 a 36 toneladas por año de NOx y de 0.3 a 0.7 toneladas por año de PM2.5, dependiendo del umbral de aplicabilidad utilizado.³

El personal también calculó de manera conservadora las posibles reducciones de emisiones que podría lograr una ISR de almacén si se desarrollara para el condado de San Diego. De acuerdo con la directiva de la Junta Directiva, el personal evaluó los umbrales de aplicabilidad para dos rangos de tamaño: almacenes con una superficie de 100,000 pies cuadrados o más, y almacenes con una superficie de 50,000 pies cuadrados o más. Para cada umbral de aplicabilidad, el personal evaluó tres escenarios óptimos de reducción de emisiones, que comprenden: (1) Escenario 1, donde todas las instalaciones seleccionan la opción de camiones de baja emisión NOx para el cumplimiento; (2) Escenario 2, donde todas las instalaciones seleccionan la opción de camiones ZEV para el cumplimiento; y (3) Escenario 3, donde las instalaciones seleccionan una combinación de opciones como camiones de bajo NOx, camiones ZEV u otras opciones para el cumplimiento (por ejemplo, paneles solares, filtros de aire, tarifa de mitigación) que sean consistentes con la forma en que las instalaciones cumplen con la Regla 2305 del SCAQMD. Debido a que los Escenarios 1 y 2 limitan las opciones de cumplimiento, que serían componentes críticos para incluir en una posible ISR de almacén para evitar problemas de primacía federal, el personal evaluó posibles reducciones de emisiones basándose en el Escenario 3 más “realista”.

Las estimaciones de posibles reducciones de emisiones NOx comparadas con las obtenidas por otras regulaciones adoptadas recientemente por el Distrito se incluyen en el gráfico a la derecha. Las reducciones estimadas de emisiones de almacenes en el condado de San Diego sujetos a una posible ISR se encuentran entre 13-27 toneladas por año de NOx, y 0.1-0.3 toneladas por año de PM2.5, dependiendo del umbral de aplicabilidad utilizado (Sección 2.4.3). Es importante tener en cuenta que este análisis supone que todas las instalaciones identificadas en las distintas categorías de tamaño realizan actividades de almacenamiento y estarían sujetas a una ISR de almacén. Sin embargo, es posible que una parte de estas instalaciones



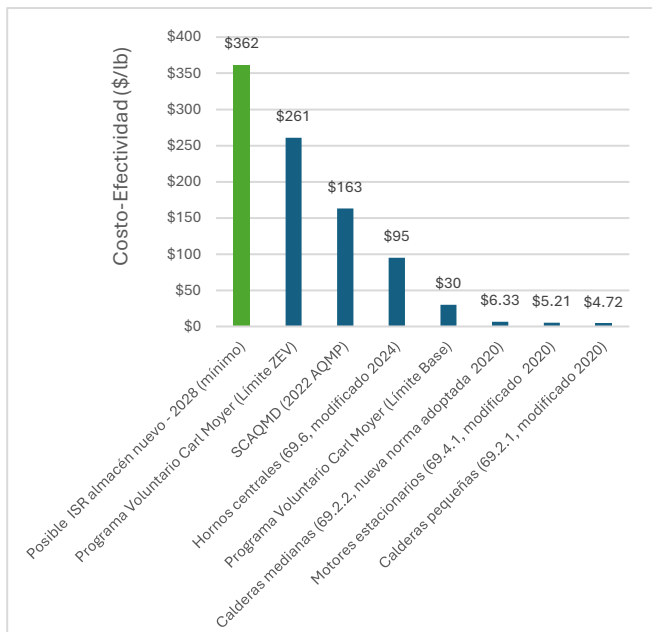
³ Aproximadamente 0.15 % del inventario de emisiones NOx de toda la región (23,587 ton/año) y el 0.01 % del inventario de emisiones .PM2.5 de toda la región (7,531 ton/año), según CARB CEPAM2019v1.04.

realicen actividades que no sean de almacenamiento (por ejemplo, venta minorista, oficinas u otros usos comerciales livianos) en edificios clasificados como almacenes y, por lo tanto, no estarían sujetas a una posible ISR de almacén. Por lo tanto, es probable que las emisiones de referencia y, en consecuencia, las reducciones de emisiones sean **menores en la práctica** que los valores estimados y deben considerarse como estimaciones en el mejor caso.

Los posibles beneficios para la salud asociados con una posible ISR de almacén, basados en las reducciones de emisiones estimadas presentadas anteriormente, se tabularon utilizando la herramienta de detección y mapeo de impactos en la salud COBRA de la Agencia de Protección Ambiental (EPA). La implementación de una posible ISR de almacén podría evitar entre 25 y 68 incidentes relacionados con la salud por año y generar un ahorro potencial de \$313,000 a \$1.1 millones por año en costos de atención médica asociados, dependiendo del umbral de aplicabilidad utilizado y el año de referencia evaluado (Sección 2.4.4).

Costos del cumplimiento y costo-efectividad

Los costos totales de cumplimiento anual se derivaron de la información de SCAQMD sobre los costos promedio y los elementos del menú WAIRE implementado para cumplir con su Regla 2305. Se estima que los costos de cumplimiento anuales promedio que tendría que afrontar cada almacén local sujeto a una posible ISR serían entre \$29,000 y \$49,000 por año.



La ley estatal requiere que los distritos aéreos evalúen la relación costo-efectividad de las normas propuestas, que normalmente se expresa en términos de costos totales de cumplimiento (dólares) por unidad de emisiones reducidas (toneladas o libras). Los valores de costo-efectividad se estimaron utilizando los costos de cumplimiento anuales totales y las reducciones de emisiones estimadas enumeradas anteriormente. Las estimaciones preliminares de costo-efectividad para una posible ISR de almacén en el condado de San Diego actualmente oscilan entre \$362 y \$464/lb de reducción NOx en 2028. Los valores de la costo-efectividad se estima que aumentarán a un rango entre \$485 y \$622/lb en 2032 ante la reducción prevista de emisiones NOx cada año debido al aumento de los beneficios por las regulaciones de CARB sobre varias fuentes móviles. La costo-efectividad estimada de una posible ISR ahora excede

considerablemente los valores de costo-efectividad estimados para las recientes reglamentaciones del Distrito, así como para los proyectos basados en incentivos dentro del programa Carl Moyer, que generalmente se reconocen como unos de los valores más altos en costo-efectividad para lograr reducciones de emisiones (Sección 2.5).

Costos del Distrito para el desarrollo y la administración de una regla

El personal reevaluó los costos potenciales asociados con el desarrollo, la implementación y la administración de una posible ISR de almacén en el condado de San Diego, incluida la administración continua, la divulgación, posible defensa ante litigios y las actividades de cumplimiento (Sección 2.6). Estos costos incluyen los elementos enumerados a continuación,

que estarán sujetos a revisión durante un posible proceso de reglamentación futuro. Si bien los costos “directos” asociados con la implementación del programa podrían recuperarse a través de las tarifas del Distrito, otros costos “únicos” probablemente no serían recuperables.

- Aproximadamente \$250,000 (una sola vez) para preparar la documentación CEQA requerida.
- Aproximadamente \$250,000 (una sola vez) para preparar la documentación de evaluación de impacto socioeconómico requerida.
- Hasta \$900,000 por año (continuo) en personal adicional para administrar el programa (por ejemplo, evaluación de informes, cumplimiento, actividades de divulgación).
- Aproximadamente \$200,000 (una sola vez) para desarrollar un nuevo portal web para el Distrito.
- Aproximadamente \$25,000 por año (continuo) para mantener anualmente el portal web del Distrito.
- Aproximadamente \$135,000 (una sola vez) para los costos legales del Distrito/Condado para defender una posible ISR en caso de litigio.
- Costos potenciales de asesoría legal externa en caso de litigar una posible ISR (de ser necesario).
- Aproximadamente \$75,000 por año (continuo) para acciones mejoradas relacionadas con el cumplimiento (si es necesario).

El personal cree que los costos de personal continuos asociados con la implementación directa del programa (por ejemplo, los costos asociados con la revisión, evaluación y aplicación de las disposiciones de reglas estándar) podrían recuperarse con las tarifas del Distrito. Sin embargo, los costos asociados con el desarrollo del documento CEQA, evaluaciones de impacto socioeconómico, desarrollo de portales web, asesoramiento jurídico interno y externo y las actividades de cumplimiento intensificadas no se recuperen únicamente mediante tarifas, aunque las sentencias judiciales y los acuerdos de cumplimiento podrían potencialmente recuperar algunos de los costos incurridos.

Consideraciones Adicionales

Desde que se preparó el Marco ISR, se han desarrollado varias consideraciones adicionales en relación con una posible ISR de almacén en el condado de San Diego (Sección 2.7). Estas incluyen lo siguiente:

- **Litigios relacionados con la Regla 2305 de SCAQMD** - Los tribunales otorgaron una sentencia sumaria a SCAQMD y denegaron los reclamos de los demandantes. Hasta el momento, no se han presentado otros recursos.
- **Aprobación de la Norma 2305 por parte de la EPA** – Si bien la EPA aprobó la norma como una medida para fortalecer el Plan de Implementación Estatal (SIP), no se otorgó la aprobación total debido a deficiencias específicas. Por lo tanto, la EPA no puede asignar créditos de emisiones en el SIP hasta que se resuelvan dichas deficiencias.
- **Actualización de la Implementación del Programa WAIRE** – En octubre de 2024, SCAQMD publicó los resultados del ^{segundo} año de implementación de la Regla 2305. Los puntos destacados incluyen: los almacenes están ganando más puntos WAIRE de lo requerido; el Programa WAIRE está reduciendo las emisiones y facilitando nuevas acciones/modelos comerciales para apoyar las tecnologías de cero emisiones; se requieren importantes esfuerzos del personal para la implementación del programa; las opciones de cumplimiento más comunes utilizadas son los operadores ZE y visitas de camiones de emisiones cercanas a cero; y se han requerido importantes actividades de divulgación y cumplimiento/aplicación.

- **Regulaciones CARB sobre fuentes móviles** – CARB ha adoptado muchas regulaciones sobre fuentes móviles, y tres en particular (Camiones Limpios Avanzados, Flotas Limpias Avanzadas y una posible futura Medida de Camiones ZE) podrían reducir las emisiones en fuentes indirectas como los almacenes si se implementan.⁴ El Suplemento proporciona información y actualizaciones sobre el estado de estas tres acciones regulatorias.
- **Proyecto de ley de la Asamblea (AB) 98** – En septiembre de 2024, se promulgó el AB 98 en California con aplicación en almacenes nuevos y ampliados que se propongan para cualquier tamaño de piso, aunque se aplican más requisitos a las instalaciones propuestas de más de 250,000 pies cuadrados. Los requisitos son los siguientes, entre otros: (1) exigir normas mínimas para minimizar los impactos sobre receptores sensibles, y (2) prohibir que agencias locales aprueben dichas instalaciones sin que se incorporen dichas normas. Si bien es posible que los almacenes existentes no se vean afectados directamente, su impacto en la industria de almacenes a nivel estatal aún no está claro.
- **Estudio distrital de las instalaciones de almacenamiento en la comunidad portuaria** – En diciembre de 2024, el personal realizó un estudio de caso informal de los almacenes en la comunidad portuaria ubicados en las proximidades de un receptor sensible específico. En total, el personal investigó 70 edificios clasificados en el inventario de CoStar como “almacén” para determinar mejor cuántas instalaciones podrían estar realizando actividades relacionadas con el movimiento de mercancías que podrían estar sujetas a una posible ISR de almacén. Los hallazgos concluyeron lo siguiente: (1) muchas instalaciones no parecían estar realizando actividades prototípicas de movimiento de mercancías, (2) existía incertidumbre sobre si las instalaciones más pequeñas tienen vías adecuadas para cumplir con una posible ISR similar en alcance a la Regla 2305 de SCAQMD, y (3) 14% de las 70 instalaciones investigadas probablemente estén realizando actividades relacionadas con el movimiento de mercancías. Si estos resultados se extrapolan al inventario de almacenes de todo el condado, entonces las posibles estimaciones de reducción de emisiones de la ISR mencionadas muy probablemente sean el mejor escenario posible.

Conclusiones del personal

En el curso de los últimos dos años, en respuesta a directivas de la Junta Directiva, el personal preparó el Marco ISR, convocó un grupo de trabajo conformado por múltiples partes interesadas y preparó este Suplemento, entre otras actividades. Este trabajo incluyó el desarrollo de un análisis de la tasa de viajes de camiones específico para la región de San Diego (Sección 2.3), emisiones de referencia, posibles reducciones de emisiones y beneficios para la salud pública (Sección 2.4) y valores de costo-efectividad (Sección 2.5). En conjunto, estas estimaciones ayudan a informar la evaluación del Distrito de una posible ISR de almacén, los impactos para las comunidades bajo AB 617 y en todo el condado, así como los desafíos con la implementación (Carta de comentarios de EHC). El personal cree que la consideración y aceptación de este Suplemento por parte de la Junta Directiva, junto con el Marco ISR inicial y la serie de reuniones del WWG, cumplirán con el requisito establecido por el AB 423 de considerar una ISR para los centros de almacenamiento y distribución.

De acuerdo con los compromisos asumidos con el WWG, este Suplemento se publicará para comentario público durante 30 días. Luego de este período de comentario público, el Distrito tiene la intención de presentar sus hallazgos ante la Junta Directiva, incluidos los comentarios recibidos de las partes interesadas durante el período de comentarios públicos.

⁴ Mediante carta de fecha 13 de enero de 2025, CARB retiró su solicitud de exención de la EPA para el Reglamento de Flotas Limpias Avanzadas. <https://www.epa.gov/system/files/documents/2025-01/ca-acf-carb-withdrawal-ltr-2025-1-13.pdf>