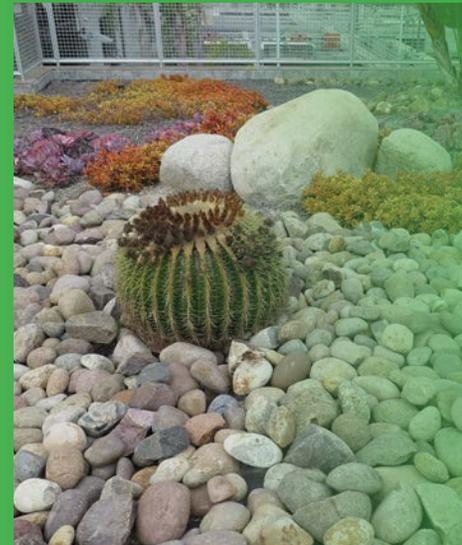


PROYECTO DE PLAN DE **ACCIÓN** AMBIENTAL

Nuestro Clima, Nuestro Futuro







PÁGINA DE PORTADA:

Las Intersecciones de la Acción Ambiental

Calidad del aire y Salud pública	35
Inseguridad Alimentaria	35
Estilos de vida activos y saludables	36
Artes y Cultura	36
La Brecha Digital	37
Comunidades seguras y prósperas	37
Vivienda	38
Elemento de Justicia Ambiental	38
Climate Resilient SD	39



Carta del Alcalde

Reconocimientos

Introducción

La Emergencia Climática	10
Liderar con equidad ambiental	11
Una Ruta hacia Cero	16
Simplificación de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA)	19
El Proceso de Actualización	22
Beneficios fundamentales de la Acción Ambiental	23

Gobernanza y Liderazgo

Un enfoque de todo el gobierno para la acción ambiental	26
Economía verde y Transición justa de la mano de obra	27
Asociaciones y Promoción	28
Acción Ambiental del Estado de California	31
Iniciativas Globales	32

Estrategias para reducir las Emisiones de gases de efecto invernadero

Cómo leer esta sección	41
Estrategia 1: Descarbonización del ambiente construido	43
Estrategia 2: Acceso a energía limpia y renovable	50
Estrategia 3: Movilidad y uso del suelo	55
Estrategia 4: Economía circular y comunidades limpias	66
Estrategia 5: Infraestructura adaptable y ecosistemas saludables	73
Estrategia 6: Acción climática emergente	80
Resumen de estrategias y acciones	81

Aire Limpio 82

Implementación y Monitorización 88

Apéndices 90



Stop Climate Change

Carta del Alcalde

Un futuro para todos



San Diego se encuentra en un momento crucial. Nosotros podemos y debemos tomar las decisiones y realizar las inversiones necesarias para adoptar la creciente economía limpia, proveer acceso asequible a movilidad limpia, proporcionar entornos urbanos y naturales saludables y proteger a nuestros residentes de las crecientes amenazas del cambio climático. Soy un fiel creyente de dejar mejor las cosas de lo que las encontramos. Este Plan de Acción Ambiental guía nuestros esfuerzos de colaboración para construir juntos un mejor futuro. No será fácil. Este es un plan ambicioso, pero los costos financieros y las consecuencias humanas de la falta de acción son casi inimaginables.

A medida que continuamos nuestra recuperación de la pandemia de COVID-19 y enfrentamos nuevas amenazas, esta es una oportunidad sin precedentes para que San Diego responda con valentía. En este momento de incertidumbre a nivel mundial, con algunas de nuestras más grandes desigualdades al descubierto, entendemos nuestra responsabilidad de encargarnos de la acción ambiental y priorizar las necesidades de nuestras comunidades desatendidas para un mejor San Diego y un futuro más seguro para todos. Experimentamos los impactos del cambio climático a través del aumento de incendios forestales, el calor extremo, el aumento del nivel del mar, las sequías y la precipitación severa. La ciencia nos muestra que la ventana para revertir las tendencias del cambio climático se cierra rápidamente y el momento de actuar es ahora. Estamos fijando el objetivo de conseguir cero emisiones netas de gases de efecto invernadero (GEI) en la Ciudad en 2035.

El Plan de Acción Ambiental es nuestra estrategia para crear una Ciudad con edificios más eficientes y estilos de vida más saludables, empleos verdes bien remunerados y comunidades más adaptables. Estamos comprometidos con una transición justa que utiliza las habilidades de nuestros trabajadores para respaldar el trabajo del futuro y se enfoca en soluciones que hacen frente a las desigualdades que el cambio climático ha exacerbado. San Diego ha elegido liderar con igualdad, protección medioambiental y prosperidad económica como sus prioridades principales. A partir de ahora, el Plan de Acción Ambiental será considerado en cada medida que tome la Ciudad. Nuestro plan fue

creado conforme a las necesidades y prioridades de nuestras comunidades. Desde 2020, hemos conocido sus esperanzas, necesidades y frustraciones a través de más de 3,800 residentes. Las experiencias de los habitantes de San Diego en toda la Ciudad durante la pandemia brindaron algunas de las mayores perspectivas sobre las prioridades de nuestra comunidad a medida que creamos este plan. Nos aseguramos bien de escuchar a nuestras comunidades desatendidas, nos asociamos con organizaciones comunitarias para tener una participación directa con nuestros residentes más vulnerables que a menudo han sido los menos escuchados. El cambio climático a golpeado primero, peor y más duro a la gente de color y a los residentes de bajos ingresos, un patrón que continuará a menos que los escuchemos y prioricemos sus necesidades.

Establecer un objetivo de cero emisiones netas de gases efecto invernadero (GEI) en 2035 significa eliminar las emisiones procedentes de los combustibles fósiles de la mayoría de las actividades diarias en un poco más de una década. Un objetivo de cero emisiones netas le permite a la Ciudad abordar las emisiones a través de investigaciones, estudios piloto e innovación mientras todavía hay tiempo de invertir en nuestros ciudadanos y negocios para acciones aún no disponibles en proporción a la necesidad. Alcanzar las cero emisiones netas mejorará el aire que respiramos, las comunidades en las que vivimos y nuestra calidad de vida en general.

Cuando escribí nuestro plan original hace ocho años, anhelaba un futuro seguro y sostenible con trabajos verdes bien remunerados para las futuras generaciones. Hemos aprendido tanto durante los últimos años. Estamos usando este conocimiento para establecer nuevos objetivos agresivos enfocados en la resiliencia y la igualdad, e implementar estrategias para alcanzarlos. Abordaremos el gas natural en todos los edificios para la salud de nuestras familias. Continuaremos con la transición de nuestro sistema de energía para eliminar los combustibles fósiles y sustituirlos por fuentes renovables. Haremos que la movilización por la Ciudad sea más fácil para la gente, ya sea en bicicleta, a pie o en transporte público sin importar su destino.

Estoy comprometido a hacer de nuestra Ciudad un modelo de acción ambiental para California y el mundo. Nuestra Ciudad, nuestro clima y nuestro futuro dependen de ello.

Todd Gloria
Alcalde, Ciudad de San Diego

Reconocimientos

Homenaje a los guardianes originales de la tierra

La Ciudad de San Diego reconoce que nos hallamos en el territorio tradicional de los Kumeyaay, Luiseño, Cupeño, y Cahuilla.

En la actualidad, el pueblo Kumeyaay sigue manteniendo su soberanía política y tradiciones culturales como miembros vitales de la comunidad de San Diego. Nos sentimos honrados de compartir este espacio con ellos y les agradecemos su carácter de guardianes.

Reconocimientos

Esta actualización del Plan de Acción Ambiental de la Ciudad de San Diego no habría sido posible sin las contribuciones significativas en tiempo, energía, y reflexión de muchas personas. Gracias a los miles de habitantes de San Diego que entregaron su tiempo para proveer información en el Desarrollo de este plan.

Orden de lista:

Alcalde:

- Todd Gloria

Consejo Municipal:

- Joe LaCava, Distrito 1
- Jennifer Campbell, Distrito 2
- Stephen Whitburn, Distrito 3
- Monica Montgomery, Distrito 4
- Marni Von Wilpert, Distrito 5
- Chris Cate, Distrito 6
- Raul Campillo, Distrito 7
- Vivian Moreno, Distrito 8
- Sean Elo-Rivera, Distrito 9

Procurador Municipal

- Nicole Denow, Sub-Procuradora Municipal
- Lindsey Sebastian, Sub-Procuradora Municipal

Equipo del Proyecto (personal municipal)

- Alyssa Muto, Directora, Sostenibilidad y Movilidad
- Heather Werner, Sub-Directora, Sostenibilidad y Movilidad
- Shelby Rust Busó, Directora de Sostenibilidad, Sostenibilidad y Movilidad
- Ashley Rosia-Tremonti, Gerente de Programa, Sostenibilidad y Movilidad
- Moriah Saldaña, Gerente de Programa, Sostenibilidad y Movilidad
- Julia Chase, Coordinadora de Programa, Sostenibilidad y Movilidad
- Marissa Westerfield, Coordinadora de Programa, Sostenibilidad y Movilidad
- Joe Whitaker, Planificador Senior, Sostenibilidad y Movilidad
- Roberto Carlos Torres, Especialista en Equidad de Clima, Sostenibilidad y Movilidad
- Anthony Moore, Analista Administrativo Senior, Sostenibilidad y Movilidad
- Lindsey Hawes, Gerente de Programa, Sostenibilidad y Movilidad
- Colin Santulli, Gerente de Programa, Sostenibilidad y Movilidad
- Chad Colton, Gerente de Programa, Sostenibilidad y Movilidad
- Melina Cunha, Pasante, Sostenibilidad y Movilidad
- Audrey Tamayo, Pasante, Sostenibilidad y Movilidad

Personal Municipal:

- Alejandra Gavaldon, Gerente de Programa Estratégico, Transporte y Agua Pluvial
- Anisha Gianchandani, Gerente de Programa, Planificación
- Anna McPherson, Gerente de Programa, Servicios de Desarrollo
- Brian Schoenfisch, Sub-Director, Servicios de Desarrollo
- Brian Widener, Jefe Forestal, Transporte y Agua Pluvial
- Casey Smith, Director, Operaciones de Flota
- Donny Nguyen, Gerente de Programa, Operaciones de Flota
- Emanuel Alforja, Ingeniero Asociado, Sostenibilidad y Movilidad
- Everett Hauser, Gerente de Programa, Transporte y Agua Pluvial
- Heidi Vonblum, Sub-Directora, Planificación
- James Nagelvoort, Director, Proyectos de Capital e Ingeniería
- Jane-Marie Fajardo, Planificadora Senior, Servicios Ambientales
- Jeff Sturak, Sub-Director Operativo
- John Stufflebean, Director Asistente, Servicios Públicos
- Jordan Moore, Planificador Asociado, Planificación
- Julie Sands, Gerente de Programa, Servicios Ambientales
- Justin Ono, Especialista en Supervisión de Reciclaje, Servicios Ambientales
- Keli Balo, Sub-Directora Asistente, Servicios Públicos
- Mark Berninger, Planificador Senior, Parques y Recreación
- Maureen Gardiner, Ingeniera Senior, Sostenibilidad y Movilidad
- Myrna Dayton, Directora Asistente, Proyectos de Capital e Ingeniería
- Raynard Abalos, Sub-Director, Servicios de Desarrollo
- Renee Robertson, Directora, Servicios Ambientales

An aerial photograph of San Diego, California, showing the coastline, the city grid, and the San Diego Bay. The image is used as a background for the document.

Personal Municipal:

- Samir Hajjiri, Gerente de Programa, Servicios de Desarrollo
- Sara Osborn, Planificadora Senior, Servicios de Desarrollo
- Seth Litchney, Gerente de Programa, Planificación
- Tait Galloway, Gerente de Programa, Planificación
- Tom Tomlinson, Director Asistente, Departamento de Planificación

Grupo de Trabajo de Partes Interesadas en la Equidad

- Alliance San Diego
- Bayside Community Center
- Business for Good
- Casa Familiar
- Center for Policy Initiatives (CPI)
- Center for Sustainable Energy
- Circulate San Diego
- City Heights Community Development Corporation
- Climate Action Campaign
- Environmental Health Coalition (EHC)
- The Greenlining Institute
- Grid Alternatives
- Groundwork San Diego
- I Am Green
- Mid-CityCAN
- Project New Village
- Rise San Diego
- San Diego 350
- San Diego Urban Sustainability Coalition
- The San Diego Foundation
- San Diego Housing Federation
- Sherman Heights Community Center

Consultores de Apoyo

- Energy Policy Initiative Center
- Institute for Local Government
- The Greenlining Institute
- Climate Action Campaign
- Urban Sustainability Coalition
- MidCity CAN
- Environmental Health Coalition



Introducción

Al igual que todas las ciudades del mundo, la ciudad de San Diego (la Ciudad) se enfrenta a una crisis climática. Nuestros residentes, especialmente los que viven en nuestras Comunidades de Prioridad históricamente desatendidas y con inversiones insuficientes¹, están sintiendo los efectos del cambio climático en el aire que respiran, los fenómenos meteorológicos extremos y la limitación de recursos y servicios públicos. Debemos hacer frente activamente a esta creciente amenaza para nuestra seguridad y nuestros medios de subsistencia; para ello necesitaremos de todos nosotros, en todo el mundo y en nuestra región, y una dedicación de recursos equitativa y sin precedentes.

Para hacer frente a la magnitud de la crisis, nos hemos fijado el ambicioso objetivo de conseguir cero emisiones netas de gases de efecto invernadero (GEI) en 2035. San Diego puede y debe liderar con pasos audaces e inclusivos. Este Plan de Acción Ambiental (CAP, por sus siglas en inglés) es el compromiso político de la Ciudad de establecer objetivos claros para reducir las emisiones de GEI y detalla las estrategias y acciones que tomaremos colectivamente para hacer de San Diego una ciudad más sostenible, saludable y próspera. El CAP describe las acciones federales, regionales y locales para evitar las emisiones de gases de efecto invernadero y nos permite responsabilizarnos de la aplicación del plan.

La Acción Ambiental es un campo en constante evolución, con nuevas tecnologías, datos, recursos y perspectivas comunitarias que configuran el estado de la ciencia. Aunque podemos cuantificar el impacto de las emisiones de gases de efecto invernadero de muchas acciones bien conocidas, una respuesta de escala adecuada a una amenaza existencial global no puede limitarse a la ciencia y las prácticas del momento. El CAP es un documento visionario y adaptable, informado por nuestros residentes, monitoreado anualmente y actualizado para reflejar nuevos enfoques. La Ciudad ha optado por fijarse un objetivo que nos lleve más allá de hoy, para hacerlo mejor para todos nosotros mañana.

Para maximizar los impactos de los beneficios fundamentales y lograr el objetivo de este CAP, la Ciudad debe priorizar las necesidades de nuestros residentes en las Comunidades de Prioridad. Al empoderar a los residentes e incluirlos en el proceso de toma de decisiones, la Ciudad logrará mitigar los efectos del cambio climático con un impacto sustancial en nuestras comunidades más vulnerables y mejorar la calidad de vida de todos.

¹ Página web de Equidad Climática y Empleo de la ciudad de San Diego. www.sandiego.gov/sustainability/social-equity-and-job-creation

El CAP es una parte del enfoque integral y coordinado de la Ciudad para hacer frente al cambio climático denominado “[Nuestro Clima, Nuestro Futuro](#)”. Nuestro Clima, Nuestro Futuro incluye actualmente a Climate Resilient SD, la Estrategia Energética Municipal, los esfuerzos de Descarbonización de Edificios, BlueprintSD, y las iniciativas de equidad ambiental. Una vez adoptado el CAP, los siguientes pasos incluirán un Plan de Aplicación, informes anuales, actualizaciones continuas y decisiones presupuestarias.

A medida que le llevemos a través de un viaje de aportaciones de la comunidad, datos y ciencia, ilustraremos nuestro plan y las acciones específicas que evitarán las emisiones de GEI y reducirán el impacto de San Diego sobre el cambio climático global, centrando los esfuerzos en nuestras comunidades más impactadas y dentro de la limitada ventana de oportunidad que queda para responder a esta crisis.



La Emergencia Climática

La ciencia nos muestra que la ventana de oportunidad para revertir las tendencias del cambio climático se está cerrando rápidamente y que el momento de tomar medidas significativas es ahora. El Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC por sus siglas en inglés) de las Naciones Unidas elabora informes anuales de evaluación sobre la “comprensión del estado actual del clima, incluida la forma en que está cambiando y el papel de la influencia humana, el estado de los conocimientos sobre posibles futuros climáticos, la información climática relevante para las regiones y sectores, y la limitación del cambio climático inducido por el hombre”.

El IPCC, en la segunda entrega de su sexto informe de evaluación (IE6) publicado en febrero de 2022², hizo sonar la alarma sobre el cambio climático con más urgencia que antes. El informe continúa la tendencia al aumento de evidencia científica de que el cambio climático es causado por la actividad humana y a la aceleración a un ritmo que supera las predicciones anteriores. El IPCC advierte que los niveles de riesgo de fenómenos climáticos extremos tales como las olas de calor, las sequías y las tormentas se encuentran entre altos y muy altos en niveles de calentamiento global más bajos de lo que se pensaba. Estos fenómenos climáticos extremos alterarán la cadena de suministro, nuestros sistemas alimentarios y ejercerá presión en el suministro de agua dulce. Según el IPCC, si bien las medidas a corto plazo que limitan el calentamiento global a casi 1.5°C reducirían considerablemente las pérdidas y los daños proyectados relacionados con el cambio climático en los sistemas humanos y los ecosistemas”, las proyecciones actuales muestran que incluso el escenario de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) más bajo nos acercará peligrosamente a ese umbral de 1.5°C. Si no se toman medidas inmediatas, agresivas y a gran escala para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), es probable que superaremos ese umbral a corto plazo.

Las Normales Climáticas de EE.UU. que publica la Administración Nacional Oceánica y Atmosférica (NOAA por sus siglas en inglés), son un conjunto de datos exhaustivos sobre las condiciones meteorológicas diarias observadas, los cuales proporcionan información sobre las condiciones climáticas típicas de miles de lugares de Estados Unidos. Las Normales Climáticas actúan tanto como una regla para comparar el tiempo de hoy y la previsión de mañana, así como para predecir las condiciones del futuro próximo. La publicación de las Normales Climáticas de Estados Unidos para 2020 valida la tendencia prevista de calentamiento y secado en la región de San Diego en una media de 30 años. Esto significará más olas de calor, noches más cálidas y una mayor variabilidad de las precipitaciones, lo que dará lugar a lluvias extremas o a largos periodos de sequía.

Además de las emisiones de gases de efecto invernadero, los contaminantes emitidos por las mismas fuentes o por fuentes similares tienen efectos combinados, incluyendo graves impactos sobre la calidad del aire y la salud pública. Por ejemplo, el carbono negro, un contaminante en forma de partículas procedente de la combustión de combustibles fósiles, contribuye al calentamiento de la Tierra, mientras que las partículas de sulfato reflejan radiación y enfrían la atmósfera terrestre. Estos contaminantes también tienen un importante impacto negativo en la salud de nuestros residentes y visitantes. Se ha demostrado que el carbón negro y las partículas de sulfato aumentan las tasas de cáncer, asma, enfermedades pulmonares y cardíacas, especialmente en las comunidades sobrecargadas de contaminación atmosférica y crean lluvia ácida, lo que incrementa la acidez de las vías fluviales y los lagos, y daña los ecosistemas. En la región de San Diego, nos encontramos en situación de incumplimiento de la norma federal de ozono de 8 horas y de las normas estatales de PM10 y PM2.5. Estos contaminantes han perjudicado la salud de nuestros residentes durante décadas y deben ser priorizados junto a las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) en nuestra respuesta a la crisis climática.



La temperatura promedio diaria ha aumentado 1-1,5 grados Fahrenheit, y la precipitación promedio anual ha disminuido a 9,79 pulgadas, en comparación con 10,33 en 1991.

El calentamiento inducido por el hombre alcanzó aproximadamente 1,09°C por encima de los niveles preindustriales para el periodo comprendido entre 2011 y 2020 - IPCC AR6

² IPCC, 2022: Resumen para responsables de políticas [H.-O. Pörtner, D.C. Roberts, E.S. Poloczanska, K. Mintenbeck, M. Tignor, A. Alegría, M. Craig, S. Langsdorf, S. Lösche, V. Möller, A. Okem (eds.)]. En: Cambio Climático 2022: Impactos, Adaptación y Vulnerabilidad. Contribución del Grupo de Trabajo II al Sexto Informe de Evaluación del Panel Intergubernamental sobre Cambio Climático [H.-O. Pörtner, D. C. Roberts, M. Tignor, E. S. Poloczanska, K. Mintenbeck, A. Alegría, M. Craig, S. Langsdorf, S. Lösche, V. Möller, A. Okem, B. Rama (eds.)]. Cambridge University Press. En prensa.

Liderar con equidad ambiental

En San Diego, como en las ciudades de todo el país, la desigualdad sistémica sigue afectando a la calidad de vida de muchos habitantes de San Diego, especialmente de las comunidades de color. Tras décadas de racismo ambiental manifiesto o de facto, es importante crear nuevas políticas y prácticas que no mantengan los resultados inequitativos. Esto se alcanza eliminando las barreras estructurales impuestas por el racismo sistémico para garantizar resultados equitativos y un trato igualitario a todos los residentes de la Ciudad. Las comunidades que experimentan una exclusión estructural de las decisiones sobre el uso del suelo, los presupuestos y las infraestructuras, así como la falta de inversiones focalizadas en recursos y servicios, mantienen una desigualdad histórica de larga data.

Abordar la desigualdad y el racismo sistémico requiere un enfoque reflexivo e intencional que sea inclusivo y empodere e incluya a nuestras comunidades que experimentan la exclusión estructural. Para crear resultados equitativos, debemos priorizar la acción y la inversión allí donde la necesidad es mayor, implicando a los miembros de la comunidad afectados en el proceso de toma de decisiones de la ciudad desde el principio y a través de colaboraciones continuas. Por esta razón, el concepto de equidad ambiental es fundamental en todo el Plan de Acción Ambiental.

También es necesario hacer oír las voces de nuestros pueblos indígenas para asegurar que son totalmente representados en la implementación de este plan. La Ciudad está comprometida a trabajar con nuestras tribus locales para comprender y respetar la historia cultural y el conocimiento, forjar alianzas,

La equidad ambiental requiere que se aborden las inequidades históricas sufridas por las personas de color, permitiendo que todos compartan de manera justa los mismos beneficios y obligaciones de las soluciones climáticas y que logren un acceso pleno e igualitario a las oportunidades, independientemente de su antecedente e identidad.³

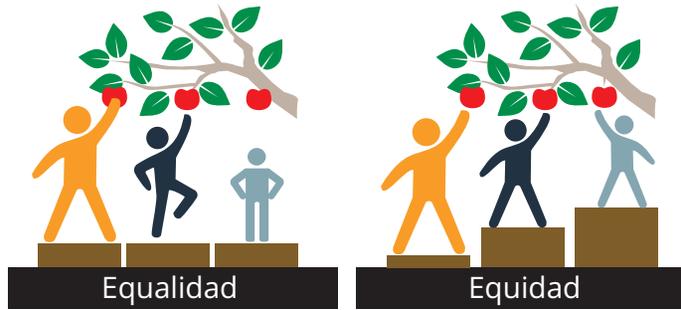
elevar las necesidades y prioridades, y reflejar completamente estas voces en la implementación del Plan de Acción Ambiental.

Políticas recientes de la Ciudad, como el Plan Maestro de Parques, incorporan este compromiso al priorizar las inversiones en parques y actividades recreativas en las Comunidades de Prioridad y al reconocer la historia indígena en nuestros parques y espacios recreativos. Con el presupuesto del Año Fiscal 22, el Alcalde y el Consejo de la Ciudad crearon el Fondo de Equidad Ambiental para complementar la financiación de los proyectos de infraestructura en las Comunidades de Prioridad, brindando fuentes de financiación para los proyectos en estas comunidades donde la financiación ha sido limitada en el pasado. La Ciudad seguirá buscando nuevas fuentes de financiación para ampliar la capacidad del Fondo de Equidad Ambiental.

La Ciudad se compromete a liderar la equidad ambiental involucrando más voces de la comunidad en el proceso de toma de decisiones y explorando formas



³ 2019 Índice de Equidad Ambiental de la Ciudad de San Diego, Nov. 2019, www.sandiego.gov/sites/default/files/2019_climate_equity_index_report.pdf.



de cambiar hacia un modelo de toma de decisiones compartido. Para ello será necesario generar confianza en las comunidades que históricamente han sido ignoradas o pasadas por alto por el gobierno. Las asociaciones con organizaciones comunitarias de confianza han sido fundamentales para la preparación de este CAP. Al asociarnos con las organizaciones comunitarias de base (CBOs por sus siglas en inglés) en las Comunidades de Prioridad y al aumentar su capacidad de compromiso concreto con y en nombre de la ciudad, continuamos empoderando a las respectivas comunidades para que tengan voz en las políticas de la Ciudad y aumentamos los niveles de compromiso de estas poblaciones tradicionalmente desvinculadas debido a la falta de compromiso inclusivo.

EL ÍNDICE DE EQUIDAD AMBIENTAL

Históricamente, los residentes de algunas de nuestras comunidades han tenido mayor acceso a las oportunidades que otros y hemos carecido de políticas que garanticen que las comunidades desatendidas reciban los servicios necesarios. Para entender mejor las disparidades a las que se enfrentan nuestros residentes, la Ciudad trabajó con los miembros de nuestro Grupo de Trabajo de Partes Interesadas en la Equidad para desarrollar el primer Índice de Equidad Ambiental (CEI por sus siglas en inglés). El CEI es una herramienta innovadora tanto en el proceso de diseño como en el de desarrollo. Las voces de la comunidad orientaron su dirección a cada paso.

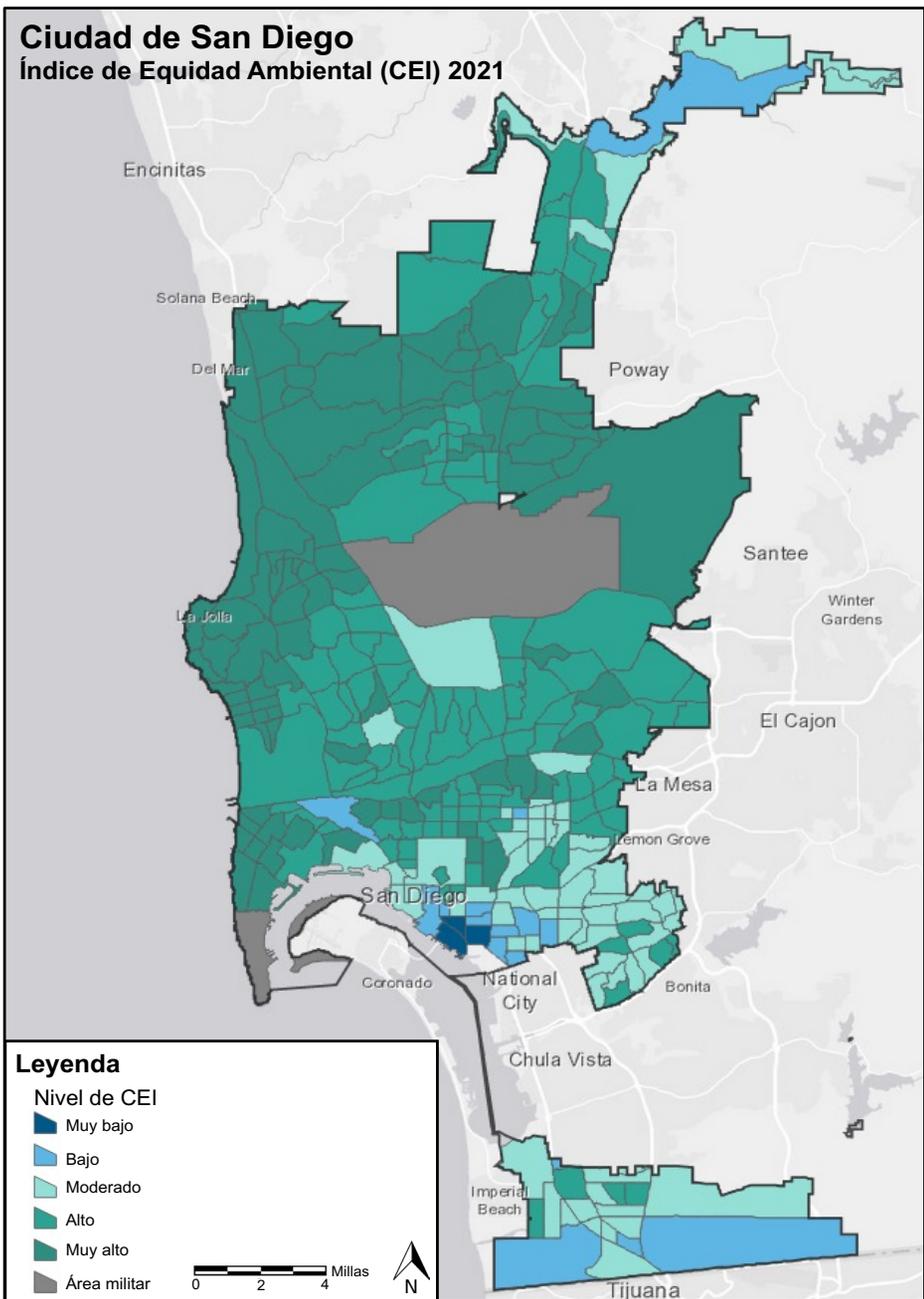
Los residentes y las organizaciones de las comunidades desatendidas llevan décadas comprendiendo y señalando las disparidades. Los resultados del CEI no hicieron más que confirmar estos problemas que han afectado a la vida de muchos residentes o trabajadores de San Diego que se enfrentan a una calidad del aire insalubre, a una disponibilidad limitada de medios de transporte



alternativos y a un escaso acceso a necesidades básicas como los alimentos saludables. El CEI reconoce estos sectores censales con acceso muy bajo, bajo y moderado a las oportunidades como Comunidades de Prioridad. El CEI no utiliza la raza como indicador; sin embargo, cuando comparamos las Comunidades de Prioridad designadas con los datos de raza y etnia, el acceso a las oportunidades por debajo del promedio afecta de forma desproporcionada a las comunidades con altos porcentajes de personas de color.

Este CAP pretende abordar las disparidades y avanzar en la equidad ambiental, elevando nuestras Comunidades de Prioridad y mejorando la calidad de vida de todos los residentes de San Diego. El CAP amplía las iniciativas de equidad ambiental de la Ciudad identificando acciones específicas en cada estrategia que sirven a las Comunidades de Prioridad. A lo largo del CAP, las acciones utilizan el Índice de Equidad Ambiental para dar prioridad a las Comunidades de Prioridad, centrándose en nuestros residentes más vulnerables a los efectos del cambio climático y a los problemas relacionados, como la calidad del aire. La actualización del CAP se llevó a cabo en estrecha colaboración con el desarrollo de Climate Resilient SD para garantizar que las comunidades de primera línea fueran priorizadas de forma sincronizada.





PRIORIZACIÓN DE LAS COMUNIDADES DE PRIORIDAD

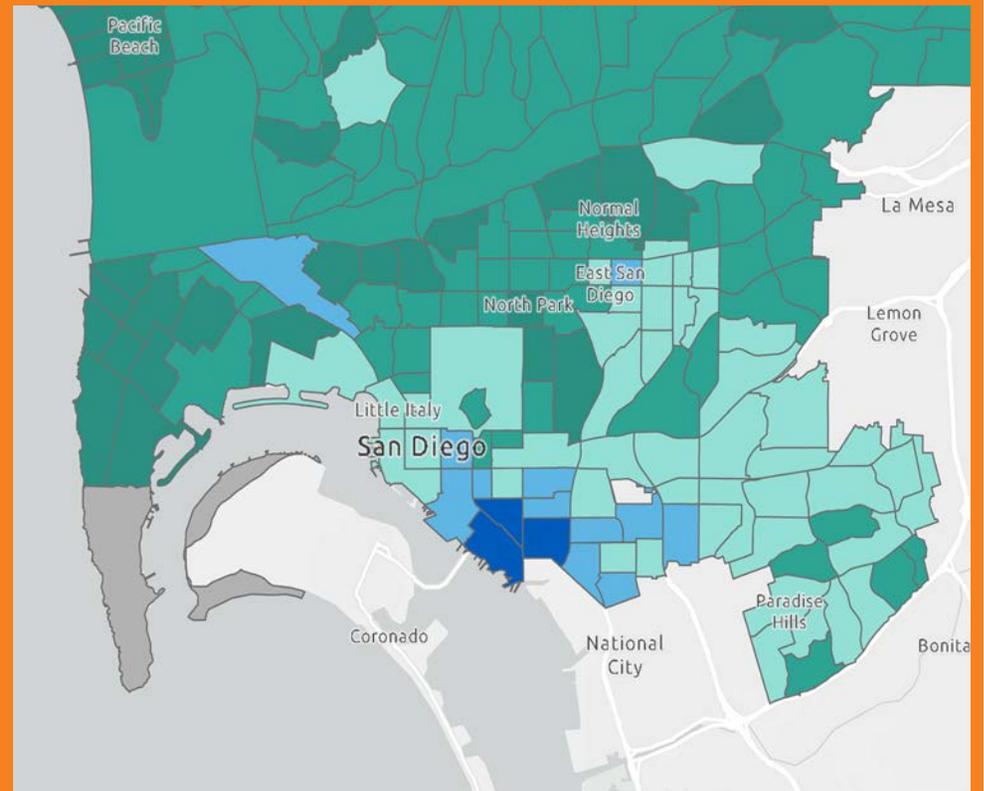
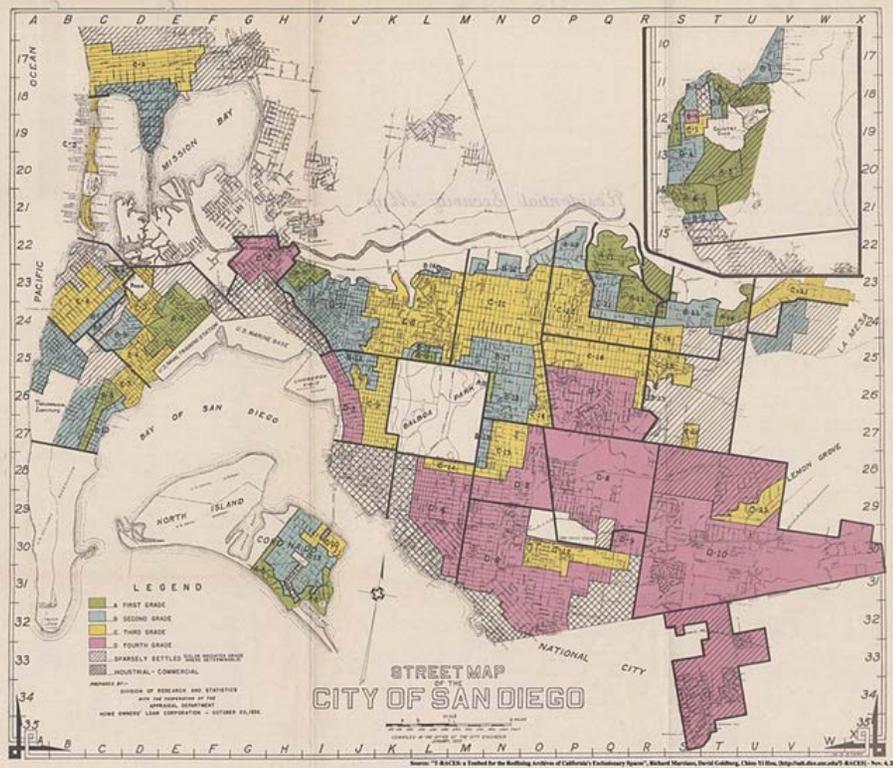
Los efectos del cambio climático, tales como la mala calidad del aire, el calor extremo y la degradación de las infraestructuras, afectan de manera desproporcionada a las comunidades de color que se concentran predominantemente en las Comunidades de Prioridad de la Ciudad. Por lo tanto, debemos dar prioridad a las Comunidades de Prioridad para garantizar que nuestros más vulnerables no se queden marginados.

Un mapa de las Comunidades de Prioridad de San Diego y un mapa de las comunidades marcadas (“redlining”) como deprimidas de 1939 comparten sorprendentes similitudes. El término “redlining” hace referencia al proceso de denegar un préstamo o un seguro a una persona por vivir en una zona considerada de gran riesgo financiero, en la mayoría de los casos comunidades de color más pobres. Las Comunidades de Prioridad Designadas coinciden en gran medida con la concentración de comunidades de color y barrios con rentas bajas a principios del siglo XX. Las políticas aplicadas desde entonces han seguido perpetuando las disparidades entre las comunidades, lo que puede verse en nuestras escuelas, parques y centros recreativos, e infraestructuras como carreteras y aceras. Como se indica en el Plan Maestro de Parques 2021 de la Ciudad⁴, después de la Segunda Guerra Mundial, el sistema de parques de la Ciudad ha concentrado el desarrollo de nuevos parques principalmente en las comunidades del norte de la Ciudad, donde el acceso a las oportunidades se considera generalmente de alto a muy alto. Este es un ejemplo de las barreras a las que se enfrentan los residentes de las Comunidades de Prioridad que carecen de un acceso equitativo a los parques, a las infraestructuras para peatones, a los espacios verdes o a un transporte rápido, confiable y conveniente. Dar prioridad a nuestras Comunidades de Prioridad es la única manera de garantizar que se aborden las desigualdades históricas y que la Ciudad proporcione un acceso equitativo a una alta calidad de vida para todos los residentes de San Diego.

Los mecanismos de financiación, como un Fondo de Equidad Ambiental, ayudan a priorizar las inversiones en las Comunidades de Prioridad. En 2021, el Alcalde y el Consejo Municipal crearon el Fondo de Equidad Ambiental para complementar la financiación de proyectos de infraestructura dentro de las Comunidades de Prioridad. Esta fuente de financiación específica permite que los proyectos de estas comunidades cuenten con financiación adicional para la ejecución de proyectos de infraestructura, atendiendo a la histórica falta de inversión en estas comunidades debido, en parte, a los efectos de la exclusión social. La financiación es importante para dar prioridad a las Comunidades de Prioridad, pero el compromiso de la comunidad y su empoderamiento también son clave.

² <https://www.sandiego.gov/sites/default/files/parks-master-plan-adopted-2021.pdf>





El sureste de San Diego tiene la mayor concentración de residentes negros de la Ciudad. La Corporación Federal de Préstamos para Proprietarios de Viviendas (HOLC por sus siglas en inglés) asignó grados de riesgo de inversión (de A = Mejor, hasta D = Arriesgado) a cada zona de San Diego en función de varios factores, incluyendo la raza y/o la etnia. A mediados de los años 30, el Sureste fue calificado predominantemente con una D por tener poblaciones indeseables⁵. Esto hizo bajar el valor de las propiedades en la comunidad y todavía es evidente en el mercado de bienes raíces hoy en día. El Índice de Equidad Ambiental 2021 de la Ciudad destaca esta disparidad. Dado que la Ciudad depende de las Tasas de Impacto del Desarrollo (DIF por sus siglas en inglés) para invertir en infraestructura por barrio, a medida que se produce un mayor desarrollo en un barrio, se dispone de más fondos en las zonas para parques, mejoras en las carreteras, etc. La política racista de “redlining” disminuyó el valor de la propiedad en comunidades como el sureste de San Diego, desalentando el desarrollo y, por lo tanto, la inversión comunitaria de la Ciudad.

⁵ Mapeo de la desigualdad: líneas rojas en New Deal America - San Diego, LISC. 2020



EMPODERAMIENTO DE LA COMUNIDAD

A medida que el clima cambie, también lo hará la composición de nuestras comunidades. Si se mantienen las tendencias de los datos de población de la Oficina del Censo de EE.UU., las comunidades de San Diego crecerán y se volverán más diversas. Hay que empoderar y apoyar a los residentes para que accedan plenamente a las oportunidades y beneficios de las acciones ambientales y a las mejoras medioambientales y de calidad de vida relacionadas. Sin embargo, para ello será necesario eliminar o mitigar los obstáculos a los que se enfrentan algunas comunidades, como la falta de acceso a sistemas de transporte de calidad y eficientes o la reducción de costes para la adopción de tecnologías de energía limpia. La promoción y el compromiso son fundamentales para entender e identificar esas barreras, pero es necesario dar un paso adelante hacia el empoderamiento comunitario para garantizar que todas las comunidades puedan prosperar.

A través de políticas racistas como el “redlining”, a las Comunidades de Prioridad se les negó el poder político y la influencia de los que a menudo disfrutaban las comunidades más prósperas. Aunque ya no existen políticas explícitamente racistas, como el “redlining”, sus efectos aún pueden verse y sentirse. Las ciudades están cambiando la forma de tomar decisiones al desarrollar un enfoque de toma de decisiones compartida. Sobre la base de la labor realizada con el Grupo de Trabajo de Partes Interesadas en la Equidad sobre el CEI, la Ciudad recurrió a nuestros enlaces comunitarios y representantes de los residentes para escuchar y hacer oír las voces de los residentes a fin de dar forma a las prioridades del CAP y abordar las preocupaciones y los retos reales a los que se enfrentan nuestros residentes a diario. Estas historias personales e importantes sirvieron de base para este Plan de Acción Ambiental, contribuyendo a que sea una política más equitativa dentro de nuestra ciudad.

La toma de decisiones compartida significa buscar intencionadamente voces de la comunidad durante el proceso de toma de decisiones y garantizar que estas aportaciones puedan influir en el resultado del proceso. A lo largo de la elaboración del borrador de este CAP, la Ciudad se ha comprometido desde el principio con las partes interesadas y los residentes para dar forma al contenido de este documento, así como a los detalles que rodean a cada una de las estrategias. El Grupo de Trabajo de Partes Interesadas en la Equidad participó en conversaciones informales sobre el proceso general de participación, las metodologías utilizadas para jerarquizar las medidas y el esquema de estrategias de este documento.

De cara al futuro, la Ciudad continuará perfeccionando lo que significa tener un proceso de toma de decisiones compartido, incluyendo la exploración de programas tales como los Embajadores de la Sostenibilidad que servirían

como defensores de la comunidad y educadores del vecindario; así como el funcionamiento continuo del Grupo de Trabajo de Partes Interesadas en la Equidad, y otros grupos colectivos identificados por las partes interesadas de la comunidad y la Ciudad. A lo largo de la implementación del CAP será esencial tener conexiones directas el desarrollo de futuros esfuerzos de planificación, desarrollo de programas y decisiones presupuestarias.



COVID-19 Y EL FUTURO

Esta actualización del CAP se produjo en un momento sin precedentes para nuestra Ciudad y nuestros residentes, durante la pandemia mundial del nuevo coronavirus (COVID-19), la enorme recesión económica, los incidentes de los graves impactos del cambio climático, incluidos los incendios forestales y las tormentas, y las protestas por la justicia racial. La pandemia de COVID-19 por sí sola puso de manifiesto y exacerbó las vulnerabilidades y desigualdades en nuestros sistemas de apoyo críticos para la alimentación, la educación, la salud pública y la vivienda. Sin embargo, también aprendimos que los cambios drásticos en el statu quo son posibles y necesarios. Vimos que podemos crear calles y barrios que fomenten los desplazamientos a pie y en bicicleta por encima del uso del vehículo individual. Nuestro gobierno, las empresas privadas y las organizaciones pueden implantar el teletrabajo para dar más flexibilidad a los trabajadores y reducir las emisiones de GEI derivadas de los desplazamientos al trabajo. También hemos modificado nuestros barrios para conectar a nuestros residentes con los comercios y productos locales, reutilizando nuestros espacios exteriores para las personas. Estas experiencias directas de los residentes de San Diego durante la pandemia fueron importantes a la hora de elaborar este plan. El contexto de este documento crea una oportunidad para que la Ciudad utilice nuestro trabajo sobre el clima para abrir nuevas oportunidades para que las empresas y comunidades de San Diego construyan una Ciudad más resiliente y equitativa.



⁴ <https://www.epa.gov/ghgemissions/global-greenhouse-gas-emissions-data>

Una Ruta hacia Cero

Dado que nos enfrentamos a una crisis climática que se agrava rápidamente, nunca ha sido tan importante para la Ciudad establecer un objetivo ambicioso, basado en la ciencia, que abarque nuestra parte correspondiente de emisiones de GEI. Alcanzar el objetivo de cero emisiones netas de gases de efecto invernadero para 2035 requiere una acción acelerada y audaz que vaya más allá de los compromisos anteriores, como el Acuerdo Climático de París, y que sirva de ejemplo al resto del mundo del nivel de respuesta necesario para garantizar un futuro sostenible para las comunidades.

Para asegurarnos de que estamos aprovechando la experiencia y la investigación mundial para establecer un camino a seguir, utilizamos los mejores datos disponibles y metodologías mundialmente aceptadas para desarrollar el objetivo. La Ciudad utilizó el Protocolo Comunitario del Consejo Internacional para las Iniciativas Ambientales Locales (ICLEI por siglas en inglés) para desarrollar objetivos basados en la ciencia para 2030 y 2035, utilizando como año de partida 2019, según se detalla en el Apéndice C relativo a las proyecciones. Estos objetivos también tienen en cuenta la “parte justa” del potencial de reducción de las emisiones de GEI de la ciudad mediante la contabilización del producto interior bruto (PIB), lo que permite una mayor responsabilidad histórica y la capacidad actual para hacer frente a la crisis climática en relación con las ciudades de todo el mundo. Históricamente, Estados Unidos ha sido la segunda fuente de emisiones de GEI a nivel mundial⁶.



Las legislaciones californianas AB32 (2006) y SB32 (2016) establecieron el objetivo estatal de evitar las emisiones de gases de efecto invernadero para volver a los niveles de emisiones de 1990 en 2020, y reducir un 40 % más por debajo de los niveles de 1990 en 2030. Es necesario que el Consejo de Recursos del Aire de California (CARB por sus siglas en inglés) desarrolle un Plan de Alcance que establezca la estrategia de California para cumplir los objetivos. Los objetivos de este Plan de Acción Ambiental se ajustan a los requisitos de la legislación SB32, superando los objetivos de reducción de gases de efecto invernadero (GEI) necesarios. El Estado se ha comprometido a lograr la neutralidad del carbono en 2045 mediante sumideros, captura o almacenamiento de carbono. El Consejo de



Recursos Atmosféricos de California (CARB) reconoce en su Plan de Alcance del Cambio Climático que no existen datos a nivel de ciudad para determinar cuáles eran los niveles de 1990, por lo que se asume que las emisiones de GEI en 2020 son representativas de los niveles de 1990. La Ciudad reconoce que los datos de las emisiones de 2020 pueden tener impactos de la pandemia de COVID-19, por lo que el inventario de emisiones de GEI de 2019 es probablemente el más representativo en circunstancias normales para lograr el objetivo de 2020 de AB32.

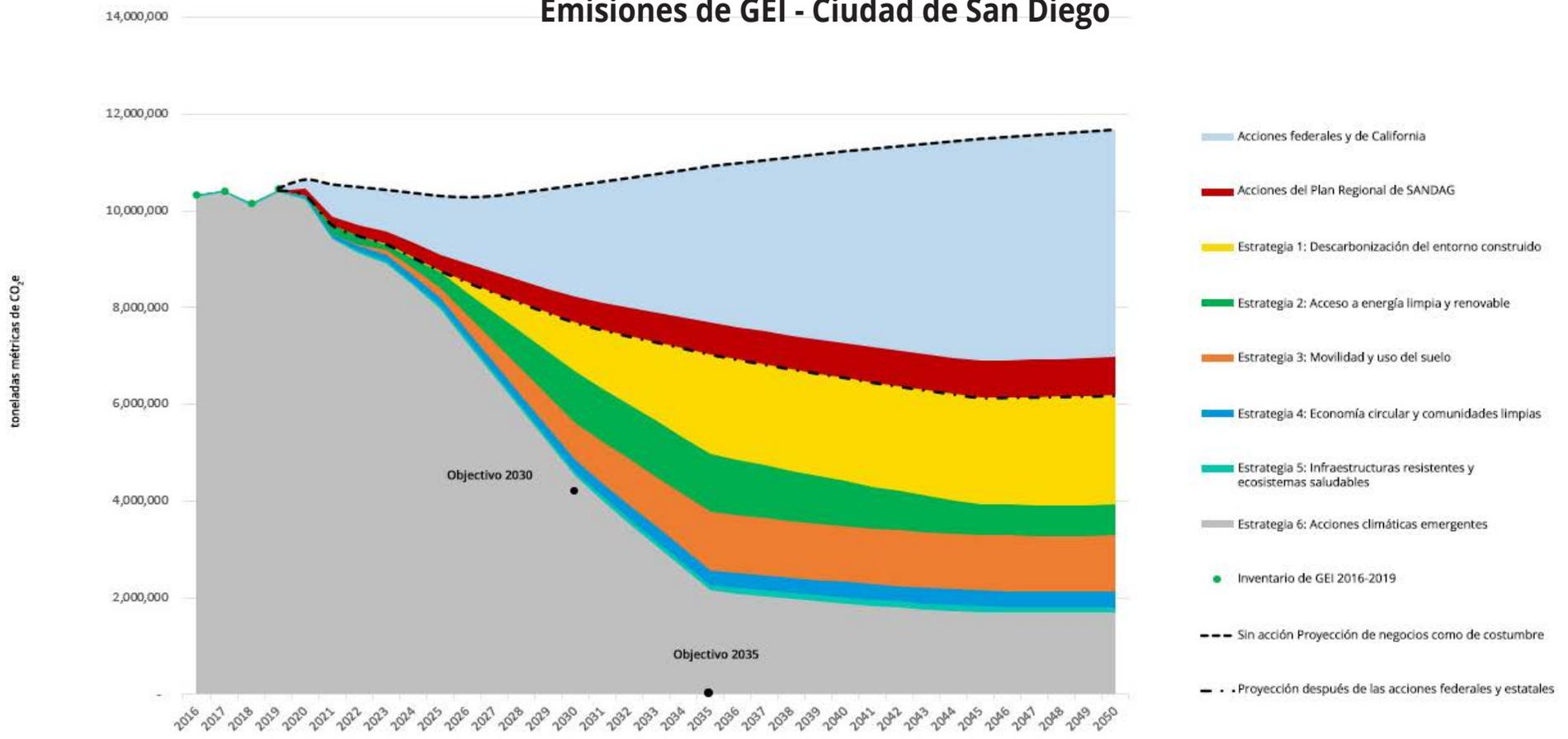
Después de tener en cuenta todas las estrategias, la Ciudad ha identificado dentro de este CAP que habrá emisiones residuales de GEI, o aquellas emisiones que permanecerán después de que se hayan implementado todas las acciones. La Estrategia 6 se ha desarrollado para este CAP con el fin de comprender mejor dónde existen oportunidades

para llevar a cabo aquellas acciones adicionales que serán necesarias para alcanzar el objetivo de GEI y priorizar los beneficios básicos como la mejora de la calidad del aire.

El 25 de marzo de 2020, el Ayuntamiento de San Diego aprobó la Resolución número [312891: Declaración de Emergencia Climática y la Necesidad de una Acción Acelerada para Abordar la Crisis Climática](#). La resolución reconoce la necesidad de una acción local acelerada para hacer frente a la crisis climática y es el fundamento para el ambicioso objetivo de cero emisiones netas establecido en el CAP.

A continuación, se muestra una representación de las emisiones de GEI evitadas a lo largo del tiempo como resultado de las acciones federales, estatales y regionales, así como por la Ciudad a nivel estratégico.

Emisiones de GEI - Ciudad de San Diego





A continuación aparece una representación de las emisiones GEI que se han evitado con el paso del tiempo como resultado de las acciones federales, estatales y regionales, así como por la Ciudad a nivel estratégico.

Modernizar el enfoque de la ciudad para supervisar el progreso hacia la consecución de un objetivo de cero emisiones netas permite a la ciudad medir el progreso hacia el "0" en lugar de medir con respecto a una línea de base histórica. Esto garantizará que los resultados del seguimiento sean más transparentes y coherentes con la información más actual disponible y también fácil de entender para que el público, las partes interesadas y los responsables de la toma de decisiones puedan evaluar independientemente el progreso de la Ciudad y la confección de presupuestos de los recursos.

Cero neto significa que las fuentes pueden eliminar las emisiones o seguir emitiendo gases de efecto invernadero siempre que esas emisiones se reduzcan en otros lugares.

Proyecciones y reducciones de las emisiones de gases de efecto invernadero de la Ciudad de San Diego

Año	Proyección de emisiones en condiciones habituales (MT CO ₂ e)	Niveles objetivo de emisiones (MT CO ₂ e)	Reducción de emisiones por la aplicación del CAP** (MT CO ₂ e)	Nivel de emisiones después de aplicar el CAP (MT CO ₂ e)	Emisiones residuales (MT CO ₂ e)
2019 (Año inicial)	10,462,000				
2030	10,628,000	4,223,000*	6,014,000	4,614,000	391,000
2035	11,036,000	Cero emisiones netas	8,774,000	2,262,000	2,262,000

*Objetivo de parte justa basado en la ciencia para 2030 (reducción del 63,3% de las emisiones per cápita de 2019)
 **La aplicación del CAP incluye el impacto de los reglamentos y programas federales y estatales, las acciones regionales de SANDAG y las estrategias del CAP. Las proyecciones y reducciones de emisiones están redondeadas.



Simplificación de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA)

De acuerdo con la Sección 15183.5 de las Directrices de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA, por sus siglas en inglés), un CAP debe:

- ✓ Cuantificar las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), tanto las existentes como las proyectadas, durante un periodo de tiempo específico dentro de un área geográfica definida;
- ✓ Establecer un nivel por debajo del cual la contribución a las emisiones de GEI de las actividades contempladas en el plan no sería acumulativamente considerable;
- ✓ Identificar y analizar las emisiones de GEI resultantes de acciones específicas, o categorías de acciones previstas dentro del área geográfica;
- ✓ Especificar las medidas o un grupo de medidas, incluidas las normas de rendimiento, que, si se aplican proyecto por proyecto, alcanzarían colectivamente el nivel de emisiones especificado;
- ✓ Establecer un método para supervisar el progreso del plan hacia la consecución de ese nivel, y exigir su modificación si el plan no alcanza los niveles especificados; y
- ✓ Se adoptará en un proceso público tras una revisión medioambiental.

Un CAP que cumpla los criterios anteriores puede utilizarse para optimizar el análisis de las emisiones de GEI. Similar a la documentación aprobada para el CAP de 2015, el CAP propuesto, junto con la documentación medioambiental asociada y la enmienda al Código Municipal, cumplirá con los requisitos del artículo 15183.5 de las Directrices CEQA para un Plan de Reducciones de las Emisiones de GEI Competente. Las normativas propuestas que se establecerán en el Código de Desarrollo Urbano incluyen medidas que deben aplicarse proyecto a proyecto para promover el logro de la Ciudad de garantizar que los objetivos de emisiones determinados identificados en este CAP sean alcanzados. La implementación de las seis estrategias y las medidas asociadas del CAP asegurarían que la Ciudad alcanzaría el nivel de emisiones determinado establecido en el CAP, como se muestra en las secciones 6 y 7 del Apéndice C del CAP.

Un CAP que cumpla los criterios de la CEQA según la sección 15183.5 de las Directrices de la CEQA para un Plan Cualificado de Reducción de Emisiones de Gases de Efecto Invernadero demuestra las acciones específicas cuantificables que una jurisdicción necesitará implementar para reducir las emisiones de GEI de manera coherente con los objetivos de reducción del Estado.

COHERENCIA DEL PLAN DE ACCIÓN AMBIENTAL

La Lista de Comprobación de la Coherencia del CAP, adoptada en 2016, está siendo revisada y se propone codificarla como una enmienda al Código de Desarrollo del Suelo para garantizar que todo nuevo desarrollo sea coherente con el CAP actualizado (Reglamento de Consistencia del CAP). Además de garantizar que los nuevos proyectos de desarrollo sean coherentes con los objetivos de reducción de las emisiones de GEI de la Ciudad en conformidad con este Plan de Acción Ambiental, el análisis de los impactos de las emisiones de GEI también es necesario en conformidad con la CEQA. Este enfoque incorporará el CAP en el Código Municipal de la Ciudad por primera vez.

El CAP es un plan de reducción de las emisiones de GEI de acuerdo con el artículo 15183.5 de las Directrices CEQA. De acuerdo con las Secciones 15064(h) (3), 15130(d) y 15183 de las Directrices de la CEQA, se puede determinar que la contribución incremental de un proyecto a un efecto acumulativo de emisiones de GEI no es considerable si cumple con los requisitos del CAP. El reglamento que se prevé establecer en el Código de Desarrollo del Suelo, que se incorporará a este Plan de Acción Ambiental por referencia, contiene medidas que deben aplicarse proyecto por proyecto para garantizar que se alcancen los objetivos de emisiones especificados en este CAP. La aplicación de estas medidas garantizaría que el nuevo desarrollo sea coherente con los supuestos del CAP para las estrategias pertinentes del CAP hacia el logro de los objetivos de reducción de GEI identificados. Los proyectos que sean coherentes con el CAP, según se determine a través del Reglamento de coherencia del CAP, podrán basarse en el CAP para el análisis de los impactos acumulativos de las emisiones de GEI. Los proyectos que no sean coherentes con el CAP deben preparar un análisis exhaustivo de las emisiones de GEI específico para el proyecto, que incluya la cuantificación de las emisiones de GEI existentes y previstas e incorpore las medidas de la normativa de coherencia del CAP en la medida de lo posible. Los impactos acumulativos de GEI serían significativos para cualquier proyecto que no sea coherente con el CAP. La normativa de coherencia del CAP puede actualizarse para incorporar nuevas técnicas de reducción de GEI o para cumplir con posteriores modificaciones del CAP o con la legislación local, estatal o federal.

La respuesta de San Diego a la

Esta es la primera actualización integral del innovador Plan de Acción Ambiental de la Ciudad de 2015, que se comprometió con el objetivo de evitar el 50% de las emisiones de gases de efecto invernadero para el año 2035, basándose en una línea base de 2010. Se han desarrollado cinco estrategias para reducir el consumo de energía, aumentar la eficiencia de las energías renovables y realizar inversiones climáticas más equitativas en las Comunidades de Prioridad. Muchos de los objetivos de cada estrategia se han cumplido en los años transcurridos desde la aprobación del plan.

San Diego recibió el reconocimiento nacional por ser una de las primeras ciudades en contar con una hoja de ruta completa para alcanzar objetivos cuantificables y responsables de reducción de GEI. Más allá de la reducción de las emisiones de GEI, el plan original daba prioridad a la maximización de los beneficios colaterales de la acción ambiental, como la mejora del entorno natural y urbano de San Diego, la mejora de la salud pública y la calidad del aire, la construcción de una economía más resiliente, la conservación del agua, el ahorro para los contribuyentes y la mejora de la calidad de vida en general.



emergencia climática

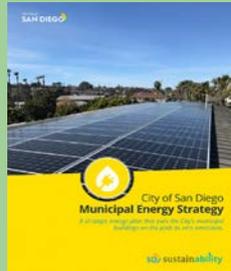
La adopción del CAP de 2015 por parte de la Ciudad de San Diego creó una vía para un San Diego más sostenible, basándose en las políticas y planes aprobados en la década anterior.



Comunidades completas:
Opciones de movilidad



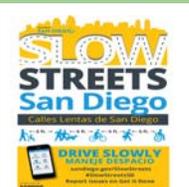
Resolución de Emergencia Climática



Estrategia Municipal de Energía



Comunidades completas:
Soluciones de vivienda



Programa de Calles Lentas



Actualización del Plan Estratégico de San Diego y lanzamiento del Panel



Primera Ordenanza del Paquete de Acción de Vivienda promulgada como ley



Blueprint SD



Iniciativa Build Better SD lanzada



Análisis de impacto laboral para las políticas de descarbonización de edificios de San Diego

2019

2020

2021

2022



Índice de Equidad Ambiental



Energía Comunitaria de San Diego



Ordenanza de Evaluación Energética de la Construcción



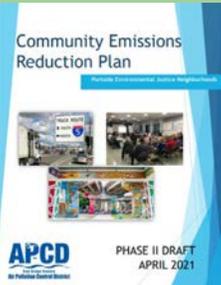
Grupo de Trabajo de Partes Interesadas en la Equidad



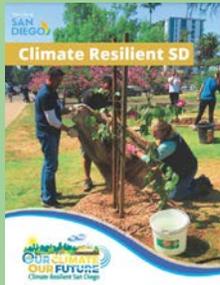
Regulaciones Elementos de Movilidad Compartida



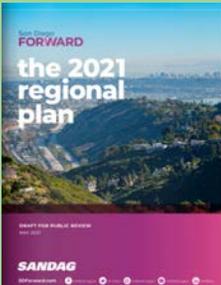
Cero Requisitos Mínimos de Aparcamiento



Adopción de Plan de APCD de Reducción de emisiones de la comunidad



Borrador del plan Climate Resilient SD



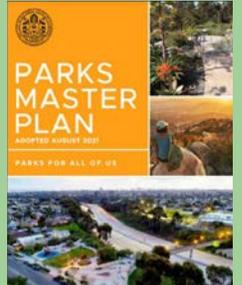
BORRADOR de San Diego Forward de SANDAG: Plan Regional



Establecimiento del Fondo de Equidad Ambiental



Adhesión a la iniciativa "Raceto Zero" de Naciones Unidas



Plan Maestro de Parques



El Proceso de Actualización

La actualización del Plan de Acción Ambiental de 2015 crea una oportunidad para que la Ciudad incorpore más conocimiento de la experiencia vivida por nuestros residentes, nuevas tecnologías y avances científicos, y fuentes de datos más recientes para establecer responsablemente nuestros objetivos de acción ambiental en el agresivo calendario que la mejor investigación científica indica que es necesario. También permite a la Ciudad ampliar la equidad ambiental en el plan e incorporar beneficios básicos adicionales de la acción ambiental en el análisis de las medidas individuales que pueden mejorar la priorización, la presupuestación y la implementación.

Centrar la equidad ambiental comenzó con una sólida campaña de compromiso que permitió a todos los miembros de nuestra comunidad participar en el proceso de planificación. El desarrollo de la actualización del CAP se basó en amplias aportaciones de la comunidad, incluyendo talleres comunitarios, recursos y métodos digitales para la retroalimentación, y la participación de los jóvenes.

En el verano y el otoño de 2020, durante la pandemia de COVID-19, San Diego organizó un foro virtual en toda la ciudad, así como nueve foros comunitarios virtuales en cada distrito del consejo. A través de estos foros, más de 500 participantes conocieron el anterior CAP y el proceso de actualización, y compartieron qué acciones ambientales priorizan, qué significa para ellos la equidad ambiental y cómo les ha afectado ya el cambio climático. Una encuesta en línea recogió más de 1.800 respuestas, dando más oportunidad de compartir las acciones que los residentes de San Diego priorizaron y las barreras específicas que enfrentan en la implementación de la acción ambiental en sus propias vidas. En colaboración con las bibliotecas de San Diego, la ciudad distribuyó 10.000 libros de actividades sobre el clima para que los jóvenes aprendieran sobre la conservación y compartieran sus propias ideas sobre el futuro de San Diego.

Mientras que el compromiso inicial de la ciudad en 2020 proporcionó una amplia retroalimentación de los residentes de San Diego, hubo una subrepresentación de nuestras comunidades de color y los residentes en las Comunidades de Prioridad. Para abordar esta brecha en nuestro compromiso, y para elevar las voces de nuestros residentes que están más directamente afectados por los efectos del cambio climático, la Ciudad se asoció con el Instituto para el Gobierno Local (ILG por sus siglas en inglés) y varias organizaciones locales sin fines de lucro y organizaciones basadas en la comunidad dentro de las Comunidades de Prioridad. Esta campaña de



participación apoyó la capacidad de las organizaciones y los residentes de muchas Comunidades de Prioridad, incluyendo Barrio Logan, City Heights, Linda Vista, San Ysidro, el sureste de San Diego, Encanto, Skyline-Paradise Hills, Otay Mesa y Otay Mesa-Nestor, para participar en el proceso de actualización e informar de las decisiones que afectan a sus comunidades para las generaciones venideras.

A ILG se le encomendó la tarea de prestar apoyo logístico y coordinar cuatro organizaciones comunitarias y dos sin fines de lucro en nombre de la Ciudad. Estos socios fueron facultados para involucrar a los residentes en sus respectivas comunidades de manera que se asegurara una adecuada representación de sus áreas.



Se redactó un informe de ILG, Apéndice D, para detallar el enfoque de compromiso único de cada socio, los resultados del compromiso; y un informe de mejores prácticas y lecciones aprendidas para mostrar la inversión de la Ciudad en este enfoque de participación equitativa y cómo aplicar potencialmente la práctica en futuros proyectos en toda la ciudad. El Apéndice B es una tabla detallada que resume los resultados de las aportaciones de la comunidad e identifica las acciones incluidas en el CAP como resultado. La Ciudad también recopiló un informe de participación de la comunidad como Apéndice E para resumir la participación y los resultados utilizados para dar forma a las acciones identificadas dentro de este CAP.



Beneficios fundamentales de la Acción Ambiental

Si bien la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero es el principal objetivo de este plan de acción ambiental, durante su aplicación deben tenerse en cuenta los retos y beneficios relacionados que experimentan nuestros residentes cada día. La maximización de los beneficios fundamentales, especialmente los que abordan las condiciones graves existentes, como la calidad del aire, puede lograrse junto con la aplicación del CAP. Los beneficios fundamentales pueden no tener un impacto directo o indirecto en la reducción de los efectos del cambio climático, pero justifican su consideración en interés de la salud y la seguridad pública, la resiliencia económica y la calidad de vida en general.

El primer paso para empoderar a las comunidades a fin de que logren un mayor acceso a las oportunidades es comprender los beneficios fundamentales más importantes para ellas y utilizar esta información para influir directamente en el desarrollo y la aplicación del CAP. Los siguientes beneficios fundamentales se identificaron a partir del amplio proceso de participación que tuvo lugar durante el desarrollo del borrador, utilizando encuestas en línea, bancos telefónicos y foros comunitarios.



Calidad del aire

- Calidad del aire en interiores
- Calidad del aire en exteriores



Salud pública

- Reducir la contaminación y la basura
- Incrementar el acceso a alimentos saludables y asequibles
- Aumentar la posibilidad de caminar
- Incrementar el acceso a los parques, los espacios verdes y el ocio
- Mejorar la seguridad (por ejemplo, peatón, ciclista)



Empleos y economía

- Inversión local generada
- Potencial de empleo local
- Aumentar la asequibilidad del transporte



Resiliencia

- Reducir el efecto de isla de calor
- Incrementar el hábitat natural
- Mejorar los recursos biológicos (por ejemplo, árboles, espacios verdes)
- Mejorar la calidad del agua
- Mayor independencia en cuanto a los recursos locales (por ejemplo, energía, agua)

METODOLOGÍA DE SELECCIÓN DE LA ACCIÓN AMBIENTAL

Abordar la equidad ambiental en esta actualización del CAP requirió que la Ciudad no sólo escuchara y buscara las aportaciones de nuestros residentes, sino que se asegurara de que esta información influyera directamente en las estrategias, las medidas y los resultados, a la vez que evaluara la viabilidad operativa y la equidad en la aplicación.

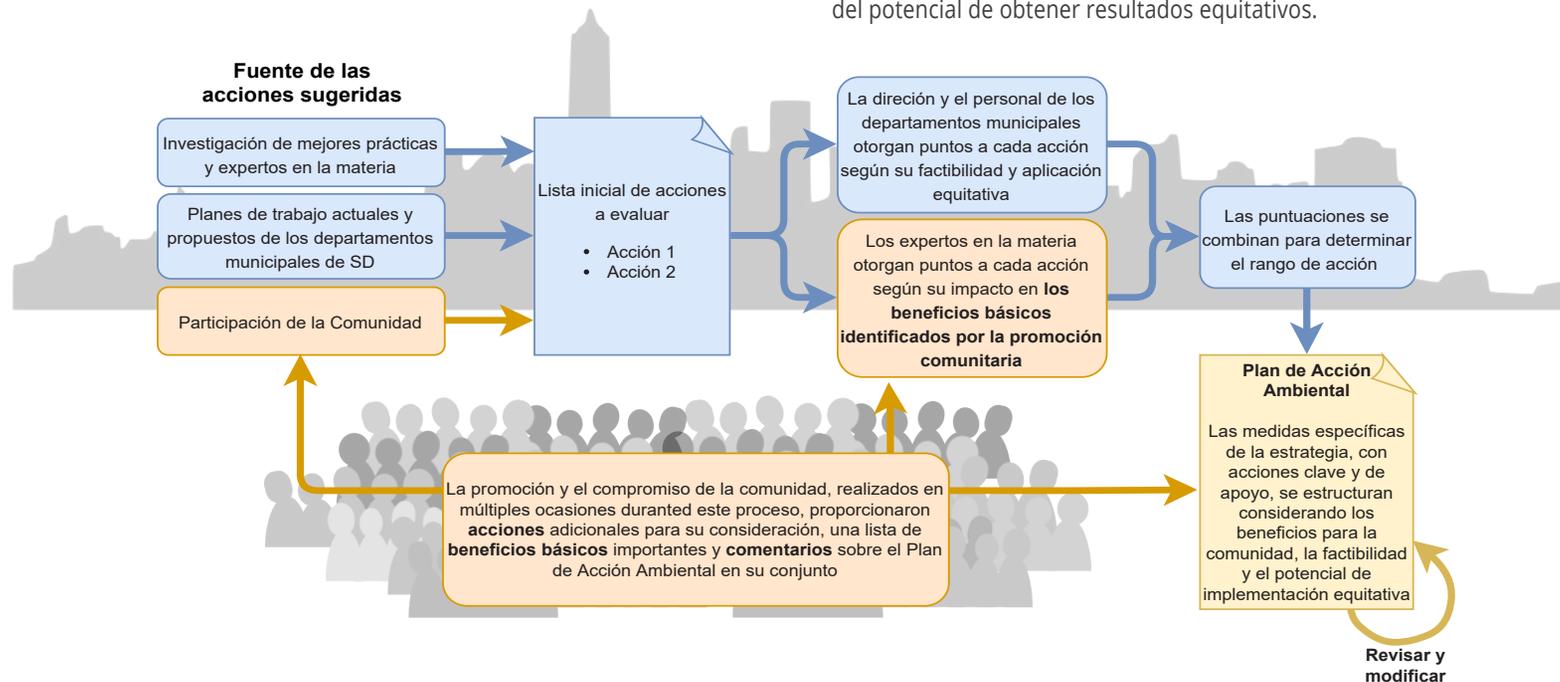
Uno de los métodos utilizados para lograr ese objetivo fue la Herramienta de priorización de la acción ambiental (CLIMACT Prio), creada y distribuida por investigadores del Instituto para Estudios de Vivienda y Desarrollo Urbano de la Universidad Erasmus de Rotterdam. Esta herramienta guía a los planificadores de la ciudad a través de la recopilación de los datos necesarios y, a continuación, ha permitido al personal técnico llevar a cabo un análisis cuantitativo que clasifica las acciones ambientales según la factibilidad operativa, las prioridades de la comunidad recogidas a través de las actividades de participación y las oportunidades para una aplicación equitativa.

La Ciudad modificó CLIMACT Prio para comprender mejor cómo cada acción podría dar prioridad a las Comunidades de Prioridad, empoderar a las comunidades y afrontar las disparidades históricas. Las acciones identificadas durante el proceso de promoción y participación se analizaron con el programa CLIMACT Prio para incorporar directamente las aportaciones al proceso de jerarquización y para ilustrar cómo los aportes pueden dar forma al enfoque de la acción ambiental de la ciudad.

La herramienta CLIMACT Prio analizó las siguientes aportaciones:

- Una lista completa de posibles acciones identificadas por la promoción y el compromiso con los residentes y las partes interesadas, así como a través de las revisiones de la Ciudad y las discusiones con el liderazgo de los departamentos de la Ciudad y el personal que implementa las acciones del CAP;
- Una lista de los más importantes beneficios para los residentes, como la mejora de la calidad del aire, la generación de empleo local o la seguridad de los peatones y ciclistas, según lo determinado por la promoción y el compromiso con los residentes de la Ciudad;
- Una evaluación de la viabilidad de cada acción completada con la participación de la dirección y el personal de los departamentos de la Ciudad que ejecutan las acciones del CAP;
- Una evaluación del potencial de una acción para obtener resultados equitativos, incluyendo que las inversiones y los beneficios se concentren en las Comunidades de Prioridad, el empoderamiento de la comunidad y la corrección de las disparidades históricas.
- Una evaluación del impacto que cada acción tendría en los beneficios fundamentales; y
- Una ponderación de los beneficios fundamentales tal y como los escuchamos de los residentes.

La herramienta utiliza esta información para proporcionar una jerarquía para cada acción del CAP, que se muestra como un valor total para cada medida. Esta jerarquización es un indicador de las medidas a las que hay que dar prioridad, de la viabilidad de una medida y del potencial de obtener resultados equitativos.





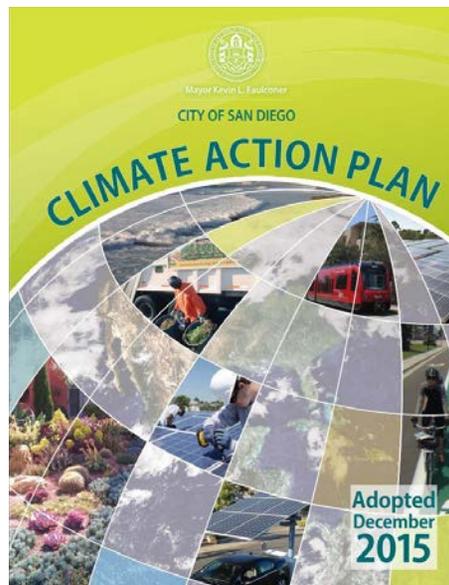
Gobernanza y Liderazgo

Los gobiernos locales, en particular las ciudades, son fundamentales para hacer frente a la actual crisis climática. La mayor parte de la población mundial reside en las ciudades, lo que significa que éstas soportan la mayor carga a la hora de responder y evitar los impactos del cambio climático. Las ciudades también desempeñan un papel de intermediarias con una conexión directa con sus comunidades y residentes y con la defensa de sus intereses ante organismos estatales y federales de gran alcance.

Un enfoque de todo el gobierno incluye esfuerzos de coordinación activa entre todos los niveles de gobierno y asociaciones sólidas con organizaciones comunitarias, el sector privado y nuestra fuerza de trabajo. Este enfoque comienza con el establecimiento de una visión unificada para abordar el cambio climático que toda la organización de la Municipalidad de San Diego está alineada para lograr; y una fuerte estructura de gobierno para garantizar que se cumpla. Para la ciudad de San Diego, el CAP es esa visión compartida y la Ciudad sigue construyendo una estructura de gobierno en torno a la aplicación de los objetivos del CAP con la que se aumenta la responsabilidad, la transparencia y la coordinación, y se informa mejor sobre las decisiones presupuestarias y de recursos.

AUDITORÍA DEL PLAN DE ACCIÓN AMBIENTAL

En 2021, el Consejo Municipal publicó una auditoría sobre la aplicación del Plan de Acción Ambiental de 2015 por parte de la Ciudad. El Auditor de la Ciudad determinó que "... la Ciudad necesita abordar varias cuestiones para mejorar su implementación del CAP, incluyendo la mejora de la coordinación, la transparencia y la planificación presupuestaria". En consulta con los departamentos de la municipalidad, el informe del auditor proporcionó varias recomendaciones para mejorar la aplicación del CAP:



Recomendación 1 - Establecer formalmente la responsabilidad y la autoridad para la supervisión y la rendición de cuentas de la aplicación del CAP, a través de los planes de trabajo anuales de los departamentos y de los enlaces del CAP de los departamentos para ayudar al Consejo en las consideraciones presupuestarias.

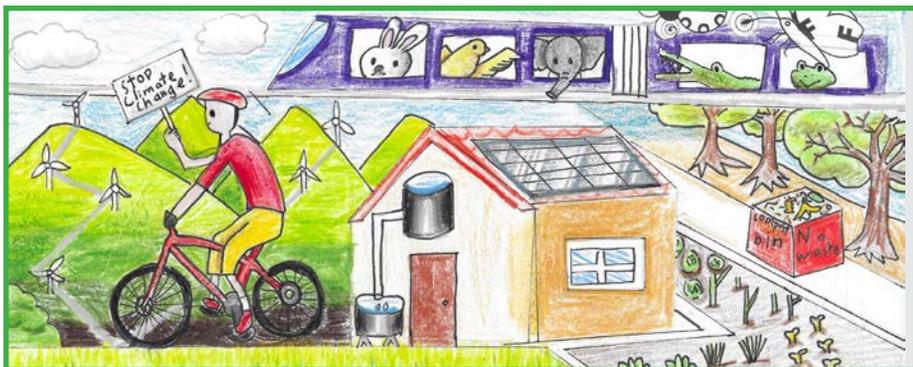
Recomendación 2 - Junto con la actualización del Plan de Acción Ambiental, la Ciudad debería llevar a cabo un análisis de personal para determinar los recursos adicionales para apoyar la implementación del CAP de la Ciudad dentro del Departamento de Sostenibilidad y Movilidad.

Recomendación 3 - Para reforzar las oportunidades de colaboración entre los departamentos de la Ciudad, ésta debería celebrar reuniones de la Mesa Redonda de Sostenibilidad en toda la ciudad al menos una vez por trimestre, dedicando tiempo a que los departamentos compartan el estado de aplicación de los planes de trabajo del CAP y a debatir los retos y las posibles áreas de colaboración y coordinación.

Recomendación 4 - Para informar mejor al público y asegurarse de que el Consejo Municipal conozca el modo en que los ítems que están votando ayudan a implementar o apoyar el CAP, la plantilla del Informe de Personal debe ser revisada para que incluya una sección que identifique el modo en que un ítem ayuda a implementar o apoyar el CAP.

Recomendación 5 - Como parte de la actualización del CAP 2.0 de la Ciudad y para facilitar la priorización de los recursos limitados de la Ciudad para la implementación del CAP, se debería desarrollar un sistema de evaluación y clasificación para las medidas del CAP, utilizando factores como las estimaciones de costes, los recursos de personal, la viabilidad, las reducciones de GEI, la equidad ambiental y otros beneficios para ayudar a informar la priorización.

Recomendación 6 - Una vez elaborado el CAP 2.0, la Ciudad debería desarrollar un plan de aplicación, que incluya una estimación de los costes asociados, información sobre las fuentes de financiación e identificación de las deficiencias de financiación.



Los funcionarios de la Ciudad están de acuerdo con estas recomendaciones y las están poniendo en práctica a medida que se actualiza el CAP. La coordinación interna a través de reuniones interdepartamentales en una mesa redonda de sostenibilidad ocurre al menos trimestralmente; la sección de implementación del CAP se incluye en todos los informes del personal para la revisión de la Alcaldía, el Consejo y el público; la herramienta CLIMACT Prio se usa para permitir priorizar las medidas en el CAP y en el Plan de Implementación posterior; y el análisis de personal del CAP de las necesidades a corto plazo en el Departamento de Sostenibilidad y Movilidad según el nuevo CAP fue presentado en la reunión del Comité Medioambiental de mayo 2022.

Un borrador matriz del Plan de Implementación del CAP se está desarrollando en paralelo con el Plan de Acción Ambiental para informar al público, a las partes interesadas y al Consejo de la Ciudad sobre los plazos, los recursos financieros, las necesidades de dotación de personal y los factores de priorización para todas las medidas establecidas en el CAP. Después de la aprobación del CAP y de este importante cambio en la política de acción ambiental en toda la Ciudad, la matriz se actualizará y ampliará a un plan de implementación integral para ayudar en la toma de decisiones y la confección de presupuestos futuras. La planificación de la implementación también ofrecerá una oportunidad más de priorizar la aportación de los residentes y las inversiones en las Comunidades de riesgo.

Se está elaborando un nuevo reglamento administrativo, junto con plantillas de apoyo, que exige que todos los departamentos de la Ciudad asignen intermediarios del CAP y completen planes de trabajo anuales para sus respectivas acciones identificadas en el Plan de Implementación del CAP. El reglamento y los planes de trabajo posteriores comunicarán el proceso presupuestario para el año fiscal 2024 y todos los ciclos presupuestarios posteriores.

Economía verde y Transición justa de la mano de obra

El éxito de la política de cambio climático debe incorporar estrategias para abrir nuevas oportunidades económicas y apoyar una transición fluida de las actividades empresariales y los trabajadores hacia prácticas más sostenibles. Una economía fuerte aporta muchos beneficios, como empleos de calidad, financiación vital para la educación pública e infraestructuras, mejores resultados sanitarios, y seguridad financiera y física. Las fuerzas económicas mal orientadas y no reguladas han impulsado la actual crisis climática y sus efectos autodestructivos, que perjudicarán cada vez más nuestra prosperidad compartida y nuestra calidad de vida si no se controlan. Sin embargo, una economía centrada en el clima estimulará el crecimiento y las oportunidades y, al mismo tiempo, aportará soluciones para remediar la crisis climática. Una acción ambiental ambiciosa sólo puede lograrse con una mano de obra fuerte y oportunidades de trabajo de alta calidad para apoyarla. La Ciudad liderará el camino invirtiendo en formación laboral, encontrando oportunidades para mantener a los trabajadores afectados en sus profesiones actuales en la mayor medida posible, y en asociaciones innovadoras y programas piloto que creen oportunidades locales. Una parte de este liderazgo es la obtención de un pleno entendimiento del impacto que tendrán las principales políticas ambientales en nuestros vecinos en varias industrias. Con ese fin, la Ciudad se asoció con el Instituto de Electrificación de Edificios y Economía Inclusiva para realizar un Estudio de Impacto de la Fuerza Laboral⁷ de dos de las medidas más importantes en el CAP, eliminar los combustibles fósiles de las nuevas construcciones (Medida 1.2) y la transición de todas las instalaciones de la Ciudad a cero emisiones (Medida 1.3).

Según el Estudio de Impacto de la Fuerza Laboral, los nuevos requisitos de construcción dan lugar a 60-65 menos trabajos de construcción residencial promedio anual en San Diego. Los proyectos municipales de energía limpia previstos para alcanzar los objetivos de la Estrategia 1 tienen el potencial de añadir una media de 70-90 nuevos puestos de trabajo al año durante los próximos 13 años. La Estrategia de Energía Municipal de la Ciudad prioriza las oportunidades, la educación y la capacitación de la fuerza laboral, y la Ciudad se compromete a trabajar con socios laborales y de mano de obra para aprovechar nuestras adaptaciones municipales para proporcionar formación en el trabajo a los aprendices locales en el mercado de la energía limpia para obtener los beneficios descritos anteriormente, así como “orientar ecológicamente” las habilidades existentes y los empleos bien remunerados.

Las políticas y las inversiones asociadas propuestas en este CAP crearán una afluencia de nuevos puestos de trabajo y proporcionarán muchos beneficios comunitarios y económicos en San Diego. Sin embargo, algunas acciones también pueden afectar a nuestros

⁷ Análisis de impacto laboral en San Diego. El Instituto de Electrificación de Edificios. Diciembre 2021. https://www.sandiego.gov/sites/default/files/sd_jobs_impact_analysis_summary_memo_dec2021_final-2.pdf

trabajadores cualificados pertenecientes a industrias dependientes de los combustibles fósiles. Es necesaria una mano de obra altamente cualificada y bien remunerada para descarbonizar nuestro entorno construido y electrificar nuestro sector del transporte. La distribución equitativa y justa de las nuevas oportunidades de empleo y los beneficios económicos no se producirá automáticamente. La Ciudad reconoce que a medida que avanzamos hacia las emisiones netas cero de gases de efecto invernadero, debemos emparejar las políticas de reducción de emisiones con inversiones en otras tecnologías, prácticas de construcción o programas de mano de obra para proporcionar una transición justa y garantizar que los nuevos campos ofrezcan empleos buenos y con salarios dignos que proporcionen la seguridad necesaria para mantener a las familias de San Diego.

No hay que subestimar la complejidad e interdependencia de los distintos elementos de la “transición justa”, que requieren una amplia colaboración y planificación a largo plazo en todos los niveles de gobierno. Las garantías salariales para los trabajadores en transición, la seguridad de las pensiones para los sindicatos afectados, la priorización de la colocación de los trabajadores desplazados y los puentes salariales hasta la jubilación para los trabajadores que se acercan al final de sus carreras son elementos que deben considerarse cuidadosamente para garantizar que ningún trabajador se quede atrás durante este cambio. Las asociaciones sólidas en todo el ecosistema de la mano de obra son fundamentales para una transición exitosa y equitativa para dejar los combustibles fósiles en San Diego. Esta transición en toda la economía requerirá el compromiso de todo el mercado laboral, incluidos los empleadores, los trabajadores, los sindicatos y nuestros propios organismos públicos. La Ciudad puede ser un catalizador de esta “transición justa” liderando la planificación inicial y a largo plazo, facilitando la coordinación regional y comprometiéndose con los organismos estatales y federales responsables de la política laboral y la provisión de fondos.



Asociaciones y Promoción

La Ciudad no puede resolver la crisis climática global de forma aislada. Para lograr un cambio transformador es necesario desarrollar asociaciones sólidas y aprovechar las oportunidades para promover las prioridades de San Diego. La Ciudad no siempre tiene el control directo, sin embargo, hay muchos espacios donde la Ciudad tiene la capacidad de promover la reforma necesaria para proteger el medio ambiente de San Diego y lograr mejoras en la calidad del aire, la resiliencia económica, una transición justa para nuestros ciudadanos, y los resultados de salud pública que son de importancia significativa para nuestras comunidades. Este es un componente principal del trabajo que será realizado en el Plan de Implementación del CAP, para garantizar que contamos con las alianzas para incrementar la eficiencia y la efectividad en la implementación exitosa del CAP.

CONDADO DE SAN DIEGO

El Condado de San Diego está actualizando su Plan de Acción Ambiental al mismo tiempo que el Plan de Acción Ambiental de la Ciudad. En 2021, el Consejo de Supervisores del Condado de San Diego aprobó el desarrollo de un Marco para un plan regional de sostenibilidad con cero emisiones de carbono en colaboración con la Escuela de Política y Estrategia Global de la Universidad de San Diego y el Centro de Iniciativas de Política Energética de la Universidad de San Diego (USD). El Marco proporcionará vías basadas en la ciencia para lograr el nivel cero de carbono en la región. Además, el Marco fomentará la colaboración regional entre los organismos públicos, las universidades, las escuelas, las empresas, los trabajadores, las comunidades y las tribus, así como el aprovechamiento de los recursos a nivel estatal y federal. El proyecto marco más actual describe los planes ambientales aprobados por toda la región y las reducciones colectivas, dando lugar a una prevención y una reducción de las emisiones netas de GEI para toda la región; sin embargo, el marco no incluye el objetivo de cero emisiones netas propuesto de la Ciudad y las estrategias y acciones asociadas para reducir los GEI señalados en este plan. Una vez aprobado este CAP, el marco deberá ser actualizado para definir claramente el compromiso de la Ciudad de representar con mayor precisión los esfuerzos de planificación e implementación ambiental necesarios por parte del condado y otras ciudades en la región para cumplir con el objetivo de cero emisiones a nivel regional.

ASOCIACIÓN DE GOBIERNOS DE SAN DIEGO

La Asociación de Gobiernos de San Diego (SANDAG) es la Organización de Planificación Metropolitana (MPO por sus siglas en inglés) de la región de San Diego. Las funciones fundamentales de SANDAG son: planificar el crecimiento futuro de la región identificando las áreas de crecimiento inteligente con el apoyo de un plan de transporte a gran escala a través del Plan Regional (RP) que se actualiza cada 4 años y el desarrollo de un Programa Regional de Mejora del

Transporte (RTIP) que asigne fondos a proyectos a corto plazo que apliquen el Plan Regional. SANDAG proporciona el foro público para las decisiones políticas regionales sobre el crecimiento, la planificación del transporte y la construcción del sistema de transporte público, la gestión medioambiental, la vivienda, los espacios abiertos, la energía, la seguridad pública y los temas binacionales. Durante el desarrollo de esta actualización del CAP, SANDAG ha liderado un amplio esfuerzo comunitario para desarrollar San Diego Forward: El Plan Regional 2021. El Plan Regional 2021 de SANDAG realizará un progreso significativo para facilitar los desplazamientos por San Diego sin utilizar el automóvil, pero no será suficiente para alcanzar los agresivos objetivos detallados en este CAP. Alcanzar nuestros objetivos también requerirá una importante inversión dirigida por la Ciudad.

El alcalde Todd Gloria es actualmente el primer vicepresidente del Consejo de Directores de SANDAG y está acompañado por el presidente del Consejo Sean Elo-Rivera. Otros concejales también representan a la ciudad de San Diego en varios comités, subcomités y grupos de trabajo de SANDAG. Docenas de empleados de la Ciudad son también miembros de otros grupos de trabajo, comités, consejos y equipos de estudio de proyectos de SANDAG, colaborando y asesorando regularmente a SANDAG para ayudar a desarrollar la política, los planes y los proyectos regionales que, en última instancia, se someten a la aprobación del Consejo de Directores. Por ejemplo, la Ciudad es un miembro fundador de la Colaboración para Acelerar a Cero Emisiones (A2Z) dirigida por SANDAG. El objetivo de A2Z es desarrollar una visión y poner en marcha una Estrategia Regional de Vehículos Eléctricos (VE) de San Diego que acelere la inversión en vehículos de cero emisiones y en infraestructura de VE que reduzca la contaminación del aire y las emisiones de gases de efecto invernadero para combatir el cambio climático. El personal de la Ciudad se coordina regularmente con SANDAG en la modelización del transporte, la planificación, el transporte activo y la ingeniería para todas las actualizaciones del plan comunitario, el corredor multimodal, el transporte activo y los planes específicos. La Ciudad tiene un Enlace SANDAG/MTS que ayuda a facilitar la coordinación en los proyectos de SANDAG y MTS, incluyendo la administración del Memorando de Entendimiento (MOU) entre SANDAG y la Ciudad, para agilizar los procesos de permisos de la Ciudad para construir mejoras, y la transferencia de mejoras a los departamentos propietarios de activos de la Ciudad una vez que la construcción se haya completado.

DISTRITO DE CONTROL DE LA CONTAMINACIÓN DEL AIRE DE SAN DIEGO

El Distrito de Control de la Contaminación del Aire de San Diego (APCD) trabaja para mejorar la salud y el bienestar de los residentes de San Diego a través de la mejora de la calidad del aire, garantizando que las empresas comerciales, industriales, de transporte y agrícolas tengan permiso y cumplan con las leyes de control de la contaminación del aire.; incentivando las tecnologías más limpias mediante oportunidades de subvención; y controlando, muestreando y registrando la calidad del aire mediante una red de equipos situados en todo el condado y alertando

a la región de las condiciones de calidad del aire. Estos esfuerzos suelen tener el beneficio adicional de mejorar las emisiones de gases de efecto invernadero a la vez que se reduce el nivel de contaminantes criterio. La aprobación de la Ley 423 de la Asamblea de California reestructuró la junta de la APCD para alinearla mejor con otras agencias regionales, y ahora permite que la ciudad de San Diego tenga un máximo de dos miembros, ya sea del Alcalde o del Consejo. En la actualidad, dos miembros del ayuntamiento forman parte de la junta de la APCD.

La ciudad colabora estrechamente con la APCD en una serie de planes y normativas regionales, como la Estrategia Regional de Calidad del Aire y el Plan de Reducción de Emisiones de la Comunidad de los Barrios de Justicia Ambiental de Portside (CERP) y el CERP de las próximas comunidades fronterizas. El CERP de Portside fue desarrollado en un proceso impulsado por la comunidad para detallar las acciones y estrategias que APCD utilizará para reducir la contaminación del aire y mejorar la salud pública en estos barrios de la Ciudad: Barrio Logan, Sherman Heights y Logan Heights. La Ciudad sigue siendo miembro del comité directivo para apoyar la aplicación del CERP.

AUTORIDAD DEL AGUA DEL CONDADO DE SAN DIEGO

La Autoridad del Agua del Condado de San Diego (SDCWA) es el proveedor regional al por mayor de agua importada que complementa los suministros locales de agua para 24 proveedores de agua al por menor en el Condado de San Diego, incluyendo el Departamento de Servicios Públicos de la Ciudad. Esto convierte a la SDCWA en un socio vital para garantizar la fiabilidad del suministro de agua para los clientes de la Ciudad e identificar oportunidades para mejorar el impacto de las emisiones del nexo entre energía y agua. La ciudad tiene actualmente 10 puestos en el consejo.

SISTEMA DE TRÁNSITO METROPOLITANO DE SAN DIEGO

El Sistema de Tránsito Metropolitano de San Diego (MTS) es una de las dos agencias que proporcionan transporte público a la ciudad de San Diego. MTS da servicio a todas las comunidades al sur de la SR-56, lo que incluye a la mayoría de los residentes de la ciudad. MTS mantiene y opera la red de trenes ligeros (trolebús) y de autobuses. Además, autoriza y regula los taxis, las jitneys y otros servicios de transporte privado de pasajeros de alquiler. El alcalde Todd Gloria y tres concejales actualmente forman parte del consejo de administración de MTS. En 2020, la agencia puso en marcha un plan para que la flota de autobuses sea totalmente de cero emisiones en 2040. MTS también ha puesto en marcha un programa piloto para proporcionar a los jóvenes pases de oportunidad, haciendo que el transporte sea más accesible y allanando el camino para que las futuras generaciones utilicen el sistema de transporte como primera opción para desplazarse.

La asociación con MTS es necesaria para garantizar que las operaciones de este sistema de transporte puedan soportar el aumento de la densidad y el número de usuarios y lograr un nivel de eficiencia que ofrezca una alternativa a la utilización

del automóvil. En la actualidad, la Ciudad cuenta con un personal de enlace dedicado a SANDAG/MTS que facilita la coordinación y el trabajo en los nuevos carriles de Bus Rapid Transit (BRT) y la mejora de la coordinación de las señales para aumentar la eficiencia y la puntualidad.

DISTRITO DE TRÁNSITO DEL NORTE DEL CONDADO

El Distrito de Tránsito del Norte del Condado (NCTD) proporciona transporte público para la región del Norte del Condado, incluyendo las comunidades de la Ciudad de San Diego al norte de la SR-56. NCTD opera los servicios de autobús en la región del norte del condado, así como el tren de cercanías Coaster y Sprinter que conecta el centro de San Diego con las ciudades del norte del condado. Un concejal forma parte del Consejo de Administración de NCTD como miembro asesor sin derecho a voto.

ENERGÍA COMUNITARIA DE SAN DIEGO

San Diego Community Power (SDCP) es un programa de agregación de opciones comunitarias (CCA) que compra electricidad en nombre de sus clientes y se asocia con San Diego Gas and Electric (SDG&E) para suministrar electricidad a hogares, empresas y municipios. El CAP de 2015 fue fundamental para el establecimiento y el éxito del programa de agregación de opciones comunitarias de la región. El SDCP da prioridad a las energías limpias y renovables y apoya a San Diego en la consecución de su objetivo de energía 100% renovable. Las ciudades de San Diego, Chula Vista, Encinitas, La Mesa e Imperial Beach son los miembros fundadores del SDCP. El Condado de San Diego y National City se unieron al SDCP en 2021.

El SDCP ha comenzado recientemente a desarrollar sus propios programas destinados a aumentar la generación local de energía limpia y seguirá desarrollando programas que involucren a los residentes, las empresas y las comunidades en la transición a la electricidad 100% renovable. A partir de 2022, SDCP está comenzando a cambiar a los residentes de San Diego a 50 % de energía renovable, con la capacidad de aumentar ese servicio a 100 % de energía renovable. Las instalaciones de la Ciudad han hecho la transición y reciben el servicio del programa Power100 de SDCP, que promete suministrar energía de fuentes 100% renovables y libres de carbono. La Ciudad tiene un puesto en el consejo del SDCP, actualmente representado por un concejal. La Ciudad se compromete a asociarse con el SDCP para futuras colaboraciones en materia de programación y proyectos energéticos locales, especialmente para satisfacer las necesidades de nuestras Comunidades de Prioridad.

COLABORACIÓN REGIONAL DE SAN DIEGO PARA EL CLIMA

La Colaboración Regional de San Diego para el Clima (SDRCC) se estableció en 2011, como una red para que los organismos públicos avancen en soluciones para el

cambio climático que mitiguen las emisiones de GEI y se adapten a los efectos del cambio climático. En asociación con el mundo académico, las organizaciones sin fines de lucro y los líderes empresariales y comunitarios, la Colaboración eleva el perfil del liderazgo regional, comparte la experiencia y aprovecha los recursos para obtener beneficios compartidos. La Ciudad de San Diego es miembro fundador del SDRCC.

PUERTO DE SAN DIEGO

El Puerto de San Diego (el Puerto) es un distrito especialmente creado a lo largo de 34 millas de la Bahía de San Diego, que abarca cinco ciudades. Muchos de los mayores inquilinos, incluyendo la industria marítima, operan a lo largo de los límites de la ciudad de San Diego con el Puerto. En sus esfuerzos por hacer frente a la calidad del aire, el puerto ha adoptado la Estrategia de Aire Limpio Marítimo para lograr la equidad en la salud para todos, al tiempo que establece el objetivo de tener un 100% de camiones y equipos de manipulación de carga con cero emisiones para 2030. La Ciudad busca ser un socio más fuerte con el Puerto para ayudar a lograr sus objetivos de aire limpio y mejorar la salud y el bienestar de los residentes de San Diego en nuestras comunidades portuarias, así como la reducción de los gases de efecto invernadero por una mejor calidad del aire. La Ciudad nombra a tres Comisionados Portuarios para la Junta con la aprobación del Consejo Municipal de las nominaciones del Alcalde.

SAN DIEGO GAS & ELECTRIC (SDG&E)

En 2021, la Ciudad celebró un Acuerdo de Cooperación Energética con SDG&E como parte de las Franquicias Eléctrica y de Gas. En virtud de este acuerdo, SDG&E se compromete a colaborar con la ciudad para alcanzar los principios y políticas del Plan de Acción Ambiental, proporcionando energía limpia, segura, confiable y equitativa a los residentes de San Diego y apoyando los objetivos de energía limpia de la ciudad con respecto a la reducción de las emisiones de GEI. Esto incluirá la identificación de programas de eficiencia energética y respuesta a la demanda, la mejora del dosel de árboles urbanos y el apoyo a programas de transporte limpio. Además, SDG&E y la Ciudad trabajarán juntos en objetivos de resiliencia y confiabilidad, tales como la seguridad contra incendios forestales, las microrredes y el apoyo al Centro de Operaciones de Emergencia de la Ciudad. Otros esfuerzos incluyen la expansión de la energía solar centrada en la equidad, el diseño de viviendas asequibles, la carga de vehículos sin emisiones, y el fomento de la diversidad en la mano de obra local de energías limpias. En virtud del Acuerdo de Cooperación Energética, SDG&E y la ciudad se reunirán periódicamente durante cada año para evaluar sus progresos y establecer nuevos objetivos. El Fondo de Equidad Ambiental (CEF por sus siglas en inglés) se financia en parte con las tasas recaudadas por el acuerdo de franquicia de energía con SDG&E.

Acción Ambiental del Estado de California



La ciudad de San Diego se coordina con el Estado en las propuestas legislativas y reglamentarias que avanzan en la sostenibilidad y la acción ambiental para reducir los gases de efecto invernadero y los contaminantes y avanzar en la aplicación local de los objetivos medioambientales. La Ciudad ha avanzado en la financiación y las prioridades políticas a través de la acción legislativa en temas tan variados como la desviación de residuos, la electrificación de vehículos, la energía limpia y los agregadores de elección comunitaria, el transporte activo y el tránsito, y la resiliencia. Esto incluye actuar sobre las políticas que promueven los objetivos de la Ciudad de centrar el desarrollo de repoblamiento cerca del sistema de transporte y las áreas de altos recursos, y dar prioridad a la equidad y las Comunidades de Prioridad. Al trabajar con los legisladores y reguladores estatales, la Ciudad intenta equilibrar el control local y la financiación disponible con el objetivo compartido de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, y sus impactos nocivos relacionados con la calidad del aire y la salud pública, en los ámbitos del transporte, la energía, los residuos, las flotas y los edificios municipales, y la resiliencia, entre muchos otros.

AB 32

La aprobación de la AB 32, también conocida como la Ley de Soluciones al Calentamiento Global de California de 2006, exigió a California que redujera sus emisiones de gases de efecto invernadero a los niveles de 1990 para el año 2020, es decir, una reducción de aproximadamente el 15 por ciento por debajo de las emisiones previstas en un escenario “sin cambios”.

SB 32 / AB 197

Este proyecto de ley se basa en la AB 32 y requiere que California reduzca las emisiones de GEI en todo el estado a un 40% por debajo del nivel de 1990 para 2030. El SB 32 entró en vigor una vez que se aprobó la AB 197 el 8 de septiembre de 2016. La AB 197 aumenta la supervisión legislativa sobre la Junta de Recursos del Aire de California, no solo al Gobernador sino también a la Legislatura.

ORDEN EJECUTIVA B-55-18/DIRECTIVA DEL GOBERNADOR NEWSOM

Esta orden ejecutiva fue emitida por el gobernador Brown en 2018 y establece como objetivo estatal alcanzar la neutralidad de carbono lo antes posible, y a más tardar en 2045, y lograr y mantener las emisiones netas negativas a partir de entonces. Además de este objetivo, el gobernador Newsom anunció en 2021 que la Comisión de Servicios Públicos de California establecerá un objetivo más ambicioso de adquisición de electricidad para 2030 y que la Junta de Recursos del Aire de California acelerará los avances y evaluará las vías para lograr la neutralidad del carbono para 2035⁸.

ORDEN EJECUTIVA N-79-20

Esta orden ejecutiva fue emitida por el Gobernador Newsom en enero de 2021 y exige la eliminación progresiva de los nuevos vehículos de pasajeros de combustión interna para 2035 en el Estado de California.

PLAN DE ALCANCE DEL CARB

La AB32 ordena a al CARB que desarrolle un plan de alcance que detalle cómo el Estado de California alcanzará los objetivos de reducción de GEI establecidos. Desde 2008, el CARB ha publicado tres planes de alcance y actualmente está trabajando en una actualización que establecería el camino para lograr la neutralidad de carbono en 2045 y desarrollaría un análisis para lograr la neutralidad de carbono en 2035⁹. El Plan de Alcance del Anteproyecto fue publicado en 2022 y se espera que sea adoptado en 2023.

⁸ <https://www.gov.ca.gov/2021/07/09/governor-newsom-holds-virtual-discussion-with-leading-climate-scientists-on-states-progress-toward-carbon-neutrality/>

⁹ <https://ww2.arb.ca.gov/our-work/programs/ab-32-climate-change-scoping-plan>

Iniciativas Globales

Las ciudades contribuyen de forma decisiva a la acción ambiental nacional y mundial. San Diego está trabajando para alinear nuestros esfuerzos con la perspectiva más amplia de la sostenibilidad. Al vincular los esfuerzos locales de la Ciudad con los esfuerzos globales, localizamos el llamamiento universal para lograr un futuro mejor y más sostenible para todos.



INICIATIVA CARRERA AL CERO

La ciudad de San Diego se unió a la iniciativa Raceto Zero (Carrera al Cero) en agosto de 2021. Se trata de una campaña mundial para reunir el liderazgo y el apoyo de las empresas, las ciudades, las regiones y los inversores para lograr una recuperación saludable, resiliente y con cero emisiones de carbono que prevenga futuras amenazas, cree empleos bien remunerados y desbloquee un crecimiento inclusivo y sostenible.

¹⁰ <https://sciencebasedtargetsnetwork.org/wp-content/uploads/2021/04/SBTs-for-cities-guide.pdf>

Al adherirse a la iniciativa “Raceto Zero”, la Ciudad voluntariamente se comprometió a llevar a cabo una serie de acciones incluidas en este CAP y desarrolló un objetivo de reducción de emisiones “justo” que tiene en cuenta el producto interno bruto (PIB) de toda la ciudad. La metodología para establecer un objetivo de reparto equitativo del CAP fija la norma de 15.000 dólares/habitante como alto para el PIB. La metodología del Protocolo¹⁰ Comunitario del ICLEI se utilizó para determinar el objetivo del CAP de la Ciudad basado en la ciencia para este programa, que se describe con más detalle en el Apéndice C. Al unirse a la Carrera al Cero, las ciudades obtienen el reconocimiento formal de los esfuerzos por parte de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (UNFCCC), el acceso a los eventos previos y a la COP26, y el acceso a los recursos, las herramientas y, en algunos casos, la asistencia técnica que ofrecen los socios de la Carrera al Cero.

EL COMPROMISO DE ESTADOS UNIDOS Y EL ACUERDO CLIMÁTICO DE PARÍS

En 2017, la Ciudad de San Diego se convirtió en signataria de la declaración “We Are Still In (Todavía somos parte)”, uniéndose a 290 ciudades y condados de Estados Unidos en el compromiso de cumplir la promesa del Acuerdo de París, concretamente el objetivo de reducción de emisiones de Estados Unidos de recortar las emisiones de gases de efecto invernadero entre un 26 y un 28% por debajo de los niveles de 2005 para 2025.

**WE ARE
STILL IN**



El Acuerdo de París de 2015 es un acuerdo medioambiental histórico que fue adoptado por 191 países para abordar el cambio climático y sus impactos. El acuerdo se propone reducir sustancialmente las emisiones de gases de efecto invernadero en un esfuerzo por limitar el aumento de la temperatura global en este siglo a 2 grados centígrados por encima de los niveles preindustriales. Estados Unidos se reincorporó al Acuerdo de París en febrero de 2021 tras retirarse brevemente en noviembre de 2020.

Este CAP supera los compromisos que los gobiernos nacionales de todo el mundo han asumido en el marco del Acuerdo Climático de París y garantiza que la Ciudad contribuya a su parte justa de emisiones de GEI evitadas.

OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE DE LAS NACIONES UNIDAS

Reconociendo el importante papel que desempeñan las ciudades en la acción ambiental global, la Ciudad de San Diego está trabajando para alinear los esfuerzos de sostenibilidad y otros objetivos de la Ciudad con los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas. Estos objetivos abordan las conexiones entre la acción ambiental y las oportunidades económicas, la educación, la salud pública y la igualdad. Los ODS fueron adoptados por 193 líderes mundiales en septiembre de 2015 como una vía para acabar con la pobreza extrema y el hambre, luchar contra la desigualdad y la injusticia y hacer frente al cambio climático para 2030.

La Ciudad no solo pretende reducir las emisiones de gases efecto invernadero con el Plan de Acción Ambiental, sino que además espera trabajar eficazmente tanto a nivel interdepartamental como con tantas partes interesadas externas como sea posible para abordar la salud, la educación, la desigualdad y la economía.



EL PACTO MUNDIAL DE ALCALDES POR EL CLIMA Y LA ENERGÍA

El Pacto Mundial de Alcaldes por el Clima y la Energía (GCoM por sus siglas en inglés) permite a las ciudades, a los gobiernos locales y a las redes que los apoyan salvar la brecha entre la ambición climática y la realización. La alianza GCoM, que se encuentra en una posición singular en el nexo entre las ciudades, las redes de ciudades, los gobiernos nacionales y supranacionales, y la filantropía, eleva el liderazgo de las ciudades en materia de clima y permite establecer asociaciones estratégicas e innovadoras que se encuentran en la encrucijada de la investigación, los datos, las finanzas y las comunicaciones. La Ciudad de San Diego es un miembro comprometido con el GCoM desde 2015.

PROYECTO DE DIVULGACIÓN DEL CARBONO

El Carbon Disclosure Project (CDP) es una organización sin fines de lucro que opera la mayor plataforma de informes ambientales del mundo. Su objetivo es ayudar a los inversores, las empresas, las ciudades y los estados a comprender y gestionar su impacto medioambiental, haciendo hincapié en la estandarización de los datos. CDP es también la plataforma de información designada para la Carrera al Cero y el Pacto Mundial de Alcaldes. Los datos que alberga CDP se ponen a disposición del público para fomentar la transparencia y la responsabilidad. La Ciudad de San Diego es una de las 165 ciudades de EE.UU. que informan a CDP y lo ha hecho de forma constante durante 11 años. En 2021, la Ciudad recibió su calificación más alta, que fue A-, mejorando notablemente los resultados de los años anteriores.





Las Intersecciones de la Acción Ambiental

La política para la acción ambiental se interrelaciona con todas las áreas de nuestras vidas: la calidad del aire, la salud pública y la vivienda. Mientras que la Ciudad trabaja para reducir las emisiones de GEI, el personal considera además los impactos de la política para otros sectores. Esta sección señala las interacciones y la necesidad de colaboración y coordinación.

Calidad del aire y Salud pública

Las acciones humanas que aceleran el cambio climático también degradan la calidad del aire y tienen efectos perjudiciales para la salud y el bienestar de las personas. Estos efectos tienen un impacto desproporcionadamente negativo en las comunidades con un elevado número de residentes de color y que viven en el nivel de pobreza o por debajo del mismo. Estos efectos son el resultado directo de decisiones políticas y de uso del suelo que se remontan a muchos años atrás.

Muchas de nuestras comunidades identificadas por nuestro Índice de Equidad Ambiental como Comunidades de Prioridad se ven gravemente afectadas por la mala calidad del aire. Por ejemplo, hay niveles de un contaminante llamado material particulado de más de 10 micrones de diámetro (PM10) en niveles que exceden las normas nacionales de calidad del aire ambiental (NAAQS), como se informó a través del informe anual de monitoreo de APCD de 2020¹¹. Para lograr un futuro más sostenible y equitativo, es fundamental un intento decidido de rectificar los impactos negativos sobre nuestras Comunidades de Prioridad y la salud de nuestras comunidades. La Ciudad ha incluido una sección de Aire Limpio en el CAP dedicada a la calidad del aire y a la salud pública de nuestros residentes, y a esbozar las estrategias, medidas y acciones que, al tiempo que reducen y evitan las emisiones de GEI, también serán necesarias para mejorar la calidad del aire en comunidades que han sufrido durante décadas y mejorar la salud de algunos de nuestros residentes más vulnerables.

Inseguridad Alimentaria

Según una investigación realizada por Hunger Coalition (Coalición contra el Hambre) de San Diego, se estima que 1 de cada 3 personas en el condado de San Diego padece inseguridad nutricional o es incapaz de proveer tres comidas nutritivas al día para ellos mismos y/o sus familias. Además, vemos que la inseguridad nutricional

afecta de forma abrumadora a las comunidades de color. En 2019, sólo el 25 por ciento de los residentes del Condado se enfrentó a la inseguridad nutricional, sin embargo, el 44 por ciento se identificó como negro, el 37 por ciento como indígena, y el 44 por ciento como hispano/latino/latinx. En 2020, el porcentaje de personas que se enfrentan a la inseguridad alimentaria era del 31%.¹²

La Ciudad reconoce que no podemos avanzar en la consecución de un futuro sostenible si no podemos garantizar que nuestros residentes más vulnerables tengan acceso a necesidades como una alimentación asequible y saludable. Otro subproducto de la exclusión del “redlining” se ilustra en los patrones de uso del suelo de la ciudad en varias de nuestras Comunidades de Prioridad, donde hay una falta de tiendas de comestibles cercanas. Esto crea una barrera importante para acceder a alimentos sanos y frescos, especialmente para los residentes con ingresos más bajos que tienen menos probabilidades de poseer un automóvil y que actualmente carecen de instalaciones de transporte activo y de calidad. Debemos garantizar que todos los residentes tengan acceso a alimentos saludables, a través de la promoción de recursos localizados como huertos comunitarios y una política de uso del suelo que facilite el acceso a alimentos saludables en los negocios locales de cada barrio.

A escala mundial, las actividades del sistema alimentario industrial son los principales impulsores del cambio climático y son especialmente vulnerables a los fenómenos meteorológicos. Estas actividades del sistema alimentario mundial, que incluyen la deforestación para uso agrícola industrial, la producción, el transporte, el procesamiento y el envasado de alimentos, la congelación y la venta al por menor, y los residuos, representan el 37% del total de los GEI mundiales. El potencial de reducción de GEI de las estrategias de los sistemas alimentarios comunitarios, incluyendo la minimización del desperdicio de alimentos y la localización de los sistemas alimentarios, es significativo.



¹¹ https://www.sandiegocounty.gov/content/dam/sdc/apcd/monitoring/2020_Network_Plan.pdf

¹² <https://www.sandiegohungercoalition.org/research>

Estilos de vida activos y saludables

El sistema de transporte tiene un impacto directo en la salud y el estilo de vida de nuestros residentes. Desde la expansión del automóvil, las políticas de transporte se han centrado en facilitar la conducción, a menudo en detrimento de los desplazamientos a pie, en bicicleta o en transporte público. El énfasis en el automóvil ha conducido a la dispersión de los usos del suelo, a la falta de infraestructuras peatonales, a la compartimentación de los entornos construidos, a estilos de vida menos activos y a una mayor incidencia de la obesidad y las enfermedades crónicas. La forma y la distancia de los desplazamientos de las personas en la Ciudad representan más del 50% de todas las emisiones locales de GEI. El sector del transporte es el que más posibilidades tiene de contribuir al objetivo de cero emisiones netas de gases de efecto invernadero mediante el empleo de mejoras económicas y tecnológicas que se apoyen mutuamente.

La planificación de un transporte activo seguro y agradable y de espacios públicos de alta calidad para personas de todas las capacidades son iniciativas complementarias. Los parques, los senderos, las infraestructuras para peatones y ciclistas y las vías de uso compartido ofrecen oportunidades para que la gente se desplace de forma segura. “El diseño universal es un enfoque para el desarrollo de productos y ambientes que pueden ser utilizados eficazmente por todas las personas, en la mayor medida posible, sin necesidad de adaptación o diseño especializado” (North Carolina State University, 1997). El diseño universal va más allá del enfoque estrecho y obligatorio de la “accesibilidad” para abordar las necesidades de todas las personas en beneficio de la población en general. Integra la usabilidad con otras preocupaciones, como la estética, el diseño sostenible y el urbanismo.



Artes y Cultura

La creatividad es una herramienta esencial para que la Ciudad genere una acción ambiental innovadora y un compromiso medioambiental, al tiempo que se apoyan los esfuerzos en torno a la planificación cultural, la cohesión social, la salud y el crecimiento económico inclusivo. La vida creativa de San Diego conecta a las personas entre sí, ofreciendo una importante plataforma para orientar la participación, el desarrollo de soluciones creativas y la construcción de capital social; la Ciudad puede asegurar su futuro sostenible aprovechando sus sectores artísticos, culturales y creativos.

Estos sectores se distinguen por su capacidad para afrontar retos complejos de forma provocadora y experimental, estimulando a menudo el diálogo con y sobre nuevos contextos y utilizando la ideación y formas creativas de investigación en lugar de perseguir u ofrecer soluciones mecánicas. El arte y la cultura también pueden ser un medio importante para que la gente se comprometa con el cambio climático, incluyendo los impactos, la mitigación y la adaptación.

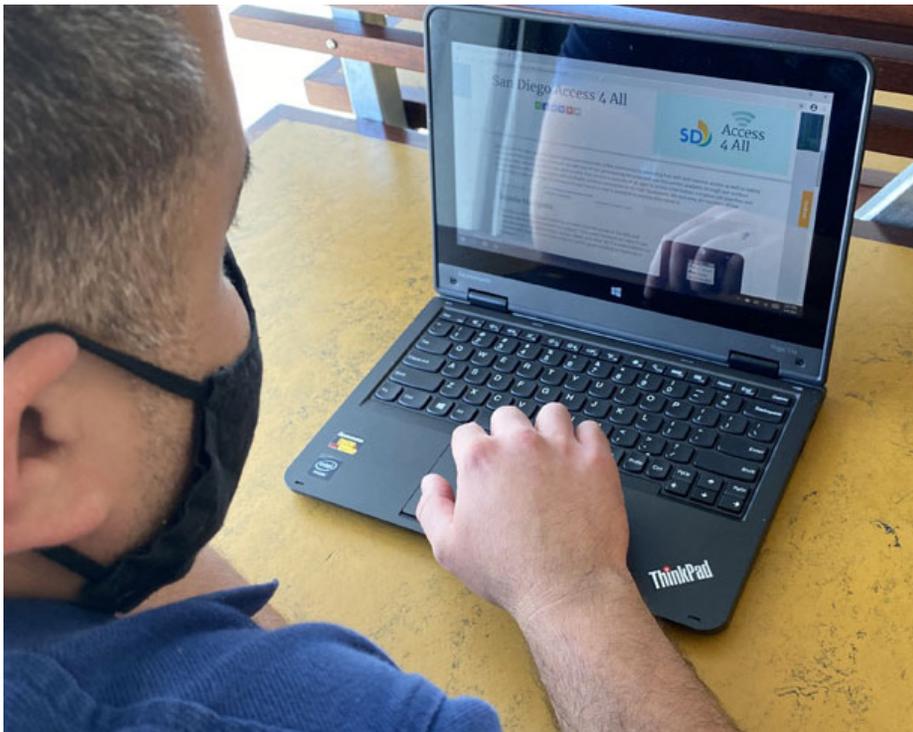


¹³ El diseño universal es un enfoque para el desarrollo de productos y entornos que pueden ser utilizados de manera efectiva por todas las personas, en la mayor medida posible, sin necesidad de adaptación o diseño especializado” (North Carolina State University, 1997).

La Brecha Digital

La brecha digital se refiere a la disparidad creciente entre los miembros de la sociedad que tienen y los que no tienen un acceso confiable al servicio de banda ancha y un dispositivo adecuado para conectarse a Internet¹⁵. Esta disparidad crea una barrera para que algunos residentes puedan acceder a oportunidades como la participación cívica, el trabajo a distancia, el aprendizaje a distancia o las visitas virtuales a centros de salud que reduzcan el impacto del transporte; o recibir información de su medidor de energía para ahorrarla. Durante la pandemia de Covid-19, el impacto de la brecha digital en nuestros residentes de las Comunidades de Prioridad se puso de manifiesto como una cuestión urgente de equidad.

La Ciudad de San Diego está tomando medidas para cerrar la brecha digital que deja a decenas de miles de residentes de San Diego sin acceso a Internet. A través del programa SD Access 4 All¹⁶ (Acceso para todos en San Diego), la ciudad ofrece ahora Wi-Fi público en más de 300 lugares públicos y ha adquirido cientos de computadoras portátiles y hotspots (puntos de acceso celular) que pueden ser utilizados en las bibliotecas sin costo alguno.



Comunidades seguras y prósperas

La seguridad pública afecta seriamente el bienestar de la comunidad, lo cual es fundamental en la acción ambiental. El Departamento de Seguridad Nacional de los Estados Unidos reconoce la relación entre la emergencia ambiental actual y la seguridad nacional. A nivel local, los impactos del cambio climático no afectan solamente al ambiente, sino que también pueden dar lugar a un aumento de los índices de delincuencia, violencia, desamparo y desplazamiento. Si bien San Diego cuenta con un índice de delincuencia relativamente bajo comparado con el promedio nacional, la Ciudad ha observado un aumento en los índices de delincuencia comparables a los del país. Reconocer que hay un vínculo entre el cambio climático y la seguridad pública es imprescindible para que la Ciudad de San Diego priorice la acción ambiental al invertir nuevamente en las comunidades que más lo necesitan. Esto incluye inversiones en educación, alumbrado público, parques y centros recreativos, albergues y viviendas permanentes, y otras áreas de reunión comunitarias.

El Objetivo de Desarrollo Sostenible 11 de las Naciones Unidas hace un llamado a las ciudades y las comunidades para que sean inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles. El CAP compromete a la Ciudad a aplicar acciones como corresponde. Además, el Objetivo de Desarrollo Sostenible 16 pretende “promover sociedades pacíficas e inclusivas para un desarrollo sostenible, facilitar el acceso a la justicia para todos y crear instituciones efectivas, transparentes e inclusivas en todos los niveles”. La Ciudad procura aplicar el CAP a medida que conserva estos principios de paz e inclusividad para las futuras generaciones.



Vivienda

La vivienda y la acción ambiental están íntimamente ligadas. La ubicación y el tipo de viviendas, lugares de trabajo y servicios desempeñan un papel importante en las emisiones de GEI de la ciudad, así como en la comodidad y la calidad de vida de nuestros residentes. Como muchas ciudades de California y del país, San Diego se enfrenta a una crisis de asequibilidad de la vivienda. Esto se debe en gran parte a que la producción de viviendas no ha seguido el ritmo de la creciente población de la Ciudad y de la región.

La planificación estratégica de nuevas viviendas en los lugares adecuados de nuestra Ciudad es fundamental para alcanzar los objetivos climáticos de la Ciudad. Las viviendas deben estar situadas de forma que los residentes puedan acceder de forma segura y agradable al trabajo, a la escuela, a los servicios, a las compras, a los espacios públicos y a los amigos y familiares caminando, en bicicleta o en transporte público. Estas inversiones deliberadas en viviendas adicionales no sólo pueden proporcionar una vivienda muy necesaria para todos nosotros, sino que también pueden conducir a experiencias más saludables, activas y agradables para nuestros residentes.



La política de vivienda es una política ambiental. Estas cuestiones que se entrecruzan deben considerarse conjuntamente para garantizar un futuro más equitativo y sostenible para todos los residentes de San Diego.

Los impactos del cambio climático pueden tener efectos devastadores sobre la oferta y la asequibilidad de la vivienda. Las acciones para lograr los objetivos de este CAP deben evitar el desplazamiento involuntario de los residentes actuales. Para garantizar que las inversiones en una ciudad más sostenible sean beneficiosas para los residentes actuales y futuros de la comunidad, el Elemento de Vivienda del Plan General tiene varios objetivos, entre ellos la mejora del parque de viviendas existente para preservar las viviendas asequibles existentes, la provisión de nuevas viviendas asequibles y la mejora de la calidad de vida para desarrollar comunidades equitativas y evitar el desplazamiento de los residentes.

Elemento de Justicia Ambiental

La Ciudad está desarrollando un Elemento de Justicia Ambiental en el Plan General. El Elemento de Justicia Ambiental desarrollará metas, objetivos, políticas y acciones para abordar los siguientes temas para los barrios que experimentan desproporcionadamente la contaminación y otras dificultades de salud:

- Exposición a la contaminación y calidad del aire
- Acceso a alimentos saludables
- Actividad física
- Instalaciones públicas, parques e infraestructuras de apoyo a la salud
- Hogares seguros y saludables
- Otros riesgos sanitarios específicos o compuestos
- Compromiso cívico en el proceso de toma de decisiones públicas



El Elemento de Justicia Ambiental del Plan General se centrará más estrechamente en muchas de las áreas temáticas abordadas en este CAP y se basará en este trabajo en colaboración con los residentes que viven en las Comunidades de Prioridad.

Climate Resilient SD

Climate Resilient SD (San Diego resiliente al clima) es el plan integral de la Ciudad para prepararse, adaptarse y recuperarse de los impactos de un clima cambiante. En esencia, Climate Resilient SD es un plan para que los habitantes de San Diego no sólo se adapten, sino que prosperen ante el calor extremo, los incendios forestales, la subida del nivel del mar, las inundaciones y la sequía. Climate Resilient SD se centra en cómo podemos proteger a los más vulnerables al cambio climático y mejorar la vida de los habitantes de nuestra ciudad mientras nos preparamos para un clima cambiante.



Climate Resilient SD tiene como objetivo no sólo reducir la exposición o sensibilidad a los peligros del cambio climático, sino también proteger nuestro ambiente natural, conectar nuestras comunidades, abordar las desigualdades existentes y trabajar en sintonía con el CAP para reducir las emisiones de GEI. Climate Resilient SD implementará los objetivos de equidad social de la Ciudad mediante la priorización de las Comunidades de Prioridad para asegurar que las inversiones y los recursos sean priorizados para aquellos con mayores necesidades y menos recursos disponibles para adaptarse. El plan incluye un conjunto de estrategias de adaptación que reducen los riesgos relacionados con el cambio climático para la Ciudad y trabajan para construir comunidades más resistentes, más sostenibles y más equitativas. Al igual que el CAP, las estrategias de Climate Resilient SD se priorizan en función de los “beneficios fundamentales”, es decir, los servicios y beneficios adicionales asociados a la aplicación de la estrategia. A medida que tanto Climate Resilient SD como el CAP avancen en su implementación, las estrategias alineadas servirán tanto para mitigar como para adaptarse al cambio climático y proporcionar un futuro más sostenible y equitativo para los residentes de San Diego. Los objetivos, estrategias y acciones de ambos planes se completaron de forma coordinada para atender mejor las necesidades de los residentes de San Diego en un clima cambiante.

MITIGACIÓN VS. ADAPTACIÓN La mitigación del cambio climático tiene como objetivo reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, frenar el calentamiento global y evitar los peores impactos potenciales del cambio climático. Este es el principal objetivo del Plan de Acción Ambiental de la ciudad. El objetivo de la adaptación al cambio climático, por otro lado, es reducir los impactos de los peligros relacionados con el cambio climático, como el calor extremo, las lluvias extremas o la sequía, los incendios forestales y la subida del nivel del mar. Climate Resilient SD es el plan integral de adaptación y resiliencia de la Ciudad que se centra en aumentar la capacidad local para adaptarse, recuperarse y prosperar en un clima cambiante.



**MAYORS
MONARCH
PLEDGE**

¹⁵ https://www.sandag.org/uploads/projectid/projectid_614_29513.pdf

¹⁶ <https://www.sandiego.gov/sdaccess>



Estrategias para reducir las Emisiones de gases de efecto invernadero

La Ciudad ha identificado seis estrategias centradas en la equidad para ayudar a nuestros residentes a reducir y evitar las emisiones de GEI y para que todos alcancemos el objetivo de cero emisiones netas en 2035 a través de la reducción y la prevención de las emisiones GEI:

- **Estrategia 1: Descarbonización del entorno construido**
- **Estrategia 2: Acceso a energía limpia y renovable**
- **Estrategia 3: Movilidad y uso del suelo**
- **Estrategia 4: Economía circular y comunidades limpias**
- **Estrategia 5: Infraestructuras resistentes y ecosistemas saludables**
- **Estrategia 6: Acciones climáticas emergentes**

Estas estrategias se componen de objetivos asociados, medidas, acciones (cuantificadas) y acciones de soporte (cualitativas; aún no cuantificables) que la Ciudad puede utilizar para evitar o mitigar (reducir) futuras emisiones de GEI. La Ciudad reconoce la necesidad de un enfoque equitativo, de una asignación de recursos centrada en las personas, de una presupuestación a largo plazo y de la coordinación del personal de la Ciudad para garantizar el éxito de cada estrategia. Esto podría ser cuando sea necesario para que el CAP siga siendo eficaz y se cumplan los objetivos. La Ciudad se compromete a cumplir el objetivo de reducción de emisiones de este plan. Con el tiempo, puede ser necesario modificar las estrategias y sus componentes a medida que cambien las circunstancias o se disponga de nueva información. Esto podría incluir la adición de nuevas acciones o el perfeccionamiento de las existentes para que sean más equitativas y aplicables, o para garantizar que el CAP siga siendo eficaz y que se cumplan los objetivos. A medida que avanza la aplicación de conformidad con el Plan de Implementación del CAP, las estrategias y sus componentes se evaluarán y monitorizarán periódicamente. Aunque la Ciudad se ha comprometido a cumplir con el objetivo de la Parte Justa de Carrera a Cero en 2030 y con el objetivo de cero neto de 2035, hay múltiples maneras de lograr el éxito y es necesaria la flexibilidad en la aplicación a medida que las estrategias evolucionan para lograr el camino más eficaz hacia la neutralidad del carbono. La Ciudad puede modificar o actualizar el CAP según cambien las circunstancias. Estas circunstancias podrían incluir, pero no se limitan a que se disponga de nuevos datos y recursos disponibles, legislación o reglamentos estatales y federales, nueva tecnología, nuevos planes regionales, o nuevas normas en los cálculos de reducción de emisiones de GEI. En el caso de las acciones de ordenanzas, políticas o programas locales identificadas, para alcanzar los objetivos del CAP, la Ciudad puede ampliar o sustituir las reducciones equivalentes de GEI mediante otras acciones locales.

Como se señaló anteriormente, la Ciudad ha iniciado el desarrollo de un Plan de Implementación del CAP. Un borrador de matriz ha sido desarrollado y actualizado a través de la difusión al público del borrador del CAP para el aporte y la contribución públicos, el cual inició en noviembre de 2021. Según el compromiso asumido en la respuesta del personal de la Ciudad a la auditoría

del CAP de 2021, tras la aprobación de la actualización del CAP, la Ciudad actualizará el borrador matriz y las medidas y procederá con el desarrollo de un Plan de Implementación integral en el que se detallarán los hitos, las entidades y departamentos municipales responsables, los costes asociados con las posibles fuentes de financiación, así como el calendario previsto para la aplicación. Este plan de implementación será una herramienta poderosa que no solo servirá de base para los planes de trabajo a nivel de departamento que se desarrollarán anualmente y que se utilizarán para fundamentar el proceso presupuestario de la ciudad, sino que también permitirá que el público y las partes interesadas hagan rendir cuentas a la Ciudad respecto a los compromisos y acciones señaladas en este CAP.

Cómo leer esta sección

Como se indica en la sección del proceso de actualización, se ponderaron seis variables en la herramienta de análisis CLIMACT Prio: calidad del aire, salud pública, empleo y economía, resiliencia, aplicación equitativa y factibilidad. La lista completa de consideraciones para evaluar estos elementos es la siguiente.



BENEFICIOS FUNDAMENTALES

La siguiente lista identifica los principales beneficios asociados a la aplicación de cada acción. Estos beneficios fundamentales se identificaron a partir de la participación de los residentes y de las actividades de divulgación, centrándose en las Comunidades de Prioridad.



Calidad del aire

- Calidad del aire en interiores
- Calidad del aire en exteriores



Salud pública

- Reducir la contaminación y la basura
- Incrementar el acceso a alimentos saludables y asequibles
- Aumentar la posibilidad de caminar
- Incrementar el acceso a los parques, los espacios verdes y el ocio
- Mejorar la seguridad (p.ej., peatón, ciclista)



Empleos y economía

- Inversión local generada
- Potencial de empleo local
- Aumentar la asequibilidad del transporte



Resiliencia

- Reducir el efecto de isla de calor
- Incrementar el hábitat natural
- Mejorar los recursos biológicos (por ejemplo, árboles, espacios verdes)
- Mejorar la calidad del agua
- Mayor independencia en cuanto a los recursos locales (por ejemplo, energía, agua)

FACTIBILIDAD Y PROCESOS PARA UNA APLICACIÓN EQUITATIVA

Para jerarquizar las acciones en función de su nivel de factibilidad potencial o de su potencial para impactar positivamente en las Comunidades de Prioridad específicamente, el personal municipal de los departamentos pertinentes consideró los siguientes componentes para cada acción:

Aplicación equitativa

Beneficios y costes para la comunidad: ¿Puede aplicarse de manera que se distribuyan equitativamente los beneficios y los costes?

Empoderamiento de la comunidad: ¿Puede aplicarse de forma que aumente la capacidad o el nivel de participación de la comunidad?

Aborda la disparidad histórica: ¿Puede abordar las disparidades históricas en las Comunidades de Prioridad, por ejemplo, la falta de aceras o la baja calidad del aire?

Factibilidad

Aceptación de las partes interesadas: ¿Lo apoyarían las partes interesadas, por ejemplo, los residentes locales, los propietarios de negocios u otros afectados?

Factibilidad técnica: ¿Se dispondrá del soporte necesario para el diseño, la implementación y el mantenimiento de la opción?

Facilidad de aplicación: ¿Puede aplicarse a nivel de gobierno local, o depende del apoyo estatal, del condado o nacional?

Factibilidad financiera: ¿Es una opción económicamente realista? ¿Dispone la ciudad de financiación o de un posible acceso a la misma para cubrir los costes?

Potencial de incorporación: ¿Podría incorporarse a la planificación y el desarrollo actuales de políticas del gobierno de la Ciudad?

 = Alta

 = Media

 = Baja

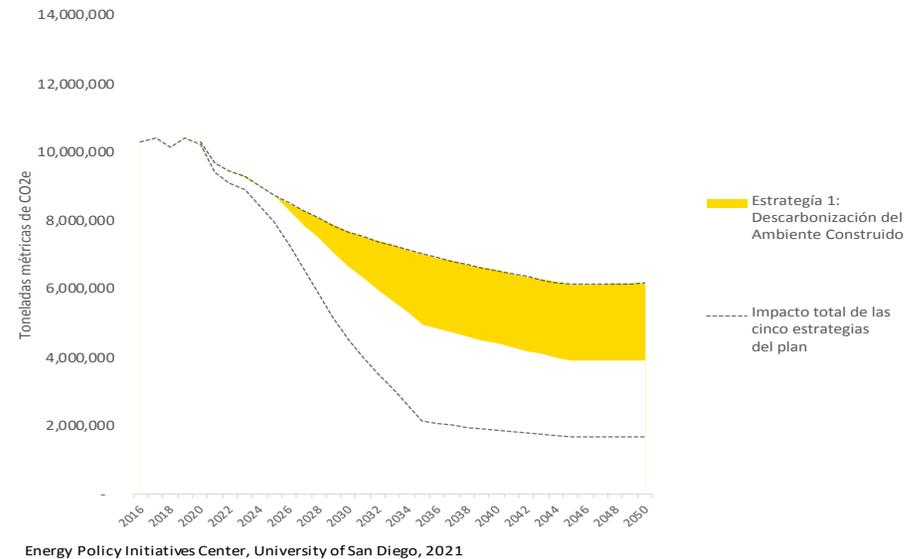


Estrategia 1: Descarbonización del ambiente construido



En San Diego, las emisiones de gases de efecto invernadero de los edificios son superadas únicamente por el transporte al contabilizar la electricidad y el gas natural que consumimos en nuestros hogares y negocios. La combustión de gas natural representa el 20 por ciento de las emisiones de GEI locales que se utilizan para la calefacción de nuestras viviendas, oficinas y nuestra agua, y constituye el 20 por ciento de las emisiones de gases de efecto invernadero locales¹⁷. En esta estrategia, descarbonización se define como la eliminación del carbono de un sistema, con un enfoque en la fuente con el mayor potencial de reducción: el gas natural o metano.

Además, el uso de gas natural también tiene considerables efectos en la calidad del aire en los espacios cerrados y la salud. Los estudios han demostrado que las viviendas con estufas a gas tienen los niveles de dióxido de nitrógeno 50 a 400 por ciento más altos, que pueden causar serios daños a la salud de los humanos, incluidas las enfermedades respiratorias¹⁸. Dentro de las comunidades de riesgo, esto se suma al aire de mala calidad de los espacios al aire libre que afecta a los residentes de todas las edades. Los residentes también podrán beneficiarse de una mejor calidad del aire y la oportunidad de mejorar la salud de niños y adultos vulnerables con la implementación de las políticas de la Ciudad para reducir el uso de gas natural y el consumo de otros combustibles fósiles.



El primer paso para descarbonizar los edificios se centrará, en eliminar los combustibles fósiles de la construcción de nuevos edificios. La asociación de la Ciudad con el programa San Diego Community Power (Energía Comunitaria de San Diego) significa que la electricidad seguirá purificándose a medida que se implementan más fuentes de energía renovables. El uso de metano en varias actividades, como cocinar los alimentos o la calefacción de viviendas produce contaminación atmosférica en espacios cerrados y espacios al aire libre que daña el planeta y la salud de nuestros residentes. La Ciudad se encuentra en el proceso de transición de la combustión de metano y otros combustibles fósiles, y la transición de edificios a fuentes y tecnologías más limpias y de cero emisiones. Cuando se lleva a cabo de forma justa, la descarbonización de edificios presenta una oportunidad para reducir la emisión de gases de efecto invernadero y mejorar la salud y el bienestar económico de nuestros residentes.

La descarbonización significa eliminar el carbono de un sistema, con un enfoque en la fuente con el mayor potencial de reducción: el gas natural o metano.

¹⁷ Fuentes de emisión de gases de efecto invernadero. EPA. <https://www.epa.gov/ghgemissions/sources-greenhouse-gas-emissions>

¹⁸ Presentación del Distrito de Gestión de la Calidad de Aire de la Costa Sur, "Presionemos el interruptor: Por qué la descarbonización de edificios es importante para CARB (Junta de Recursos del Aire de California)", 6 de mayo de 2021. https://www.aqmd.gov/docs/default-source/clean-air-plans/air-quality-management-plans/2022-air-quality-management-plan/2022-aqmp-residential-and-commercial-buildings-working-group/carb_bldg_decarbonization_5_6_21_final.pdf?sfvrsn=6



LA RUTA PARA LA DESCARBONIZACIÓN DE EDIFICIOS DE SAN DIEGO

Más de 40 ciudades por toda California han adoptado la descarbonización de edificios como una estrategia rentable para reducir considerablemente la emisión de gases efecto invernadero. Si bien conocemos el objetivo para reducir la emisión de gases efecto invernadero en esta industria, la ruta específica para alcanzar el objetivo requerirá del compromiso de la Ciudad y de nuestros socios para involucrar directamente a nuestros residentes para comprender mejor las inquietudes, las necesidades y el apoyo para implementarlo de forma justa. A continuación, se presenta una descripción a grandes rasgos de las áreas de descarbonización de edificios en las que la Ciudad se centrará a través de la participación, los programas y la implementación.



¹⁹ https://www.energy.ca.gov/sites/default/files/2021-08/CEC_2022_EnergyCodeUpdateSummary_ADA.pdf

Edificios nuevos

En 2018, el estado de California adoptó un objetivo ambicioso de alcanzar la neutralidad del carbono en todos los sectores económicos para 2045. Para apoyar esta transición, en agosto de 2021, la Comisión de Energía de California aprobó por unanimidad las enmiendas del código de construcción estatal, que dan un paso significativo hacia la eliminación de gas natural en los edificios nuevos¹⁹. Hasta agosto de 2021, más de 45 ciudades de California habían adoptado códigos de alcance locales. Un Código de alcance es un código de energía de edificios a nivel municipal que detalla los requisitos para los nuevos edificios que están en construcción. Los códigos de alcance permiten que las ciudades sobrepasen los requisitos mínimos a nivel estatal para el uso de energía y el diseño de edificios, ofreciéndoles a las ciudades la oportunidad de superar audazmente al estado en la transición para eliminar los combustibles fósiles.

La Ciudad trabaja junto a las partes interesadas para desarrollar una Enmienda del Código de Construcción que dará un paso más allá de los códigos de construcción estatales de 2023 y garantizará que la mayoría de los nuevos tipos de edificios no tengan calentadores y aparatos de gas natural. La Ciudad se ha comprometido a involucrar a los residentes y a las partes interesadas de la comunidad, a las asociaciones sindicales y comerciales, y a los promotores de viviendas de ingreso medio en este proceso para desarrollar enmiendas del código y políticas complementarias que garantizarán resultados justos, especialmente para nuestras comunidades de riesgo y nuestro personal afectado. Al trabajar juntos por un futuro de energía limpia, todos los habitantes de San Diego pueden disfrutar de bajos costos de energía, una mejor calidad de aire en espacios cerrados y espacios al aire libre, y empleos verdes bien remunerados en sus vecindarios.

Edificios municipales

La Ciudad está comprometida a dirigir dando el ejemplo en la iniciativa de descarbonización de edificios. La Ciudad ha adoptado un objetivo para alcanzar las cero emisiones en los edificios y las operaciones municipales para 2035 y trabaja actualmente en una política para garantizar que todos los nuevos proyectos de construcción y las principales adaptaciones de las instalaciones que pertenecen a, y son dirigidas por la Ciudad alcancen las cero emisiones, es decir, que los edificios sean muy eficientes en el consumo de energía, totalmente eléctricos, y cien por ciento alimentados por energía renovable, ya sea por medio de generación en el sitio como paneles solares o de la compra de energía cien por ciento renovable del SDCP. La Ciudad se ha comprometido a abastecer toda la energía municipal de la opción cien por ciento renovable del SDCP. A medida que se realizan mejoras y remodelaciones a las instalaciones municipales como las bibliotecas o los centros de recreación, la Ciudad incluirá nuevas tecnologías para eliminar el uso de combustibles fósiles.

Edificios existentes

Dado que la iniciativa para descarbonizar los edificios existentes involucra a todas las viviendas y negocios, es necesario contar con un cuidadoso proceso de elaboración de políticas y una participación comunitaria de gran alcance. Las ciudades y comunidades de todo el país han comenzado a intercambiar ideas y poner a prueba una variedad de estrategias para eliminar los combustibles fósiles de los edificios existentes. Esto incluye iniciar programas piloto, desarrollar hojas de ruta normativas a largo plazo, y obtener financiación para realizar adaptaciones de edificios sin transferirle los costos a los propietarios y arrendatarios.

Para los edificios residenciales y no residenciales existentes, se pueden implementar cambios en los programas y en los sistemas de construcción, como adaptaciones de energía, nuevos programas de intercambio de aparatos y sistemas de alta eficiencia, políticas complementarias de reutilización de agua y eficiencia energética, y otras nuevas tecnologías de energía pueden ser usadas para usos comerciales e industriales en el futuro. Algunos de estos nuevos aparatos eléctricos de alta eficiencia incluyen bombas de calor con alimentación de aire, alimentación de agua o geotérmicas para ofrecerles a los edificios calefacción, refrigeración y calefacción de agua, así como cocinas de inducción y hornos eléctricos para cocinar.

Transformación del mercado

Para implementar la descarbonización de la industria de la construcción, específicamente mediante la electrificación, es necesaria una transformación significativa del mercado. De acuerdo con Northwest Energy Efficiency Alliance (Alianza de Eficiencia Energética del Noroeste), Para transformar el mercado de los aparatos eléctricos y los sistemas de construcción

La transformación del mercado es un proceso estratégico en el que se interviene en un mercado para crear un cambio duradero en el comportamiento del mercado al eliminar obstáculos identificados o aprovechar las oportunidades para acelerar la adopción de toda la eficiencia energética rentable como una cuestión de práctica habitual.

es necesario emplear recursos en todos los participantes del mercado. Esto incluye incentivos y descuentos para fabricantes, distribuidores y proveedores de equipo eléctrico para garantizar que las tecnologías requeridas son asequibles y de fácil acceso para su compra a escala. Adicionalmente, los incentivos y los descuentos deben ponerse a disposición de los compradores para ayudar a compensar o eliminar los costos de electrificación y evitar transferir los costos a los propietarios y arrendatarios.

La Ciudad desempeña un papel importante para garantizar que el mercado de tecnologías eléctricas de construcción se transforme en el plazo adecuado para lograr las reducciones de emisiones de gases de efecto invernadero identificadas en la Estrategia 1. Es fundamental que la Ciudad promueva y fomente incentivos directos y economías de escala de toda la cadena de suministro, desde fabricantes y distribuidores hasta propietarios y arrendatarios de edificios.

Un estudio reciente²⁰, Descarbonización de Edificios de California: Necesidades y Recomendaciones del Personal, muestra que electrificar el cien por ciento de los edificios existentes y nuevos de California para 2045 crearía un equivalente de más de 100,000 empleos a tiempo completo netos, incluso después de contabilizar la pérdida de empleo en la industria de los combustibles fósiles. Sin embargo, la Ciudad reconoce que la descarbonización de edificios puede tener un gran impacto en ciertos sectores laborales. Este compromiso incluye trabajar con expertos técnicos y representantes de las asociaciones sindicales de la construcción para prevenir los impactos laborales derivados de la descarbonización de edificios utilizando datos locales, y analizar opciones de políticas y programas para evitar o mitigar los impactos negativos para los comercios que instalan infraestructura de gas y tubería en nuevos edificios. La Ciudad se compromete a usar datos locales para trabajar con expertos técnicos y representantes de sindicatos de la construcción para prevenir impactos en materia de puestos laborales derivados de la descarbonización. Mediante estas alianzas, la Ciudad analizará opciones de políticas y programas para prevenir o mitigar los impactos negativos a los comercios que instalan específicamente infraestructura y tubería de gas en edificios nuevos.

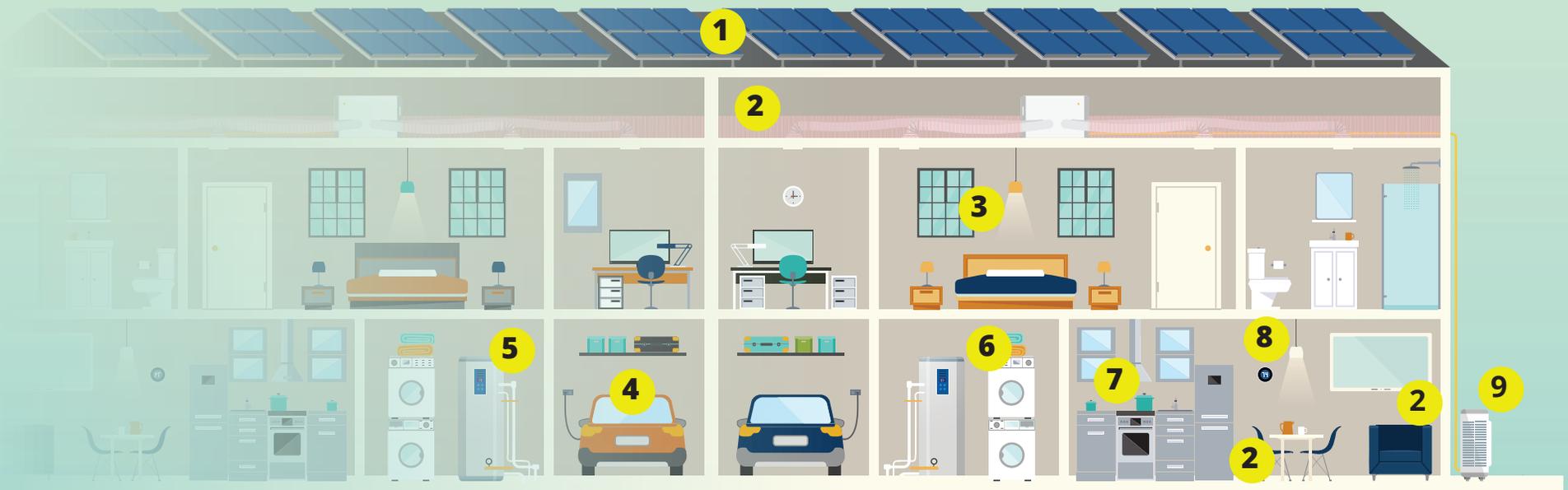
La Ciudad está comprometida a identificar oportunidades laborales favorables para trabajadores locales en colaboración con los sectores laborales afectados.

²⁰ Necesidades y recomendaciones del personal de descarbonización de edificios de California” UCLA Luskin Center for Innovation noviembre de 2019.

ALCANZAR LAS CERO EMISIONES DE CARBONO EN LAS VIVIENDAS

Reducir a cero la contaminación y las emisiones de carbono al cambiarse a calefacción, cocina, agua caliente, aparatos eléctricos altamente eficientes y automóviles que funcionan con energía renovable.

1. Paneles solares
2. Paredes, pisos y ático con aislamiento
3. Ventanas y puertas eficientes en el consumo de energía
4. Automóvil eléctrico
5. Calentador de agua por bomba de calor
6. Secadora por bomba de calor
7. Estufa de inducción
8. Termostato inteligente
9. Calefacción y refrigeración por bomba de calor



Objetivo 2030 Eliminar gradualmente el 45% del uso de gas natural de los edificios existentes	Reducción de gases efecto invernadero 2030 (MT CO2e) 931,661	Objetivo 2035 Eliminar gradualmente el 90% del uso de gas natural de los edificios existentes	Reducción de gases efecto invernadero 2035 (MT CO2e) 1,915,290
---	---	---	---

Medida 1.1: Descarbonizar edificios existentes

Factibilidad de las acciones				
Aceptación de las partes interesadas	Factibilidad técnica	Facilidad de implementación	Viabilidad financiera	Posibilidad de incorporación

Posibilidad de una implementación justa de las acciones		
Beneficios y responsabilidades de la comunidad	Empoderamiento de la comunidad	Aborda la desigualdad histórica

Beneficios principales:



Acción

- Desarrollar una hoja de ruta integral para lograr la descarbonización del parque edificado existente, incluyendo programas, herramientas normativas e incentivos, que incluya una amplia participación y utilización de un modelo de toma de decisiones compartido con las comunidades de riesgo.
- Desarrollar una política de Estándares de Rendimiento de Edificios (BPS).

Acciones de apoyo

- Analizar las oportunidades para aumentar la reutilización y el riego de agua en los edificios como parte de la hoja de ruta general de la descarbonización de los mismos.
- Completar un análisis del total de edificios y viviendas de la Ciudad para identificar oportunidades de políticas para la descarbonización de los edificios existentes.
- Desarrollar programas para promover las tecnologías de eficiencia energética y de gestión de carga con un énfasis en las Comunidades de riesgo.
- Identificar fuentes de financiación, incluidos el SDCP y la SDGE, para promover proyectos de aclimatación de viviendas, intercambios de aparatos y amplias adaptaciones de edificios en las comunidades de riesgo.
- Ampliar los incentivos/programas de implementación de sistemas fotovoltaicos residenciales.
- Actualizar la Ordenanza de los Análisis Técnicos Comparativos de la Energía de los Edificios para ampliar su cumplimiento y aplicación.

Objetivo 2030 El código de alcance de edificios totalmente electrificados comenzará en 2023 en las nuevas urbanizaciones residenciales y comerciales	Reducción de gases efecto invernadero 2030 (MT CO2e) 65,329	Objetivo 2035 Implementación continua de las nuevas urbanizaciones residenciales y comerciales de edificios totalmente electrificados	Reducción de gases efecto invernadero 2035 (MT CO2e) 108,559
--	--	---	---

Medida 1.2: Descarbonizar nuevas urbanizaciones

Factibilidad de las acciones				
Aceptación de las partes interesadas	Factibilidad técnica	Facilidad de implementación	Viabilidad financiera	Posibilidad de incorporación
				

Posibilidad de una implementación justa de las acciones		
Beneficios y responsabilidades de la comunidad	Empoderamiento de la comunidad	Aborda la desigualdad histórica
		

Beneficios principales:



Acciones

- Desarrollar y adoptar una política de electrificación de edificios, a través de la actualización de códigos u otros mecanismos, que exija que las nuevas propiedades residenciales y comerciales eliminen el uso de gas natural, aumenten la eficiencia energética, aumenten la generación de energía distribuida y almacenen y aumenten las estaciones de carga para vehículos eléctricos (EV), que se comprometa con los residentes de las comunidades de riesgo, los trabajadores de la industria y los constructores.

Acciones de apoyo

- Priorizar los techos fríos cuando sea posible para implementar Climate Resilient SD en la actualización del código de construcción de eficiencia energética.
- Apoyar las nuevas políticas regionales para sistemas alternos que puedan usarse para reemplazar los sistemas de calefacción y enfriamiento de aire y los sistemas de agua.
- Establecer políticas que incentiven a los promotores a usar menos materiales y prácticas con mayor contenido de gases efecto invernadero (EV, concreto bajo en carbono, materiales reciclados, etc.) incluyendo la madera en masa y la construcción modular.



Objetivo 2030 Eliminar gradualmente el 50% del uso del gas natural en las instalaciones municipales	Reducción de gases efecto invernadero 2030 (MT CO2e) 15,148	Objetivo 2035 Eliminar gradualmente el 100% del uso del gas natural en las instalaciones municipales	Reducción de gases efecto invernadero 2035 (MT CO2e) 32,638
---	--	--	--

Medida 1.3: Descarbonizar las instalaciones de la Ciudad

Factibilidad de las acciones				
Aceptación de las partes interesadas	Factibilidad técnica	Facilidad de implementación	Viabilidad financiera	Posibilidad de incorporación

Posibilidad de una implementación justa de las acciones		
Beneficios y responsabilidades de la comunidad	Empoderamiento de la comunidad	Aborda la desigualdad histórica

Beneficios principales:



Resiliencia



Calidad del aire



Salud pública

Acciones

- Desarrollar y adoptar una política municipal de edificios y operaciones de cero emisiones de carbono.

Acciones de apoyo

- El desarrollo futuro en la propiedad de la Ciudad exigirá y recompensará a las propuestas basadas en la descarbonización y otros objetivos del CAP.

- Implementar proyectos de eficiencia energética en las instalaciones de la Ciudad para alcanzar los objetivos de las cero emisiones para los edificios municipales establecidos en el Plan Municipal de Estrategias e Implementación Energética, priorizando los proyectos dentro de las Comunidades de riesgo de la Ciudad.
- Implementar tecnologías tales como la generación de electricidad renovable, las bombas de calor, el almacenamiento energético y las microrredes en las instalaciones de la Ciudad para alcanzar el objetivo de las cero emisiones para los edificios municipales establecido en el Plan Municipal de Estrategias e Implementación Energética.
- Identificar y priorizar los proyectos de energía en las instalaciones de la Ciudad que aumentan la capacidad de resiliencia las operaciones de las comunidades de los alrededores y de la Ciudad, enfocándose en nuestras Comunidades de riesgo.
- Convertir todo el alumbrado público en luces LED y analizar la tecnología de atenuación automática donde la seguridad pública no se vea comprometida.
- Convertir todas las señales de tráfico en luces LED.

Acciones de apoyo de la estrategia 1:

- Eliminar los refrigerantes de alto potencial de calentamiento atmosférico, desarrollar un programa de gestión de refrigerantes que establezca una línea de tiempo de eliminación gradual para los refrigerantes de alto potencial de calentamiento atmosférico.
- Promover programas de capacitación laboral para proyectos de descarbonización incluyendo aquellos de eficiencia energética y de energía renovable.

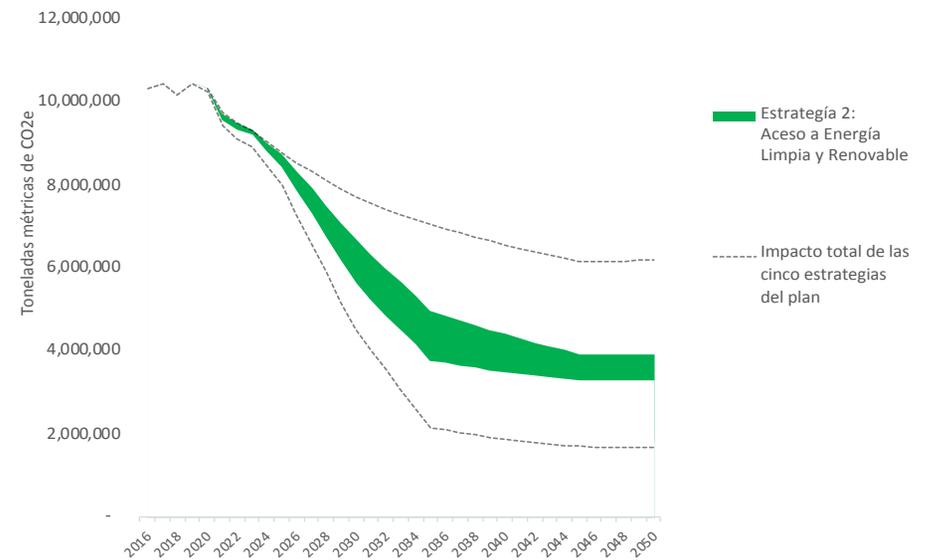
Estrategia 2: Acceso a energía limpia y renovable

La transición de nuestro sistema energético de combustibles fósiles a fuentes limpias y renovables es fundamental para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero de la Ciudad y apoyar un futuro más sostenible. La energía que se consume en la Ciudad que procede de recursos renovables mejorará la salud y seguridad de nuestros residentes a la vez que puede generar ahorros a largo plazo para los residentes y negocios. Con un diseño de política deliberado, estos beneficios pueden centrarse especialmente en las comunidades de riesgo.

La Ciudad ha dado pasos audaces para acelerar la transición para eliminar los combustibles fósiles. En 2019, la Ciudad establece San Diego Community Power (“SDCP”) con el objetivo de brindar electricidad cien por ciento renovable para 2035 a los residentes y negocios de la Ciudad. SDCP provee electricidad con un contenido de generación renovable del cincuenta por ciento como su producto base, y ofrece a sus clientes la posibilidad de “optar” por una generación renovable del cien por ciento por una pequeña cuota adicional. La Ciudad asumió un importante liderazgo en la creación del Consejo Interagencial para establecer el SDCP junto con las ciudades de Chula Vista, Encinitas, Imperial Beach y La Mesa. El condado de San Diego y National City votaron para unirse al SDCP en 2021. El SDCP recibió la certificación de la Comisión de Servicios Públicos de California, y en marzo de 2021 el SDCP comenzó a prestar el servicio de energía 100 % renovable a la Ciudad de San Diego, así como a las otras ciudades miembros y algunos grandes clientes comerciales e industriales, como el Aeropuerto Internacional de San Diego. El SDCP comenzará a hacer la transición y a prestarle servicio a los clientes residenciales de San Diego en 2022.

La oferta de electricidad 100 % renovable de San Diego Community Power es fundamental para la transición en la eliminación de los combustibles fósiles en el sector del transporte. Inherente a los ambiciosos objetivos de la Estrategia 3 para cambiar el modo en que la gente se desplaza por la Ciudad está el reconocimiento de que muchos viajes en la Ciudad todavía serán realizados por vehículos de pasajeros incluso cuando alcancemos esos ambiciosos objetivos de cambio de modo. Tal como el cambio de modo, “el cambio de combustible” apoya el cambio de los tipos de combustible usados para el transporte, principalmente con electricidad 100 % renovable.

Apoyar la transición de los residentes a vehículos eléctricos (VE o EV) comienza con el desarrollo de una estrategia de movilidad eléctrica o vehículos de cero emisiones (ZEV) nivel municipal. La estrategia ZEV incluirá una serie de programas y políticas para ayudar a alcanzar los objetivos de adopción de los vehículos eléctricos previstos en el CAP. La clave para el éxito de la estrategia de los ZEV será la asociación, colaboración y coordinación con entidades locales, regionales y estatales que ya están trabajando para electrificar el



Centro de Iniciativas de Política Energética, Universidad de San Diego, 2021

transporte y para abordar las necesidades de igualdad de los residentes que no tienen acceso a un EV o a carga de vehículo en casa. La Ciudad puede desempeñar un papel fundamental para aprobar políticas a favor de los EV relacionadas con los permisos de instalación de estaciones de carga, las actualizaciones de los códigos de construcción que requieren precableado para carga de EV, y aprovechar la propiedad pública para ampliar el acceso a puntos de carga públicos.

Aumentar el acceso a EV puede tener importantes beneficios para todos los habitantes de San Diego y especialmente para los residentes de recursos bajos y moderados. Los precios de la electricidad son menos volátiles que los de la gasolina y generalmente los EV puede funcionar a una fracción del costo del equivalente de gasolina, especialmente cuando se saca provecho a las tarifas de electricidad por tiempo de uso de bajo costo²¹. Las agencias federales y estatales ofrecen una variedad de incentivos de compras para reducir el costo inicial relativamente alto de los EV. Incluso sin tomar en cuenta todos los incentivos de compra y los bajos costos operativos, el costo total para poseer un EV puede ser considerablemente menor que el equivalente que funciona con gasolina²². Estos ahorros aumentan cuando se considera la variedad adicional de incentivos existentes y programas diseñados específicamente para aumentar el acceso a los EV que se ofrecen a los residentes de las comunidades menos favorecidas y/o de recursos bajos y moderados.

²¹ Borlaug et al., Joule 4, 1470–1485 15 de julio de 2020. Costo Normalizado de la Carga de Vehículos Eléctricos en los Estados Unidos, Estados Unidos. <https://doi.org/10.1016/j.joule.2020.05.013>.

²² Burnham, Andrew, Gohlke, David, Rush, Luke, Stephens, Thomas, Zhou, Yan, Delucchi, Mark A., Birky, Alicia, Hunter, Chad, Lin, Zhenhong, Ou, Shiqi, Xie, Fei, Proctor, Camron, Wiryadinata, Steven, Liu, Nawei, & Boloor, Madhur. Costo Integral Total de la Cuantificación de la Propiedad de Vehículos de Diferentes Tamaños, Clases y Trenes Motrices. Estados Unidos. <https://doi.org/10.2172/1780970>



Además, la Ciudad ha iniciado la transición a vehículos de pocas o cero emisiones en nuestra propia flota municipal. A finales de 2020, aproximadamente 20 vehículos de la flota de la Ciudad eran vehículos totalmente eléctricos. El costo inicial relativamente alto y la falta de variedad de modelos de vehículos han limitado la adopción de flotas a la fecha. Sin embargo, la mayor barrera es el costo y la complejidad de instalar las estaciones de recarga para los vehículos totalmente eléctricos por toda la Ciudad para las necesidades de los servicios públicos y el uso de turnos. La ciudad está analizando una variedad de opciones creativas para abordar la complejidad de instalar infraestructura de carga para apoyar la electrificación de flotas. Cabe señalar que a

finales de 2020 la Ciudad lanzó un proyecto piloto con la compañía local de San Diego Beam Global para evaluar cómo una estación de carga solar de EV completamente independiente de la red eléctrica podría satisfacer las necesidades operacionales de la Ciudad. El piloto tuvo éxito al proporcionar energía a los vehículos de la flota asignada durante todo el año y actualmente la Ciudad evalúa cómo se puede extender esta tecnología a otros lugares en los próximos años. Las áreas adicionales para los proyectos piloto de electrificación de flotas incluyen la integración de vehículos conectados a la red eléctrica lo que podría aportar posibles beneficios económicos y de capacidad de resiliencia a la red como se señaló en el plan Climate Resilient SD de la Ciudad.



Objetivo 2030 Energía 100 % renovable o libre de gases efecto invernadero suministrada por el SDCP	Reducción de gases efecto invernadero 2030 (MT CO2e) 687,677	Objetivo 2035 Energía 100 % renovable o libre de gases efecto invernadero suministrada por el SDCP	Reducción de gases efecto invernadero 2035 (MT CO2e) 521,231
--	---	--	---

Medida 2.1: Generación de energía renovable a nivel municipal

Factibilidad de las acciones				
Aceptación de las partes interesadas	Factibilidad técnica	Facilidad de implementación	Viabilidad financiera	Posibilidad de incorporación

Posibilidad de una implementación justa de las acciones		
Beneficios y responsabilidades de la comunidad	Empoderamiento de la comunidad	Aborda la desigualdad histórica

Beneficios principales:



Empleos y economía



Resiliencia

Acciones

- Asociarse con el SDCP para aumentar la adopción del suministro de energía 100 % renovable de los clientes.
- Asociarse con el SDCP para incentivar la generación local de recursos de energía renovables

Acciones de apoyo

- Desarrollar programas de apoyo financiero para incentivar el uso de energía solar en edificios multifamiliares, brindando beneficios financieros a los inquilinos y las familias dentro de las Comunidades de riesgo.
- Desarrollar programas de apoyo financiero para incentivar la implementación de fuentes de energía renovable a escala de edificios y exigir el uso de fuentes de energía renovable mediante el establecimiento de códigos, a medida que los residentes y las otras partes interesadas se involucran en el proceso.
- Aumentar la generación de energía renovable en las urbanizaciones no residenciales a través de nuevas políticas o programas de incentivos.
- Actualizar el Código de Uso del Suelo para incluir el almacenamiento energético y otras tecnologías de energía distribuida para facilitar la utilización de los recursos de energía renovable locales.
- Utilizar tecnologías avanzadas de energía renovable (por ejemplo, sistemas de almacenamiento de energía de baterías, microrredes, etc.) en las instalaciones municipales para probar su factibilidad.
- Aprovechar las instalaciones municipales para establecer soluciones solares y de microrredes para la comunidad cuando las tarifas así lo permitan.
- Estudiar asociaciones para un programa de intercambio que permita que los propietarios de terrenos pequeños puedan hacer la transición a equipo eléctrico.

<p>Objetivo 2030 Porcentaje de todos los vehículos de la flotilla municipal que serán ZEV: Automóviles: 75% Vehículo de Carga Liviana (LDV): 50% Vehículo de Carga Media (MDV): 50% Vehículo de Carga Pesada(HDV): 50%</p>	<p>Reducción de gases efecto invernadero 2030 (MT CO2e) 11,042</p>	<p>Objetivo 2035 Porcentaje de todos los vehículos de la flotilla municipal que serán ZEV: Automóviles y Vehículos de Carga Liviana (LDV): 100% Vehículos de Carga Media (MDV): 75% Vehículos de Carga Pesada (HDV): 75%</p>	<p>Reducción de gases efecto invernadero 2035 (MT CO2e) 15,990</p>
--	---	--	---

Medida 2.2: Aumentar la cantidad de vehículos municipales de cero emisiones

Factibilidad de las acciones				
Aceptación de las partes interesadas	Factibilidad técnica	Facilidad de implementación	Viabilidad financiera	Posibilidad de incorporación

Posibilidad de una implementación justa de las acciones

Beneficios y responsabilidades de la comunidad	Empoderamiento de la comunidad	Aborda la desigualdad histórica

Beneficios principales:



Resiliencia



Calidad del aire



Salud pública

Acciones

- Desarrollar una estrategia de reemplazo y electrificación de los vehículos de la flotilla de la Ciudad que se ajuste al Plan Municipal de Implementación Energética y los requisitos estatales para la electrificación municipal.

Acciones de apoyo

- Establecer alianzas con SDCP, SDG&E y otras entidades para instalar infraestructura de carga para todo tipo de vehículos.
- Incluir la preferencia declarada por energía 100 % renovable en los cargadores disponibles para el público en terrenos municipales.
- Actualizar el Reglamento Administrativo 35.80 para incluir los vehículos eléctricos (EV) a la lista de compras de preferencia.
- Llevar a cabo un estudio de electrificación de la flotilla de la Ciudad para determinar la mejor ubicación, las necesidades de financiación y las estrategias, incluidas estrategias específicas para el campo de operaciones Chollas.
- Actualizar la infraestructura eléctrica del aparcamiento municipal para apoyar las necesidades de carga de los vehículos eléctricos.
- Crear normas para la compra de combustible para vehículos de la flotilla de la Ciudad que contenga los niveles más bajos de emisiones de gases de efecto invernadero disponibles durante el ciclo de vida.
- Analizar proyectos piloto para una variedad de servicios de capacidad de resiliencia a la red eléctrica (respuesta a la demanda, alimentación eléctrica de emergencia, reducción de la demanda de carga, etc.) a través de tres modos de integración de EV (Red eléctrica a vehículo, Vehículo a edificio, Vehículo a red eléctrica).

Objetivo 2030 16% de las e-VMT (Millas que un vehículo eléctrico ha recorrido) de todas las VMT (Millas que un vehículo ha recorrido) de carga liviana	Reducción de gases efecto invernadero 2030 (MT CO2e) 366,481	Objetivo 2035 25% de las e-VMT (Millas que un vehículo eléctrico ha recorrido) de todas las VMT (Millas que un vehículo ha recorrido) de carga liviana	Reducción de gases efecto invernadero 2035 (MT CO2e) 667,458
--	---	--	---

Medida 2.3: Aumentar la adopción de vehículos eléctricos

Factibilidad de las acciones				
Aceptación de las partes interesadas	Factibilidad técnica	Facilidad de implementación	Viabilidad financiera	Posibilidad de incorporación

Posibilidad de una implementación justa de las acciones		
Beneficios y responsabilidades de la comunidad	Empoderamiento de la comunidad	Aborda la desigualdad histórica

Beneficios principales



Acción

- Desarrollar una estrategia de vehículos eléctricos a nivel municipal para acelerar la adopción de EV, incluyendo las flotas flexibles, el transporte de enlace, y las bicicletas eléctricas, centrándose en los obstáculos que los residentes de las comunidades de riesgo pueden enfrentar para poseerlos y cargarlos.

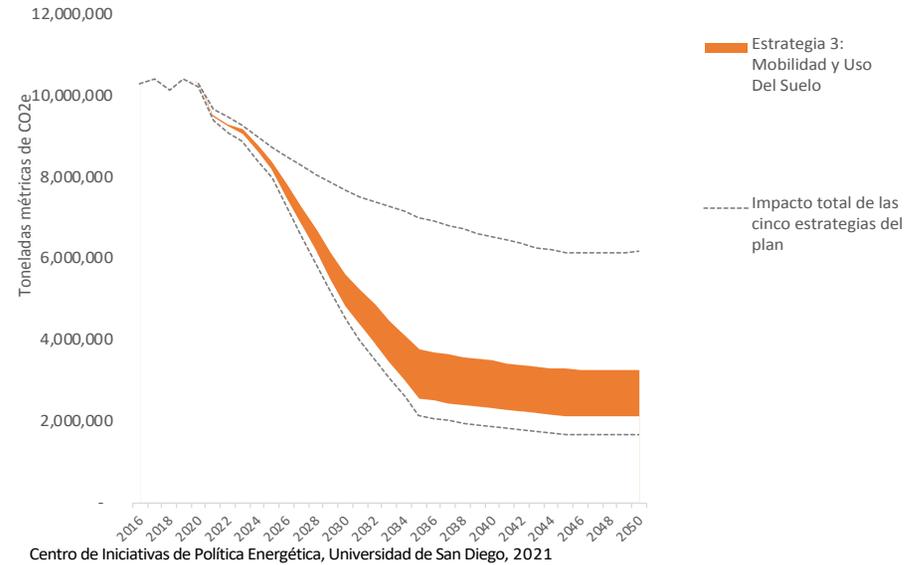
Acciones de apoyo

- Trabajar con negocios locales para expandir las estaciones de carga de EV en propiedades comerciales.
- Enmendar el código de construcción para ampliar los requisitos de las estaciones de carga de EV para propiedades multifamiliares y no residenciales.
- Analizar el desarrollo de una política de la Ciudad para que la tierra excedente que no puede usarse para vivienda o usos relacionados a la vivienda sea considerada para lugares de carga de EV antes de ser evaluada para venta u otra distribución.
- Enmendar el código de construcción para exigir estaciones de carga para bicicletas eléctricas.
- Colaborar con el Distrito de Control de Contaminación Atmosférica (APCD), el Distrito Escolar Unificado de San Diego y otros distritos escolares que prestan sus servicios a la Ciudad para apoyar la conversión de la flota de autobuses escolares a vehículos de cero emisiones.
- Colaborar con SANDAG, APCD y MTS para adquirir una flota de autobuses completamente cero emisiones, cuando sea tecnológicamente factible.
- Establecer un objetivo para la instalación de estaciones de carga de EV en la propiedad municipal para apoyar la adopción de EV en las comunidades de riesgo. Iniciar el proceso con la publicación de una Solicitud de Información (RFI) para solicitar soluciones públicas de carga.
- Continuar colaborando con SANDAG, APCD, la Marina de Estados Unidos, el Puerto de San Diego y otros socios en la planificación de infraestructura de ZEV de carga media y pesada (MD/HD). Examinar futuras políticas para promover la adopción y el uso de MD/HD ZEV en las comunidades portuarias, las comunidades fronterizas y otros centros de logística principales.



Estrategia 3: Movilidad y uso del suelo

Los vehículos son la principal fuente de emisiones de gases efecto invernadero en San Diego y más de dos tercios de las emisiones de smog en el condado de San Diego se generan a partir de fuentes móviles. Los contaminantes atmosféricos que emiten los automóviles, camiones diésel, autobuses y otros equipos de carga pesada contienen óxidos de nitrógeno (NOx) así como partículas diésel en suspensión (PM). Estas fuentes móviles de emisiones de los residentes, el transporte de pasajeros y de carga, empleados y visitantes representan más del 50 % de todas las emisiones de gases efecto invernadero locales como se muestra en la figura de las Proyecciones y los Objetivos de las Emisiones de Gases Efecto Invernadero que aparece en este documento. Los patrones históricos sobre el uso del suelo de la Ciudad han dado lugar no solo a la congestión y más emisiones atmosféricas que contribuyen al cambio climático, y afectan la salud de nuestros residentes más vulnerables, sino que también han dado lugar a una menor calidad de vida con más tiempo transcurrido en los automóviles. Además, vemos que estos mismos patrones del uso del suelo e inversiones de movilidad dan como resultado menos oportunidades para que los residentes disfruten de un viaje seguro a pie, sobre ruedas o en bicicleta al trabajo, la escuela, para ir de compras, para pagar



los servicios, para pasar tiempo con los amigos y la familia. Las decisiones anteriores sobre el uso del suelo enfatizaron la urbanización suburbana que dio lugar a viajes más largos y a la entrega menos eficiente de infraestructura, crearon vecindarios sin acceso a alimentos frescos y saludables o espacios públicos seguros y agradables, bisecaron las comunidades peatonales con carreteras, limitaron el espacio para un servicio de transporte público eficiente, y carecieron de suficiente infraestructura local y regional para caminar, andar sobre ruedas y en bicicleta. Por lo tanto, cambiar el enfoque de la Ciudad a la planificación del uso del suelo y la infraestructura es una de las formas más importantes y emocionantes con las que la Ciudad puede abordar el cambio climático.

MOVILIDAD

La Ciudad desempeña un papel importante para ofrecer a los habitantes de San Diego opciones de viaje viables e incentivar modos que son más saludables y eficientes para los habitantes de San Diego de todas las edades y habilidades. Los planes y las inversiones no han respondido adecuadamente a las necesidades de movilidad de la Ciudad, especialmente en las comunidades de riesgo, apoyando los patrones de uso del suelo desiguales y contribuyendo a los impactos económicos y para la salud dispares. En la región de San Diego, solo el siete por ciento de los residentes de recursos bajos tienen acceso a un servicio de transporte público rápido y frecuente²³ debido a un sistema de transporte centrado en automóviles.

²³ Junta Conjunta de los Comités de Transporte, Planificación Regional y Fronteras de SANDAG, 7 de agosto de 2020 https://sandag.org/uploads/meetingid/meetingid_5302_27875.pdf

Cambiar de un sistema de transporte centrado en automóviles comienza con una prioridad de carga para nuestras carreteras, priorizando y protegiendo los modos más vulnerables como lo son caminar, andar sobre ruedas y en bicicleta, y reforzar el transporte público para mayor eficiencia y desempeño. La prioridad de carga termina con los vehículos eléctricos compartidos, comerciales y personales, haciendo énfasis en el compromiso de cambiar todos los vehículos de motores de combustión y combustibles fósiles. La Ciudad reducirá las millas que un vehículo ha recorrido (VMT) para viajes por infraestructura de transporte y mejoras tecnológicas, programas de gestión de demanda de transporte (TDM) y cambios en uso de suelos.



La Ciudad está mejorando procesos internos para priorizar los proyectos de infraestructura que apoyan las opciones de modos sostenibles, como caminar, andar sobre ruedas, andar en bicicleta y usar el transporte público. El Equipo de Transporte Seguro y Sostenible para Todas las Edades y Habilidades (STAT) será el responsable del diseño y la instalación de aproximadamente nueve millas de instalaciones nuevas o actualizadas para bicicletas por toda la Ciudad al año. Este trabajo incluye proyectos de rápida construcción, servicios de creación de espacios, detectores y otras mejoras de las señales, y el diseño y la instalación de instalaciones para bicicletas y peatones.

Existen dos diferencias principales en la cobertura de los objetivos de reparto de modos entre el CAP de 2015 y la actualización del CAP de 2022: (1) los tipos de viajeros y (2) el tipo de viajes. El CAP de 2015 solo incluía a los empleados dentro de las Áreas Prioritarias de Tránsito (TPA); mientras que la actualización del CAP incluye a todos los residentes de la Ciudad de San Diego. El CAP de 2015 cubría solo los desplazamientos laborales, mientras que la actualización del CAP cubre todos los desplazamientos, tanto laborales como de otra índole. Esta es una actualización importante que amplía la responsabilidad de todos los residentes de reducir las emisiones de fuentes móviles de los viajes en automóvil, pero también reconoce que cada viaje cuenta en la lucha contra el cambio climático. Como resultado de incluir a todos los viajeros, el número de personas incluidas en los objetivos de modo compartido ha aumentado de 482.540 a 1.599.353. De manera similar, cambiar de viajes laborales a todo tipo de viajes aumenta los objetivos de distribución modal para el transporte público, caminar y andar en bicicleta porque la proporción de viajes a pie y en bicicleta en los desplazamientos que no son laborales es mayor que en los desplazamientos laborales. (Ver Apéndice B, Tabla 63).

El Elemento de Movilidad del Plan General, junto con el Plan Maestro de Bicicletas (2013), el Plan Maestro Peatonal (2013) y los planes comunitarios ofrecen una visión, una red y una orientación para planificar y reforzar las opciones de calidad y movilidad de los vecindarios con mejoras para las bicicletas y los peatones. Los planes maestros, así como los planes comunitarios identifican proyectos, políticas y programas que mejoran el transporte activo y las oportunidades recreacionales para caminar, andar sobre ruedas y en bicicleta. El Plan Maestro para Bicicletas prevé una red integral de ciclovías, a nivel local y regional, garantizando que andar en bicicleta es una opción de viaje segura y viable, especialmente para distancias inferiores a cinco millas. Actualmente se está realizando una actualización de los mapas del Plan Maestro de Bicicletas para reflejar las actualizaciones del plan comunitario recientemente adoptadas, el Plan de Transporte Regional adoptado y los planos finales conforme a la obra de las instalaciones para bicicletas que se han colocado en la última década. Está previsto que se programará una actualización más integral del Plan Maestro en los próximos años. La movilidad peatonal es en gran medida el resultado del diseño urbano, el uso del suelo y la conectividad.



La seguridad peatonal, la accesibilidad a la Ley para Estadounidenses con Discapacidades (ADA) y la conectividad son los principios rectores del Plan Maestro Peatonal. En 2015, gracias a la financiación proporcionada por la Agencia de Salud Pública y Bienestar Social del Condado de San Diego, la Ciudad actualizó el Modelo de Prioridad Peatonal y los Modelos de Demanda de Bicicletas y desarrolló nuevos métodos de análisis de movilidad multimodal, los cuales se han usado para las posteriores actualizaciones de los planes comunitarios.

En 2019, el Plan de Acción de Movilidad (MAP) resumió las políticas y los programas de movilidad existentes y señaló las prioridades para el futuro. El MAP estableció objetivos asociados, algunos de los cuales se han iniciado desde entonces, tales como la creación de un Departamento de Movilidad, ahora asociado con el de Sostenibilidad, para trabajar entre los diferentes departamentos y con otras agencias para facilitar la entrega de opciones de movilidad seguras y prácticas y ser el líder de la innovación e implementación de la movilidad en la Ciudad.

El primer Plan Maestro de Movilidad de la Ciudad también está avanzando, organizado por orden de prioridad para apoyar la implementación de las medidas de movilidad del CAP y crear acciones cuando sean necesarias para redestinar los derechos de paso existentes para opciones de movilidad más sostenibles y seguras. El Plan Maestro de Movilidad no solo creará nuevos procesos y herramientas, usando la opinión de nuestros residentes y datos existentes sobre la conectividad regional, las prioridades e infraestructura, sino que también creará pasos a seguir para que la Ciudad instale la infraestructura necesaria para aumentar la eficiencia y las conexiones del transporte público, para establecer una red regional de bicicletas para pasajeros urbanos y familias, y banquetas y cruces completos y accesibles que lleven a los residentes a donde necesitan ir, todo esto en un esfuerzo para reducir nuestra necesidad de usar automóviles. El Plan Maestro de Movilidad garantizará que las iniciativas de movilidad a nivel municipal apoyen la implementación del CAP, prioricen las inversiones para los residentes de las comunidades de riesgo y eliminen las barreras que enfrentan las comunidades al andar en bicicleta, a pie o en el transporte público.

Como primer paso para desarrollar el Plan Maestro de Movilidad, el personal creó un proyecto de orden de prioridad sobre las opciones para movilizarse por la Ciudad que pueden tener las personas para apoyar el CAP. El personal busca opiniones sobre este orden durante la revisión del anteproyecto del CAP y lo seguirá perfeccionando a medida que se desarrolla el Plan Maestro de Movilidad. Este marco es una interpretación general de esos tipos de transporte que pueden reducir las emisiones de gases efecto invernadero y satisfacer las necesidades de desplazamiento de las familias de toda la Ciudad. Este enfoque de prioridad se integrará a un proceso inclusivo de las opiniones de la comunidad, la toma de decisiones compartida y un cuidadoso análisis de datos para garantizar que el Plan Maestro de Movilidad responde y apoya a los vecindarios de toda la ciudad de San Diego.

USO DEL SUELO Y PLANIFICACIÓN COMUNITARIA

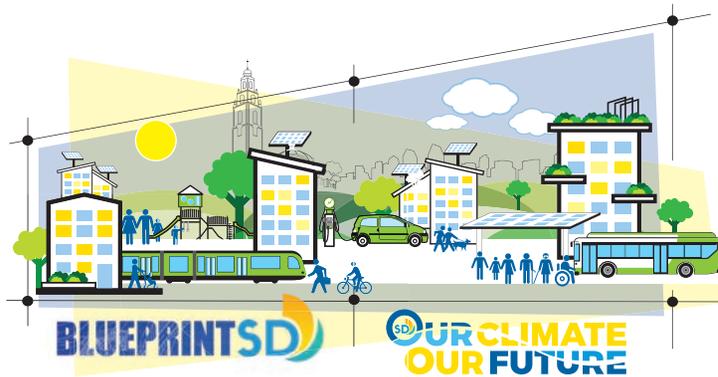
La planificación estratégica del uso del suelo es fundamental para reducir las emisiones de los vehículos derivadas del transporte vehicular a nivel municipal. Cuando la gente vive cerca de donde trabaja y se divierte, y cuenta con opciones seguras, prácticas y agradables para llegar a su destino a pie, sobre ruedas, en bicicleta o en transporte público, hay menos viajes en automóvil en la Ciudad. Esto no solo permite que nuestros residentes recuperen el tiempo que pasarían detrás del volante mientras se hacen inversiones que hacen de nuestras comunidades lugares más seguros y agradables, sino que también reduce las emisiones de gases efecto invernadero a nivel municipal.

Periódicamente, la Ciudad actualiza los planes comunitarios, los códigos de zonificación, y las políticas que tienen por objeto mejorar nuestros vecindarios, aumentar las viviendas asequibles y reducir nuestro uso de vehículos personales costosos. Estas actualizaciones están diseñadas para brindar un equilibrio entre empleo y vivienda



con mayores inversiones para que las comunidades sean más seguras y agradables, y un práctico acceso a las instalaciones a través de la planificación inteligente del uso del suelo respaldada por redes de transporte equilibradas que hacen mayor énfasis en caminar, andar sobre ruedas, andar en bicicleta y en transporte público.

La Ciudad está desarrollando [Blueprint SD](#) que proporcionará un marco para crecer de una manera que no tenga efectos nocivos para el clima que además aborde las necesidades de vivienda y equidad. Específicamente, Blueprint SD identificará una estrategia de uso del suelo y políticas de transporte complementarias para apoyar las reducciones de emisiones de GEI. El resultado final será una enmienda al Plan General con nuevas políticas y densidades mínimas meta para guiar el crecimiento futuro así como un Informe Programático del Impacto Medioambiental (PEIR) de la Ciudad. Este marco guiará las futuras actualizaciones del plan comunitario futuras y otras iniciativas de planificación para avanzar hacia los objetivos de vivienda, clima y equidad de la Ciudad.



La Ciudad también ha planteado varios planes y estudios centrados en corredores específicos que fueron diseñados para mejorar el uso del suelo y la zonificación para una mejor integración con el transporte activo y un mayor acceso al transporte público, y para crear más redes de calles completas en áreas específicas de la Ciudad. Estos incluyen:

- el Plan de Movilidad de University Avenue (2011),
- el Plan Maestro del Corredor Comercial/Imperial (2013),
- el Estudio de la Planificación del Área de las Estaciones SR-15 Mid-City (2013),
- el Plan Maestro de Euclid Avenue Gateway (2014),
- el Plan de Uso del Suelo y Movilidad de Euclid and Market (2014),
- el Plan Maestro de National Avenue (2014),
- el Estudio del Centro de Transporte Intermodal de San Ysidro (2014),

- el Estudio Integral del Transporte Activo de Linda Vista (2016),
- el Estudio Completo de la Planificación del Bulevar El Cajon (2016),
- el Plan de Revitalización de Palm Avenue (2016),
- el Plan de Movilidad del Centro de la Ciudad (2016),
- el Estudio de Revitalización de la Estación Grantville /Alvarado Creek (2017),
- el Plan Específico del Corredor Morena (2019),
- el Plan Específico del Área de la Estación de Balboa Avenue (2019).

Las mejoras identificadas a través de estos planes y estudios respaldan el progreso para alcanzar el objetivo del CAP.

En 2020, el Consejo Municipal adoptó el programa Comunidades Completas: Soluciones de Vivienda y Opciones de Movilidad (Complete Communities: Housing Solutions and Mobility choices). Estas iniciativas tienen como fin aumentar la producción de viviendas en las áreas más cercanas al transporte público, y hacer más inversiones en las infraestructuras destinadas para caminar, andar sobre ruedas, andar en bicicleta y el transporte público, especialmente en áreas con mayores necesidades, y donde esas inversiones le servirían a la mayoría de la gente. Estas inversiones en las áreas donde servirían a la mayoría de la gente también darían lugar a mayores posibilidades de aumentar la cantidad de personas que pueden disfrutar de un paseo seguro a pie, sobre ruedas, en bicicleta o en transporte público, lo que daría lugar a una importante reducción de emisiones de gases efecto invernadero. La Ciudad también enmendó los requisitos de estacionamiento en las Áreas con Prioridad al Transporte Público (TPA) en 2019, teniendo en cuenta los siguientes objetivos: aumentar la accesibilidad financiera y el suministro de viviendas, crear comunidades como lugares para vivir y trabajar, y reducir el uso de automóviles de las personas, lo cual no solo reduce las emisiones de gases efecto invernadero generadas por los vehículos, sino que además reduce el congestionamiento vehicular en las carreteras cercanas para los residentes. Las enmiendas al Código Municipal no solo dieron lugar a cantidades mínimas de estacionamiento y requisitos de estacionamientos vendidos por separado a nivel municipal dentro de las Áreas con Prioridad al Transporte Público (TPAs), sino que además exigieron servicios de transporte, tales como bicicletas en el sitio o flotillas de micromovilidad, almacenamiento seguro para entregas de comestibles, servicios regulares de transporte en el sitio u otros servicios para ayudar a reducir el uso de automóviles. En 2021 la Ciudad adoptó una actualización complementaria para usos no residenciales dentro de las TPA existentes o a corto plazo para crear flexibilidad para que los negocios ofrezcan estacionamiento para satisfacer la demanda e incentivar más programas de gestión de demanda de transporte (TDM) por parte de los empleadores.

Objetivo 2030 19 % de la porción correspondiente del modo a pie y 7 % de la porción correspondiente del modo bicicleta de todos los viajes de los residentes de San Diego	Reducción de gases efecto invernadero 2030 (MT CO2e) 79,722	Objetivo 2035 25 % de la porción correspondiente del modo a pie y 10 % de la porción correspondiente del modo bicicleta de todos los viajes de los residentes de San Diego	Reducción de gases efecto invernadero 2035 (MT CO2e) 115,315
---	--	--	---

Medida 3.1: Rutas seguras y agradables para peatones y ciclistas

Factibilidad de las acciones				
Aceptación de las partes interesadas	Factibilidad técnica	Facilidad de implementación	Viabilidad financiera	Posibilidad de incorporación

Posibilidad de una implementación justa de las acciones

Beneficios y responsabilidades de la comunidad	Empoderamiento de la comunidad	Aborda la desigualdad histórica

Beneficios principales:



Calidad del aire



Salud pública

Acciones

- Desarrollar planes de seguridad Rutas Seguras a la Escuela (Safe Routes to Schools); comenzar un programa Rutas Seguras a la Escuela de San Diego centrado en las comunidades de riesgo y escuelas de bajo desempeño.
- Implementar las redes del Plan Maestro para Bicicletas de la Ciudad y del plan comunitario con un énfasis en un enfoque primario clase IV.
- Revisar y mejorar las políticas de micromovilidad/los programas de movilidad de uso compartido, centrados especialmente en las comunidades de riesgo y las aplicaciones de fácil acceso/difícil acceso.
- Asociarse con operadores de micromovilidad para optimizar la cantidad de monopatines disponibles en los centros de movilidad y/o cerca del transporte público.

- Actualizar el Plan Maestro para Bicicletas con las mejores prácticas actuales para la designación de instalaciones, que incorpore las actualizaciones recientes del plan comunitario reciente y las conexiones regionales propuestas. Además de describir las limitaciones, oportunidades y estrategias de implementación existentes.
- Desarrollar un Plan Maestro de Movilidad para reducir las emisiones de fuentes móviles y promover un cambio de modo.
- La Ciudad evaluará las estructuras de las tasas existentes y futuras para aumentar la prioridad del proyecto de transporte activo, especialmente dentro de las Comunidades de riesgo, y la Ciudad aumentará sus esfuerzos por identificar y obtener fondos de subvenciones para la planificación y la implementación de los proyectos de transporte activo.

Acciones de apoyo

- Examinar los proyectos propuestos para bicicletas y peatones y usar rutas de "rápida construcción" cuando sea apropiado para aumentar la viabilidad financiera.
- Aumentar las campañas educativas para mejorar la conducta de los motoristas para dar lugar a un derecho de paso más seguro para los ciclistas y peatones.
- Incluir en la actualización del Plan Maestro de Bicicletas políticas y programas para aumentar el almacenamiento de bicicletas cerca de las nuevas ciclovías.

- Al planear ampliaciones de carreteras, identificar oportunidades para redestinar el uso del derecho de paso para caminar, andar sobre ruedas, andar en bicicleta y andar en transporte público.
- Identificar y abordar las deficiencias en la red peatonal de la Ciudad y las oportunidades para mejorar los cruces peatonales, usando el Plan Maestro Peatonal de la Ciudad y la evaluación de aceras de la Ciudad.
- Adoptar las partes de la Ciudad de la próxima iniciativa de primer tramo/ último tramo de SANDAG e incorporar rutas seguras a las estrategias del transporte público en las Áreas de Prioridad al Transporte Público.
- Crear una política de rápida construcción y diseñar directrices para facilitar la reutilización del derecho de paso o la instalación de proyectos provisionales o pilotos de bicicleta, accesibilidad para estadounidenses con discapacidades o peatones.
- Actualizar el proceso de planificación y diseño urbano con un enfoque en la aportación comunitaria de las Comunidades de riesgo para darle prioridad a los peatones, ciclistas y al transporte público.
- Involucrar a las comunidades durante las actualizaciones del plan comunitario y otros procesos de planificación de corredores multimodales y de transporte activo para acomodar mejor a todos los usuarios del derecho de paso con un énfasis en mejorar la seguridad de los usuarios vulnerables.
- Enmendar la Política del Consejo 800-14 para priorizar la implementación del CAP con mayor inversión en las comunidades de riesgo, redefiniendo el uso del derecho de paso público para incluir ciclovías clase IV, coordinar con los proyectos de bicicletas del Plan de Acción Temprana del SANDAG y mejorar la accesibilidad para peatones de todas las edades y capacidades.
- Incorporar árboles y elementos adicionales de climatización, como diseños innovadores de sombras y centros para refrescarse en los parques, con un énfasis en las comunidades de riesgo.
- Instalación de alumbrado público orientado a peatones para mayor seguridad y tranquilidad en las comunidades de riesgo.
- Enmendar el manual del código y de diseño de calles para incluir normas para el alumbrado público orientado a los peatones en vecindarios y callejones.
- Asociarse con seguridad pública para revisar y modificar los programas educativos y las políticas de cumplimiento relacionados con la seguridad peatonal y del transporte público.
- Actualizar los permisos de los eventos especiales de la Ciudad para darle prioridad al transporte público, a los peatones y los ciclistas.
- Completar e implementar el Plan Maestro de Movilidad para garantizar que la infraestructura de la Ciudad puede respaldar adecuadamente los objetivos del Plan de Acción Ambiental.
- Aumentar la cantidad de contenedores de basura y reciclaje en los corredores peatonales/las Áreas con Prioridad al Transporte Público Explorar y conducir programas precisos y justos sobre la tasa de congestión.
- Explorar un programa de estructura tarifaria/incentivos para aumentar los ahorros en los costos de los viajes compartidos de la compañía de la red de transporte (TNC) con relación a viajes privados de la TNC.
- Garantizar que los proyectos de aumento de capital cumplan con todos los requisitos de paisaje aplicables del Código de Desarrollo Urbano.
- Imponer como requisito para las nuevas urbanizaciones que las estructuras que proporcionan sombras se incluyan en las fachadas de los edificios en las vías peatonales principales, dando preferencia a la sombra natural de hasta cinco pies.
- Incluir señales peatonales audibles en todos los cruces peatonales controlados por señal
- Instalar radiofaros audibles de orientación en intersecciones y ubicaciones de señalización complicadas
- Implementar el Plan Maestro de Parques Fluviales de San Diego de la Ciudad para aumentar la movilidad a través de la mejora de la vía fluvial.
- Implementar el Proyecto de Ley 43 para reducir los límites de velocidad en tramos seleccionados.

Objetivo 2030 10% de la porción correspondiente del modo de transporte público de todos los viajes de los residentes de San Diego	Reducción de gases efecto invernadero 2030 (MT CO2e) 162,866	Objetivo 2035 15% de la porción correspondiente del modo de transporte público de todos los viajes de los residentes de San Diego	Reducción de gases efecto invernadero 2035 (MT CO2e) 234,351
---	---	---	---

Medida 3.2: Aumentar el uso seguro, práctico y agradable del transporte público

Factibilidad de las acciones				
Aceptación de las partes interesadas	Factibilidad técnica	Facilidad de implementación	Viabilidad financiera	Posibilidad de incorporación

Posibilidad de una implementación justa de las acciones		
Beneficios y responsabilidades de la comunidad	Empoderamiento de la comunidad	Aborda la desigualdad histórica

- Implementar proyectos y actualizar la Ordenanza de Creación de Espacios, incluido un programa de mobiliario urbano que reduce la exposición al calor, da prioridad a las soluciones de sombras naturales, brinda paradas de transporte público frescas y mejora el acceso a baños cercanos en las áreas de mayor uso de transporte público y los trayectos peatonales, dando prioridad a las Comunidades de riesgo.
- Garantizar que todas las paradas de transporte público de gran volumen tengan acceso a protección, la cual incluye estructuras que proporcionan sombras y bancas; trabajar con el MTS para establecer una norma para el suministro de paradas de buses en la Ciudad (por ejemplo, acomodaciones mínimas) dando prioridad a las Comunidades de riesgo

Beneficios principales:



Empleos y economía



Resiliencia



Calidad del aire



Salud pública

Acciones

- Abogar por un Youth Opportunity Pass (Pase de Oportunidad para Jóvenes) permanente y regional y apoyar la ampliación del programa para incluir a los estudiantes universitarios y a los residentes de las Comunidades de riesgo.
- Crear una política de rápida construcción y diseñar directrices para facilitar la reutilización del derecho de paso o la instalación de proyectos de transporte público provisionales o pilotos.
- Colaborar con la SANDAG y el MTS para desarrollar carriles reservados a los autobuses o carriles compartidos de autobuses y bicicletas como parte de las actualizaciones del Plan Comunitario para aumentar la eficiencia y el desempeño puntual del transporte público, centrándose en rutas que apoyan a los residentes dentro de las comunidades desfavorecidas y las conexiones más frecuentadas para los ciclistas que se dirigen a escuelas, universidades o trabajos.

Acciones de apoyo

- Identificar las paradas de transporte público que necesitan ser renovadas, especialmente en las Comunidades de riesgo y optimizar la implementación de mejoras en las paradas de transporte público de máxima prioridad.
- Facilitar las alianzas con universidades e instituciones de estudios superiores con el objetivo de que los estudiantes caminen/anden en bicicleta/anden en transporte público muy por encima de los objetivos de toda la Ciudad.
- Darle prioridad y ayudar al MTS con la ubicación y el diseño de las paradas de transporte público completas en las comunidades de riesgo, incluyendo árboles de sombra, iluminación, contenedores de basura.
- Crear programas e incentivos para pases del transporte público junto con todas las nuevas urbanizaciones principales que se encuentran a menos de una milla de las paradas de transporte público.
- Colaborar con el MTS para priorizar el derecho de paso de autobuses y carritos de viaje en tramos de carreteras e intersecciones.
- Apoyar a MTS, la SANDAG y al Departamento de Transporte de California (Caltrans) en la creación del derecho de paso del transporte público para las conexiones de transporte público regionales.

Objetivo 2030 Alcanzar el 4% de la reducción de VMT a nivel municipal a través del teletrabajo para 2030	Reducción de gases efecto invernadero 2030 (MT CO2e) 181,205	Objetivo 2035 Alcanzar el 6 % de la reducción de VMT a nivel municipal a través de teletrabajo para 2035	Reducción de gases efecto invernadero 2035 (MT CO2e) 242,177
--	---	--	---

Medida 3.3: Trabajar desde cualquier lugar

Factibilidad de las acciones				
Aceptación de las partes interesadas	Factibilidad técnica	Facilidad de implementación	Viabilidad financiera	Posibilidad de incorporación

Posibilidad de una implementación justa de las acciones		
Beneficios y responsabilidades de la comunidad	Empoderamiento de la comunidad	Aborda la desigualdad histórica

Beneficios principales:



Calidad del aire



Salud pública

Acciones

- Enmendar el Código de Desarrollo Urbano para incluir los reglamentos obligatorios de gestión de demanda de transporte (TDM) a nivel municipal.
- Desarrollar una política de la TDM para los empleados municipales.
- Establecer un equipo y una hoja de ruta para apoyar las acciones que necesitan conectividad y cerrar la brecha digital.

Acciones de apoyo

- Instalar acceso a Wifi público en las bibliotecas, centros recreativos y varias áreas públicas de la Ciudad en las áreas de Recursos Bajos y Moderados (LMI).
- Formalizar un programa regional de renovación y distribución de dispositivos.
- Seguir operando un programa para prestar puntos de acceso móviles y computadoras personales a los residentes.
- Crear una línea de soporte para navegadores digitales para ayudar con problemas tecnológicos básicos y ofrecer orientación sobre las opciones tecnológicas de bajos recursos.
- Crear un programa de alfabetización digital para enseñar a los residentes, especialmente en las áreas de recursos bajos y moderados (LMI).
- Trabajar con organizaciones locales para distribuir dispositivos renovados que la Ciudad ha utilizado anteriormente entre los residentes, a bajo costo o sin costo alguno.
- Mejorar y ampliar la recolección de datos y el alcance en las Comunidades de riesgo para comprender qué residentes necesitan mayor asistencia con opciones tecnológicas, cuáles son las barreras con relación al trabajo remoto y mejorar las capacidades de la comunidad para tener acceso a la tecnología.

Objetivo 2030 Instalar 13 rotondas nuevas	Reducción de gases efecto invernadero 2030 (MT CO2e) 1,519	Objetivo 2035 Instalar 20 rotondas nuevas	Reducción de gases efecto invernadero 2035 (MT CO2e) 2,037
---	---	---	---

Medida 3.4: Reducir el congestionamiento vehicular para mejorar la calidad del aire y la duración del viaje

Factibilidad de las acciones				
Aceptación de las partes interesadas	Factibilidad técnica	Facilidad de implementación	Viabilidad financiera	Posibilidad de incorporación

Posibilidad de una implementación justa de las acciones		
Beneficios y responsabilidades de la comunidad	Empoderamiento de la comunidad	Aborda la desigualdad histórica

Beneficios principales:



Calidad del aire



Salud pública

Acciones

- Instalar glorietas y rotondas.
- Reprogramar las señales de tráfico para reducir el consumo del combustible vehicular a través de un mejor flujo de tráfico.

Acciones de apoyo

- Trabajar con el Distrito Portuario, SANDAG y Caltrans para elaborar un estudio de factibilidad para identificar la mejor ruta de camiones hacia la terminal marítima de Tenth Avenue y señalización apropiada de desviación y de moderación de tráfico como se indica en el Plan Comunitario de Reducción de Emisiones (CERP) del APCD's.
- Trabajar con las comunidades para implementar soluciones integrales para el borde de la banqueta, incluyendo la implementación de tiempo de estacionamiento, el establecimiento de distritos de estacionamiento y la programación del borde de la banqueta para entregas, el acceso para los estadounidenses con discapacidades y otras cargas de pasajeros, y la micromovilidad.

Objetivo 2030 8% de la reducción de las VMT per cápita (pasajeros urbanos y no urbanos)	Reducción de gases efecto invernadero 2030 (MT CO2e) 341,724	Objetivo 2035 15% de la reducción de las VMT per cápita (pasajeros urbanos y no urbanos)	Reducción de gases efecto invernadero 2035 (MT CO2e) 605,185
---	---	--	---

Medida 3.5: Uso del suelo centrado en la atmósfera

Factibilidad de las acciones				
Aceptación de las partes interesadas	Factibilidad técnica	Facilidad de implementación	Viabilidad financiera	Posibilidad de incorporación

Posibilidad de una implementación justa de las acciones		
Beneficios y responsabilidades de la comunidad	Empoderamiento de la comunidad	Aborda la desigualdad histórica

Beneficios principales:



Calidad del aire



Salud pública

Acciones

- Centrar la nueva urbanización en las áreas que permitirán que los viajes a pie, sobre ruedas, en bicicleta o transporte público de los residentes, empleados y visitantes sean seguros, prácticos y agradables, como en las Áreas con Prioridad al Transporte Público (TPAs) y las áreas de la Ciudad con la menor cantidad de tránsito vehicular.
- Planificar los usos del suelo que permitirán que los viajes a pie, sobre ruedas, en bicicleta o transporte público de los residentes, empleados y visitantes sean más seguros, prácticos y agradables.
- Actualizar la ordenanza de creación de espacios para mejorar el cambio de modo de soporte, aumentar la accesibilidad y la movilidad peatonal, y activar los espacios públicos.

Acciones de apoyo

- Centrarse en ofrecer nuevas urbanizaciones de uso mixto en los sitios, incluidos los lotes libres y desaprovechados, ubicados cerca del transporte público, como en las TPA y las áreas de la Ciudad con la menor cantidad de tránsito vehicular.
- Implementar tarifas sustitutivas del transporte activo para financiar las inversiones para la infraestructura destinada para andar a pie, sobre ruedas, en bicicleta y en transporte público donde se producirán las mayores reducciones de gases efecto invernadero, de conformidad con Comunidades Completas: Soluciones de Movilidad.
- Enmendar los reglamentos, como la ordenanza de creación de espacios, y las políticas locales para autorizar banquetas más anchas y el uso de retranqueos para espacios públicos y la creación de espacios.
- Implementar zonas libres de automóviles/zonas cero emisiones temporales y permanentes.
- Optimizar las nuevas urbanizaciones en las áreas que cuentan con acceso al transporte seguro, práctico y agradable público.
- Apoyar la ampliación de las áreas verdes urbanas, incluyendo el acceso a parques, los espacios abiertos y los corredores ecológicos, cuando proceda, por las calles para fomentar la actividad al aire libre, las caminatas y aumentar el acceso peatonal a los parques en las Comunidades de riesgo.
- Enmendar el Elemento de Movilidad del Plan General para incluir la política de Calles Completas para facilitar el acceso seguro, atractivo y práctico para que los peatones, ciclistas, motoristas y usuarios del transporte público de todas las edades y habilidades puedan viajar dentro del derecho de paso público.
- Enmendar los reglamentos del Código de Desarrollo Urbano para solicitar más acceso peatonal eficiente entre las urbanizaciones existentes y las nuevas (por ejemplo, entre lotes adyacentes).
- Priorizar, como parte del trabajo del Elemento de Justicia Medioambiental sobre la calidad del aire, las oportunidades para reducir las emisiones con el APCD y las Comunidades de riesgo.



Medida 3.6: Estacionamiento

Factibilidad de las acciones				
Aceptación de las partes interesadas	Factibilidad técnica	Facilidad de implementación	Viabilidad financiera	Posibilidad de incorporación

Posibilidad de una implementación justa de las acciones		
Beneficios y responsabilidades de la comunidad	Empoderamiento de la comunidad	Aborda la desigualdad histórica

Beneficios principales:



Calidad del aire



Salud pública

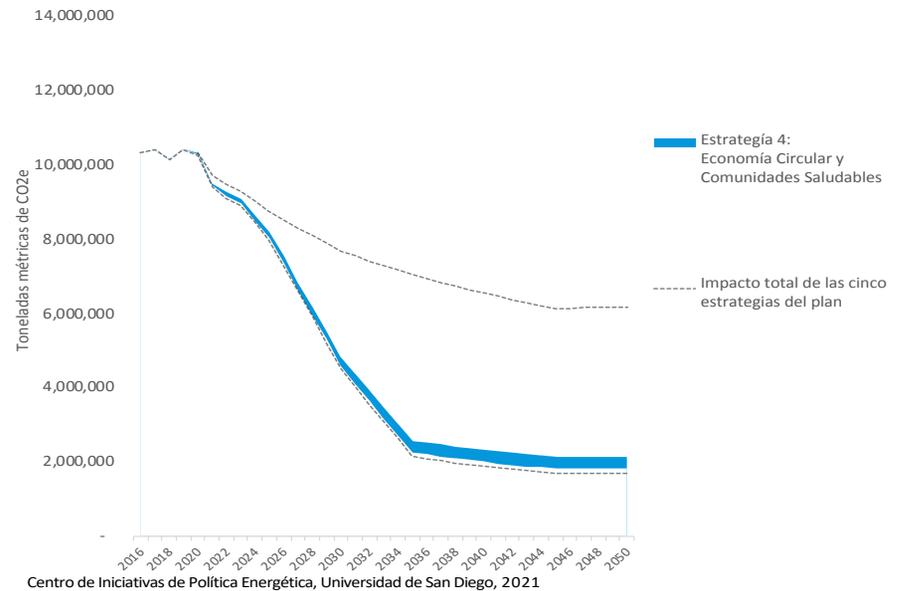


Empleos y economía

Acciones

- Optimizar el uso del borde de la banqueta incluida la gestión del estacionamiento en la vía pública en las TPAs para 2030 (o diferente año objetivo).
- Enmendar el Código de Desarrollo Urbano para eliminar los requisitos de estacionamiento mínimo.
- Enmendar el Código de Desarrollo Urbano para establecer los requisitos de estacionamiento máximo para los usos y ubicaciones que sean necesarios.
- Enmendar el Código de Desarrollo Urbano para prohibir los nuevos usos de suelo orientados a los automóviles que generarían conflicto con los viajes a pie y en bicicleta entre las TPAs.

Estrategia 4: Economía circular y comunidades limpias



Alcanzar una economía de cero desechos y verdaderamente circular significa eliminar todos los desechos que van al suelo, agua o aire que amenazan la salud pública y medioambiental. El reciclaje, si bien es un componente necesario de cualquier estrategia de cero desechos, debe ir acompañada de otros métodos de separación de desechos, tales como el abono orgánico, la reducción y la reutilización. Apoyar el desarrollo de la economía circular local, donde los desechos se usan como insumos para nuevas producciones, es clave.

La mayoría de los desechos residenciales y comerciales terminan en rellenos sanitarios, donde se descomponen a lo largo de las décadas, produciendo gas de relleno sanitario que contiene dióxido de carbono y metano, un gas efecto invernadero 28 veces más potente que el dióxido de carbono²⁴. El metano también es uno de los principales contribuyentes a la formación de ozono troposférico, un peligroso contaminante del aire que “provoca aproximadamente medio millón de muertes prematuras por año en todo el mundo y daña los ecosistemas y los cultivos al suprimir el crecimiento y disminuir

la productividad”²⁵. El modelo de la producción lineal y la eliminación de alimentos y productos tienen consecuencias negativas tanto para las personas como para el planeta. En esta estrategia, nos centramos en las emisiones creadas por la forma en que eliminamos los materiales de construcción, desechos industriales, productos y alimentos.

Los sistemas alimentarios, incluyendo la deforestación para uso agrícola industrial, la producción, el transporte, el procesado y el envasado, la congelación y la venta al por menor, y los desechos de alimentos representan el 37 por ciento²⁷ del total de gases efecto invernadero a nivel mundial. Para eliminar los desechos de alimentos será necesario implementar cambios estructurales en todo el sector privado, al que la Ciudad influenciará a través de políticas y promoción. Combatir la inseguridad alimentaria a través de la recuperación de alimentos consumibles es una estrategia importante. La recuperación de alimentos consumibles incluye alimentos que, de lo contrario, se desperdiciarían, se recuperarán y distribuirán entre los residentes con menor acceso a alimentos asequibles y saludables.

²⁴ Myhre, G., D. Shindell, F.-M. Bréon, W. Collins, J. Fuglestedt, J. Huang, D. Koch, J.-F. Lamarque, D. Lee, B. Mendoza, T. Nakajima, A. Robock, G. Stephens, T. Takemura y H. Zhang, 2013: Forzamiento radiativo natural y antropogénico. En: Cambio Climático 2013: *La Base de la Ciencia Física. Contribución del Grupo de Trabajo I al Quinto Informe de Evaluación del Panel Intergubernamental sobre Cambio Climático* [Stocker, T.F., D. Qin, G.-K. Plattner, M. Tignor, S.K. Allen, J. Boschung, A. Nauels, Y. Xia, V. Bex y P.M. Midgley (eds.)]. Cambridge University Press, Cambridge, Reino Unido y Nueva York, NY, EE. UU.

²⁵ Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente y Coalición para el Clima y el Aire Limpio (2021). Evaluación global de metano: beneficios y costes de mitigar las emisiones de metano. Nairobi: Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente.

²⁷ (Panel Intergubernamental del Cambio Climático (IPCC), 2019: Cambio Climático y Suelo: un informe especial del IPCC sobre desertificación, degradación de suelos, manejo sostenible de suelos, seguridad alimentaria, y flujos de gases efecto invernadero en ecosistemas terrestres [P.R. Sula, et al]. En prensa.)





San Diego ha hecho importantes avances para reducir el flujo de desechos al relleno sanitario. La adopción e implementación de [la Ordenanza de Reciclaje de la Ciudad \(CRO\)](#) y [la Ordenanza del Depósito de Escombros de Construcción y Demolición \(C&D Ordinance\)](#) y una variedad de programas de separación de desechos han sido fundamentales para el cumplimiento del objetivo de cero desechos de la Ciudad.

Actualmente la Ciudad está planeando cómo ampliar sus iniciativas para aumentar el abono orgánico y prevenir los desechos de alimentos en cumplimiento del Proyecto de Ley del Senado del Estado de California 1383, la cual exige la reducción de desechos orgánicos desechados en los rellenos sanitarios. Los desechos orgánicos incluyen, pero no se limitan a restos de comida y papel manchado con comida de las cocinas y operaciones alimenticias, a desechos de patio, como desechos de jardinería y paisajismo, así como telas y alfombras orgánicas y desechos de madera. El Proyecto de Ley del Senado 1383, que exige amplios cambios de procedimientos y una importante coordinación entre las diferentes partes interesadas. La Ciudad enmendó el Código de Reciclaje Municipal para abordar los requisitos del Proyecto de Ley del Senado 1383 y continuará desarrollando operaciones de recopilación, adoptando políticas de compras, adoptar requisitos de construcción, redactar responsabilidades de cumplimiento y crear estrategias para las iniciativas que tienen como fin educar y alcanzar al público.

La potencia de las emisiones de metano derivadas de la descomposición de material orgánico representa la importancia de rastrear y neutralizar sus efectos, incluso mientras reducimos la cantidad de desperdicio que ingresa a nuestros rellenos

sanitarios. Por este motivo, los rellenos sanitarios y las plantas de tratamiento de aguas residuales estuvieron entre las primeras instalaciones a las que se les exigió un informe de emisiones conforme lo previsto en la legislación AB 32 de California. Las tecnologías como los sistemas de captura del gas metano se usan actualmente para disminuir la cantidad de gases efecto invernadero liberados en la atmósfera. En última instancia, limitar la cantidad de desechos que ingresan a los rellenos sanitarios es la mejor manera de reducir o eliminar las emisiones de gases efecto invernadero generadas por desechos.



Objetivo 2030 82% del índice de separación de desechos y 85% de la captura de gas de relleno sanitario	Reducción de gases efecto invernadero 2030 (MT CO2e) 215,268	Objetivo 2035 90% del índice de separación de desechos y 90% de captura del gas de relleno sanitario	Reducción de gases efecto invernadero 2035 (MT CO2e) 277,305
--	---	--	---

Medidas 4.1: Cambios a la corriente de desechos

Factibilidad de las acciones				
Aceptación de las partes interesadas	Factibilidad técnica	Facilidad de implementación	Viabilidad financiera	Posibilidad de incorporación
				

Posibilidad de una implementación justa de las acciones		
Beneficios y responsabilidades de la comunidad	Empoderamiento de la comunidad	Aborda la desigualdad histórica
		

Beneficios principales:



Resiliencia



Salud pública

Acciones

- Aprobar e implementar la [Ordenanza de la Espuma de Poliestireno y los Plásticos de un Solo Uso](#), informe de impacto ambiental pendiente.
- Ampliar la [Ordenanza de la Espuma de Poliestireno y los Plásticos de un Solo Uso](#) para la eliminación gradual de materiales de un solo uso y priorizar la reutilización en lugar de productos desechables.

Medida 4.2: Reducción de desechos municipales

Factibilidad de las acciones

Aceptación de las partes interesadas	Factibilidad técnica	Facilidad de implementación	Viabilidad financiera	Posibilidad de incorporación

Posibilidad de una implementación justa de las acciones

Beneficios y responsabilidades de la comunidad	Empoderamiento de la comunidad	Aborda la desigualdad histórica

Beneficios principales:



Resiliencia



Calidad del aire



Salud pública

Acciones

- Capturar las emisiones de gas metano de los rellenos sanitarios.
- A través de una actualización a los reglamentos administrativos de la Ciudad incluir los requisitos de compra para productos y alimentos sostenibles siempre que la opción esté disponible.
 - 1) Reducir las emisiones de gases efecto invernadero y el uso de agua de las compras totales de carne de res, cerdo, pollo, pavo y de lácteos en un 20%.
 - 2) Aumentar los alimentos locales, saludables y sostenibles al 20% de las compras totales de alimentos, dándole prioridad a la fuerza laboral valorada de origen local y el bienestar animal.
- Incluir metas de adquisiciones, con un énfasis en el mantenimiento de servidumbres, parques y áreas verdes, para comprar abono orgánico a través de Miramar Greenery y otros centros que ofrecen abono orgánico para ampliar la demanda y producción de abono orgánico de alta calidad en la Ciudad.

Medida 4.3: Sistemas alimentarios locales y recuperación de alimentos

Factibilidad de las acciones

Aceptación de las partes interesadas	Factibilidad técnica	Facilidad de implementación	Viabilidad financiera	Posibilidad de incorporación

Posibilidad de una implementación justa de las acciones

Beneficios y responsabilidades de la comunidad	Empoderamiento de la comunidad	Aborda la desigualdad histórica

Beneficios principales:



Resiliencia



Salud pública

Acciones

- Crear un consejo de alimentación o una junta de asesoramiento con las partes interesadas.
- Invertir en la ampliación de la red de prevención de desechos de alimentos, ampliar la infraestructura y las asociaciones para la recuperación de alimentos consumibles.
- Solicitar planes de prevención, donación y reciclaje de desechos de alimentos para todas las operaciones y grandes eventos de la industria alimenticia de la Ciudad en los espacios que pertenecen a y son gestionados y arrendados por la Ciudad.
- Establecer un equipo multidisciplinario de expertos en la materia de todos los departamentos municipales centrado en el uso de suelos, el crecimiento económico, la dinámica de la comunidad y el acceso a alimentos saludables para trabajar con miembros de la comunidad para ampliar los programas agrícolas urbanos y desarrollar políticas para promover las granjas con base en la comunidad, incluyendo proyectos de demostración.

Acciones de apoyo

- Trabajar con County and Farm Bureau para respaldar las inversiones en las soluciones agrícolas climáticamente inteligentes y en la cadena local de suministros de alimentos.
- Colaborar con el condado de San Diego para aumentar el acceso de la comunidad a programas federales de alimentos (Transferencia electrónica de beneficios (EBT), Programa para mujeres, bebés y niños (WIC), etc.) e incentivar el uso de estos programas para el acceso local a alimentos (Agricultura apoyada por la comunidad (CSA), Mercado de productos agrícolas locales y venta al público).
- Incorporar sistemas de seguridad alimentaria y de alimentos locales resilientes a la planificación de resiliencia climática y emergencias.
- Invertir en una red de infraestructura local de abastecimiento, acopio, distribución y procesamiento de alimentos, incluidos los centros de alimentos regionales, cocinas comerciales a escala de vecindario o cocinas compartidas, y otras empresas alimenticias, especialmente en comunidades de recursos bajos.
- Ajustar e implementar programas para empresas alimenticias para disminuir las emisiones de carbono relacionadas con los alimentos, incluyendo la necesidad de planes de prevención, donación y reciclaje de desechos de alimentos para negocios/ instituciones (para los generadores de primer nivel y segundo nivel señalados en SB1383) y brindar asistencia y recursos técnicos. Incluir una lista de verificación y el alcance como parte del proceso de concesión de licencias comerciales.
- Incentivar la incorporación de elementos agrícolas urbanos en los planes de urbanización, incluyendo la agricultura en espacios cerrados, la silvicultura consumible, los jardines comunitarios, etc.
- Aumentar la participación comunitaria en el programa Zona de Incentivos de la Agricultura Urbana (UAIZ).

Medida 4.4: Cero desechos a los rellenos sanitarios

Factibilidad de las acciones

Aceptación de las partes interesadas	Factibilidad técnica	Facilidad de implementación	Viabilidad financiera	Posibilidad de incorporación

Posibilidad de una implementación justa de las acciones

Beneficios y responsabilidades de la comunidad	Empoderamiento de la comunidad	Aborda la desigualdad histórica

Beneficios principales:



Resiliencia



Salud pública

Acciones

- Actualizar, adoptar e implementar el Plan Cero Desechos.
- Crear un programa comunitario de reutilización y reparación para aumentar la separación de desechos, reducir el consumo de materiales y desarrollar oportunidades de formación y aprendizaje.
- Actualizar la Ordenanza de Reciclaje de la Ciudad para prohibir en los contenedores de basura residenciales y comerciales los materiales que pueden separarse (desechos de jardinería, alimentos), de conformidad con el SB 1383.
- Desarrollar un plan de mercadeo para abono orgánico y mantillo desarrollado dentro de la Ciudad. Identificar y centrarse en los mercados de abono orgánico y mantillo en las áreas urbanas, así como la agricultura urbana. Colaborar con las industrias para aumentar el uso del abono orgánico y mantillo, incluyendo el paisajismo, el agua pluvial y la conservación de recursos hídricos.
- Analizar los reglamentos de la Ciudad y otras barreras para el desarrollo de negocios que reutilizan o reparan bienes de consumo, donde hacerlo no impactará negativamente los vecindarios residenciales circundantes.

- Aumentar la concientización pública de y el acceso a las oportunidades para la reutilización, el alquiler, la reparación y la donación de productos.
- Apoyar y ampliar de la infraestructura de reutilización de la Ciudad.

Acciones de apoyo

- Respaldo a las empresas de compostaje de la comunidad a través de alianzas estratégicas.
- Aumentar la observancia para garantizar el cumplimiento de la Ordenanza de Reciclaje de la Ciudad recientemente modificada y aumentar la separación de desechos.
- Evaluar y dar opiniones sobre los requisitos y las leyes estatales y federales de la responsabilidad del productor para enfocarse en artículos difíciles de reciclar y/o peligrosos que afectan la corriente de residuos de San Diego.
- Implementar un lugar público de entrega de colchones para reciclaje.
- Asociarse con los transportistas de desechos de franquicias para abordar las barreras al aumento de las tarifas de separación.
- Continuar con y reforzar los programas de extensión comunitaria que brindan a los residentes estrategias para la reducción de desechos en las viviendas, incluidos los desechos, el envío y el envasado de alimentos (por ejemplo, las entregas bajo demanda), incluida su promoción en idiomas que expresan las diversas necesidades de San Diego.
- Enmendar los reglamentos de Construcción y Demolición para establecer un requisito de desconstrucción para reducir los desechos de demolición derivados de construcciones y renovaciones, facilitar la reutilización de material y generar empleo.

Objetivo 2030 Captura de metano de un 95 %	Reducción de gases efecto invernadero 2030 (MT CO2e) 26,461	Objetivo 2035 Captura de metano de un 95 %	Reducción de gases efecto invernadero 2035 (MT CO2e) 27,254
--	--	--	--

Medida 4.5: Captura de metano procedente de los centros de tratamiento de aguas residuales

Factibilidad de las acciones				
Aceptación de las partes interesadas	Factibilidad técnica	Facilidad de implementación	Viabilidad financiera	Posibilidad de incorporación
				

Posibilidad de una implementación justa de las acciones		
Beneficios y responsabilidades de la comunidad	Empoderamiento de la comunidad	Aborda la desigualdad histórica
		

Beneficios principales:



Resiliencia



Calidad del aire



Salud pública

Acciones

- Capturar el gas metano procedente del tratamiento de aguas residuales.

Estrategia 5: Infraestructura adaptable y ecosistemas saludables



La Estrategia de la Capacidad de Resiliencia al Cambio Climático original del CAP se ha convertido en Infraestructura y Ecosistemas Adaptables con el fin de abarcar nuevas acciones relacionadas con nuestros ambientes naturales y construidos y reflejar el trabajo de la Ciudad sobre la resiliencia a la fecha con la adopción del Plan de San Diego Adaptable al Cambio Climático en 2021. La capacidad de resiliencia al cambio climático y las acciones identificadas en esta estrategia permitirán que San Diego se prepare mejor para los impactos del cambio climático y disminuir sus efectos negativos. Los sistemas adaptables al cambio climático se proponen y mencionan a lo largo de este documento, pero las acciones dentro de esta



Alta temperatura



Largos periodos de sequía



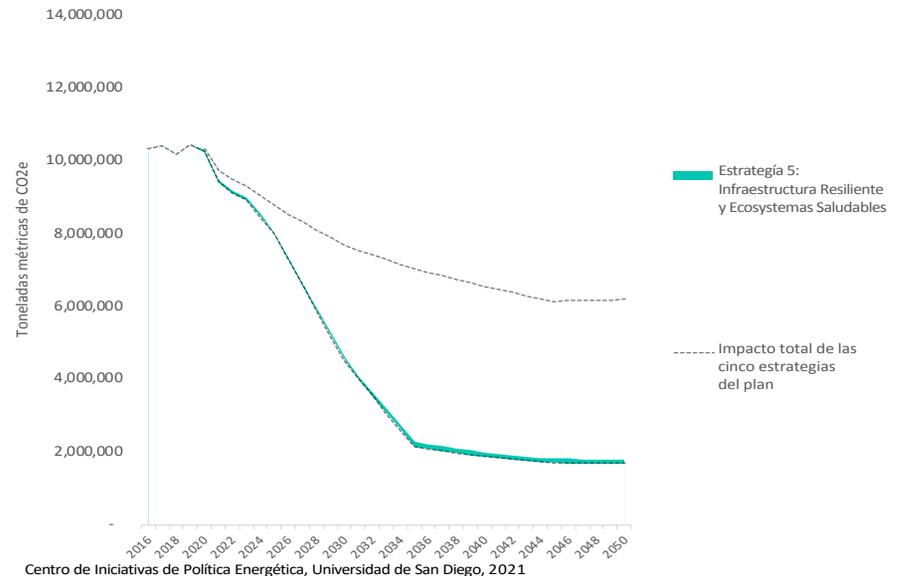
Incremento en el riesgo de incendios forestales



Eventos de intensas lluvias

estrategia se refieren específicamente a aquellos relacionados con reducciones de emisiones de gases efecto invernadero. Comparado con este CAP, que se centra en la reducción de emisiones, el plan San Diego Adaptable al Cambio Climático de la Ciudad tenía por objeto prepararse para y adoptar los cuatro principales peligros del cambio climático que representan el mayor riesgo para la Ciudad: aumento del nivel del mar, inundaciones y sequías, calor extremo, e incendios forestales.

En el Plan de Acción Ambiental de 2015, la Estrategia de Capacidad de Resiliencia incluyó medidas para la capacidad de resiliencia al cambio climático para el desarrollo de una Evaluación regional del Dosel Arbóreo Urbano en colaboración con otras jurisdicciones regionales y SANDAG, desarrollando un Plan Maestro de Parques que da prioridad a

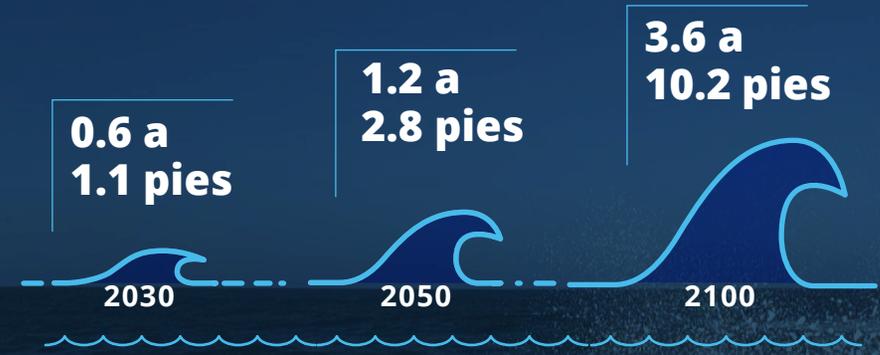


las comunidades desfavorecidas, emitiendo un Plan de Gestión de Bosques Urbanos y planificando el mantenimiento a largo plazo de árboles adicionales con suficientes recursos humanos. La Ciudad ha implementado cada una de estas medidas y pretende ampliar la lista de acciones según la aportación comunitaria para aprovechar este trabajo previo y mejorar el logro de esta estrategia en las Comunidades de riesgo.

La Ciudad ha desarrollado varios programas para promover la ampliación del dosel arbóreo de la Ciudad y el acceso que los residentes tienen para plantar árboles en los vecindarios y los espacios públicos de la Ciudad. Por ejemplo, El Departamento de Parques y Recreación de la Ciudad de San Diego en colaboración con el Departamento de Conservación del Parque Balboa, el Departamento de Silvicultura y Protección contra Incendios de California (CAL-FIRE), el Cuerpo Urbano de San Diego (Urban Corps San Diego), y Tree San Diego ha plantado más de 600 árboles en el recurso más valioso de San Diego, el Parque Balboa. Además, la Ciudad inauguró el Día del Árbol anual, un evento a nivel municipal donde los miembros de la comunidad plantan y aprenden más sobre la importancia que tienen los árboles. Trees for Treasure (Árboles para un Tesoro), en colaboración con Friends of Balboa Park (Amigos del Parque Balboa), toma troncos caídos y árboles secos y usa esta madera para crear productos únicos para vender y las ganancias son entonces usadas para plantar nuevos árboles en el Parque Balboa. El Departamento de Agua Pluvial y Transporte de la Ciudad de San Diego también lanzo Free Tree SD (Árboles Gratis de San Diego), un programa donde los residentes pueden solicitar un árbol urbano nuevo con el compromiso de regarlo por tres años durante su periodo de establecimiento. El público también puede acceder a la Evaluación del Dosel Arbóreo Urbano gracias a la ayuda de la Fuente de Información Geográfica de San Diego (SanGIS) para ver el dosel arbóreo de la Ciudad de San Diego y ver el dosel arbóreo de su comunidad. Durante su participación en el anteproyecto del CAP, las comunidades de riesgo expresaron un fuerte deseo por tener más árboles y áreas verdes. Los árboles y los espacios verdes mejoran la calidad del aire, pueden crear una separación entre carreteras y viviendas, crear banquetas más frescas que mejoran la habilidad de transitar a pie y en bicicleta, embellecen los vecindarios, y brindan áreas públicas para reunirse y forjar relaciones que mejoren los vecindarios de manera integral.

El río San Diego es una parte vital del rico ecosistema de San Diego. La Ciudad continuará buscando asociaciones para identificar oportunidades para proyectos de restauración y retención de carbono para proteger este valioso recurso regional.

PROYECCIONES DE AUMENTO DEL NIVEL DEL MAR PARA SAN DIEGO



El nivel del mar aumentó 0,71 pies en San Diego durante el siglo XX, y San Diego podría experimentar otro aumento del nivel del mar de 3,6 a 10,2 pies para finales del siglo XXI*. También se prevé que las tormentas costeras ocurran con más frecuencia en el futuro, lo que exacerbará aún más las inundaciones a lo largo de la costa. Las estrategias de adaptación para minimizar el riesgo y aumentar la resiliencia a los peligros del cambio climático, como el aumento del nivel del mar, se pueden encontrar en el plan Climate Resilient SD de la ciudad.

*Comisión Costera de California. (2018). Orientación de políticas sobre el aumento del nivel del mar de la Comisión Costera de California: Directrices interpretativas para abordar el aumento del nivel del mar en los programas costeros locales y los permisos de desarrollo costero. https://documents.coastal.ca.gov/assets/slr/guidance/2018/0_Full_2018AdoptedSLRGuidanceUpdate.pdf

El clima de la Ciudad es semiárido con ciclos de sequías multianuales. Las precipitaciones promedio históricas no ofrecen un abastecimiento de agua local adecuado para la Ciudad; la demanda de agua actualmente requiere que la mayor parte de su agua se importe desde otras regiones. Por más de 100 años, la Ciudad ha invertido constante y proactivamente en su sistema de abastecimiento de agua para conservar un abastecimiento de agua seguro para sus residentes y negocios. El Departamento de Servicios Públicos (PUD) trabaja para mejorar la eficiencia de energía de sus operaciones y está actualizando muchas de sus instalaciones. En 2019, PUD consumió alrededor del 56% de su energía de generación renovable en el sitio directa e indirectamente provenientes de instalaciones privatizadas y de las que pertenecen a la Ciudad y a PUD. PUD está trabajando en la actualización de las instalaciones de generación de energía renovable existentes, así como agregando más instalaciones.

El plan San Diego Adaptable al Cambio Climático incluye estrategias de adaptación y beneficios principales asociados que incluyen reducciones de gases efecto invernadero. Estas estrategias incluyen la coordinación con agencias de transporte público locales, la colaboración con expertos en climatología para fundamentar las decisiones de las políticas y desarrollar un plan cultural para conectar las artes y la cultura con la sostenibilidad y la capacidad de resiliencia, entre otros. A medida que San Diego Adaptable al Cambio Climático y el CAP avanzan hacia su implementación, sus estrategias alineadas servirán para mitigar y adaptarse al cambio climático y ofrecer un futuro más sostenible a los habitantes de San Diego.

En septiembre de 2021, la Ciudad se asoció con NOAA, la Fundación San Diego, High Tech High y otros voluntarios para realizar un evento de mapeo de calor urbano.



Varios voluntarios montaron sensores de calor en sus automóviles y viajaron a lo largo de rutas designadas para recopilar miles de puntos de datos de temperatura y humedad por la mañana, por la tarde y por la noche. Luego, estos datos se enviaron a CAPA Strategies para desarrollar mapas de alta resolución que muestran la distribución del calor en la ciudad. Los resultados del mapeo de calor urbano son una herramienta que la Ciudad utilizará para decidir dónde priorizar la implementación de estrategias de adaptación que aborden el calor extremo.

Objetivo 2030 Restaurar 350 acres de suelo de marisma salina	Reducción de gases efecto invernadero 2030 (MT CO2e) 410	Objetivo 2035 Restaurar 700 acres de suelo de marisma salina	Reducción de gases efecto invernadero 2035 (MT CO2e) 821
--	---	--	---

Medida 5.1: Secuestro

Factibilidad de las acciones				
Aceptación de las partes interesadas	Factibilidad técnica	Facilidad de implementación	Viabilidad financiera	Posibilidad de incorporación

Posibilidad de una implementación justa de las acciones		
Beneficios y responsabilidades de la comunidad	Empoderamiento de la comunidad	Aborda la desigualdad histórica

Acciones de apoyo

- Priorizar alianzas con las tribus de San Diego y las oportunidades de justicia medioambiental reparadora en proyectos de restauración de humedales.
- Adquirir suelos de conservación de espacios abiertos.
- Crear un programa piloto de cultivo de carbono en suelos públicos libres o en alianzas con instituciones educativas y organizaciones sin ánimo de lucro.
- Crear alianzas con San Diego River Conservancy y otras entidades para identificar las oportunidades de secuestro a través de proyectos de restauración.

Beneficios principales:



Resiliencia



Calidad del aire



Salud pública

Acciones

- Proteger, restaurar y reforzar los cañones urbanos. Apoyar las restauraciones de los hábitats de los cañones urbanos, la inclusión de la educación medioambiental y las oportunidades de recreación, y la conservación continua.
- Desarrollar un plan de gestión específica de área para proteger, restaurar y preservar los humedales y las zonas altas de los suelos que son gestionados por la Ciudad, dándole prioridad a las comunidades de riesgo.
- Desarrollar los Planes de gestión de recursos naturales en todos los suelos preservados gestionados e incluir el secuestro en los planes a medida que se disponga de la información.

Objetivo 2030 28% del dosel arbóreo urbano	Reducción de gases efecto invernadero 2030 (MT CO2e) 82,806	Objetivo 2035 35 % del dosel arbóreo urbano	Reducción de gases efecto invernadero 2035 (MT CO2e) 102,290
--	--	---	---

Medida 5.2: Dosel arbóreo

Factibilidad de las acciones				
Aceptación de las partes interesadas	Factibilidad técnica	Facilidad de implementación	Viabilidad financiera	Posibilidad de incorporación

Posibilidad de una implementación justa de las acciones

Beneficios y responsabilidades de la comunidad	Empoderamiento de la comunidad	Aborda la desigualdad histórica

Beneficios principales:



Resiliencia



Calidad del aire



Salud pública

Acciones

- Aumentar la plantación de árboles en las Comunidades de riesgo comenzando por la plantación de 40 mil árboles nuevos en las mismas para el 2030.
- Crear un Plan Maestro de Árboles Urbanos enfocado en plantar 100,000 árboles para el 2035. Dentro del Plan Maestro de Árboles Urbanos, identificar los suelos y espacios de la Ciudad que necesitan árboles e identificar las formas de aumentar las áreas permeables para nuevos árboles, con un enfoque en las comunidades de riesgo.
- Llevar a cabo una nueva evaluación del Dosel Arbóreo Urbano usando sistemas de detección de luz y alcance (LiDAR) para identificar las áreas que necesitan dosel arbóreo adicional.

- Aumentar la plantación de árboles en las comunidades de riesgo al identificar los suelos/espacios de la Ciudad que necesitan árboles.
- Desarrollar un plan para aumentar las áreas permeables para nuevos árboles y restaurar espacios anteriores que han sido pavimentados, con un enfoque en las comunidades de riesgo.
- Apoyar la ampliación de dosel arbóreo en los parques y por toda la red de transporte activo. Priorizar la implementación en las comunidades de riesgo.
- Desarrollar políticas que animen e incentiven a los promotores, las asociaciones de propietarios, y otras organizaciones para preservar, conservar y plantar árboles.
- Corregir, optimizar y ampliar el programa de árboles urbanos gratis para eliminar las barreras existentes que desvían o prohíben la participación de los residentes dentro de las Comunidades de riesgo.
- Proteger y conservar todos los árboles urbanos saludables que tienen pocos conflictos con la infraestructura existente y futura, mediante el uso de políticas, códigos, acercamiento a la comunidad y cumplimiento de códigos.

Acciones de apoyo

- Enmendar el Código de Desarrollo Urbano para aumentar los requerimientos de paisaje y plantación de árboles en estacionamientos.
- Agilizar la autorización para plantar árboles, destinar recursos para plantar árboles urbanos en áreas no tradicionales y ofrecer tarifas bajas o un servicio gratuito por corte de concreto en las comunidades de riesgo.
- Revisar las políticas del Consejo y los Códigos Municipales para fortalecer la protección de los árboles y reforzar las iniciativas de plantación de árboles.

- Aumentar el riego de los árboles que se encuentran en parques y en derechos de paso.
- Implementar un protocolo a nivel municipal para el seguimiento de árboles urbanos plantados, eliminados y conservados.
- Analizar los ingresos por concepto de las sanciones por eliminación de árboles, incluyendo aquellas por colocación de equipo de servicios públicos en derechos de paso, y los cargos para financiar la plantación de nuevos árboles.
- Ampliar programas de voluntariado y asociaciones con organizaciones comunitarias para plantar y conservar árboles.
- Apoyar la creación de nuevos espacios verdes urbanos a lo largo de las carreteras y los derechos de paso de la Ciudad.
- Garantizar la diversidad de especies de árboles, incluyendo el uso de árboles nativos y especies de arbustos y/o especies que se adaptan a temperaturas elevadas y la diversidad de especies de árboles que necesitan menos agua.
- De conformidad con lo establecido en el Acuerdo de Cooperación de Energía con la Ciudad y la SDG&E, implementar el Programa Árbol Adecuado, Lugar Adecuado (RightTree, Right Place) (o cualquier programa posterior), identificar ubicaciones adicionales para plantar árboles, aportar ideas sobre especies de árboles, y brindar soporte técnico a través de arbolistas de la SDG&E.
- Supervisar y presentar informes sobre los planes de la SDG&E para reemplazar las iniciativas de la Ciudad con el apoyo directo de organizaciones benéficas de la comunidad para plantar hasta 2,500 árboles en la Ciudad en 10 años.
- Realizar el mantenimiento y la eliminación de árboles adecuados para fomentar un bosque urbano saludable y la seguridad de los árboles en los espacios públicos.
- Rediseñar la infraestructura de los solados que se encuentran alrededor de los árboles urbanos existentes cuando sea posible para aumentar la cubierta del dosel arbórea.

Objetivo 2030 Ofrecer 33,000 acre-pies de abastecimiento de agua local a través de PureWater	Reducción de gases efecto invernadero 2030 (MT CO2e) 9,910	Objetivo 2035 Ofrecer 93,000 acre-pies de abastecimiento de agua local a través de PureWater	Reducción de gases efecto invernadero 2035 (MT CO2e) 18,507
--	---	--	--

Medida 5.3: Abastecimiento de agua local

Factibilidad de las acciones				
Aceptación de las partes interesadas	Factibilidad técnica	Facilidad de implementación	Viabilidad financiera	Posibilidad de incorporación

Posibilidad de una implementación justa de las acciones		
Beneficios y responsabilidades de la comunidad	Empoderamiento de la comunidad	Aborda la desigualdad histórica

Beneficios principales:



Acciones

- Desarrollar un abastecimiento de agua local y reducir la dependencia de agua importada.
- Respalda los objetivos permanentes del consumo de galones de agua por persona al día (GPCD).

Acciones de apoyo de la estrategia 5

- Crear conciencia sobre los programas de Reembolsos por Captación de Agua de Lluvia y por Reemplazo de Césped para aumentar la participación en los programas y facilitar el acceso de los residentes de toda la Ciudad, dándole prioridad a aquellos de las Comunidades de riesgo y las áreas que históricamente han tenido menos participación en los programas.
- Promover la instalación subterránea de servicios públicos para brindar un medio para reducir el uso de energía, aumentar la preservación de espacios verdes, procesar y almacenar sosteniblemente el agua y los desechos, ubicar la infraestructura importante de manera segura y eficiente, prevenir y revertir la degradación del ambiente urbano, y mejorar la calidad de vida.
- Optimizar la planificación e implementación de la infraestructura ecológica a escala de cuenca y específica del sitio con iniciativas enfocadas en la participación de las partes interesadas en las comunidades de riesgo.
- Estudiar las oportunidades para capturar y reutilizar el agua de lluvia.
- Implementar proyectos de restauración de vías fluviales.
- Aumentar las oportunidades para capturar agua de lluvia al evaluar nuevas metodologías para determinar su rentabilidad.
- Enmendar los reglamentos del código de construcción para exigir que un porcentaje de todas las superficies sin cubierta (por ejemplo, los solados) en las nuevas construcciones cumplan con ciertos criterios para reducir el efecto de la isla de calor.
- Instalar material de pavimentación fresco en los estacionamientos y el derecho de paso público de la Ciudad, con prioridad en las comunidades de riesgo, para aumentar la eficiencia energética de los edificios y reducir el efecto de la isla de calor.

Estrategia 6: Acción climática emergente



Si bien la implementación de las cinco estrategias detalladas anteriormente será transformadora, la Ciudad no puede eliminar las emisiones necesarias para alcanzar el objetivo de cero emisiones netas de la Ciudad. Estas emisiones residuales tendrán que ser abordadas para alcanzar el objetivo de cero emisiones netas. Sin la implementación de acciones adicionales o la prevención de emisiones en otras partes, proyectamos que permanecerán 2,511,000 MT CO₂e (23 % del total de CO₂e producido en las prácticas comerciales habituales). Las medidas adicionales, las nuevas políticas, la innovación tecnológica, las asociaciones y la investigación son componentes necesarios de las acciones climáticas emergentes que están más allá de nuestra capacidad actual para cuantificar y evaluar.

Esta estrategia es de características generales y requerirá supervisión y presentación de informes durante su implementación para desarrollarse y cuantificarse. Las áreas de enfoque dentro de la Estrategia 6 incluyen el desarrollo de más asociaciones efectivas con socios regionales, tales como el Puerto de San Diego, SANDAG y el condado de San Diego; colaboración en investigaciones y proyectos con el sector privado; avances para garantizar la capacidad de resiliencia energética y el estudio de fuentes de combustibles alternas; nuevas investigaciones para comprender las posibles oportunidades de secuestro de carbono en el suelo y el agua; y el desarrollo de proyectos piloto que catalizan nuevas técnicas y tecnologías de todos los sectores. Esta no es una lista exhaustiva, sino un punto de partida para que la Ciudad adopte activamente nuevas ideas, prestando atención a los mejores datos y prácticas disponibles y adaptándolos como sea necesario para prevenir la mayor cantidad de gases efecto invernadero mientras que se optimiza el impacto de los beneficios principales para nuestros residentes o negocios.

Emisiones residuales 2030

Es necesario reducir 391,000 adicionales para alcanzar el objetivo correspondiente

Emisiones residuales 2035

Es necesario reducir/eliminar 2,262,000 adicionales para alcanzar la neutralidad del carbono

Medida 6.1: Analizar nuevas oportunidades para alcanzar las cero emisiones netas de gases efecto invernadero

Acciones de apoyo

- Investigar sistemas avanzados de control de calidad de aire, incluidas las tecnologías de eliminación de gases efecto invernadero y las tecnologías de control de contaminantes muy comunes reglamentados según los criterios de la EPA.
- Analizar el uso de las desviaciones de las emisiones de gases efecto invernadero, que pueden incluir técnicas como el aumento de secuestro de carbono en suelos, bosques y tierras agrícolas, la compra de créditos de electricidad limpia de estados vecinos, o a través de enfoques tecnológicos emergentes, tales como la captura y eliminación directas de carbono de la atmósfera.
- Participar en investigaciones sobre los programas de desvío que benefician al área regional y/o local para garantizar que los beneficios de inversión tienen prioridad en las comunidades de riesgo de la Ciudad.
- Continuar participando en el desarrollo de investigaciones y datos sobre la posibilidad de secuestro de varios tipos de espacios naturales, incluido el secuestro del carbono azul, en particular desarrollar una norma de secuestro a nivel municipal para la restauración de humedales.
- Apoyar a socios, tales como los gobiernos y las universidades tribales para restaurar los ecosistemas de marisma salina y humedales para su secuestro.
- En lo que respecta a la prevención de gases efecto invernadero, el Plan de Implementación del CAP de la Ciudad se centrará y priorizará el beneficio principal de la calidad del aire para apoyar las iniciativas regionales compartidas para abordar las áreas fuera de las normas y mejorar la calidad del aire de manera justa.
- Apoyar al APCD para desarrollar planes similares al CERP en todas las comunidades
- Apoyar las iniciativas regionales para abordar los contaminantes atmosféricos nocivos de las áreas fuera de las normas, en las comunidades de riesgo.

Resumen de estrategias y acciones

Estrategia	Objetivo2030	Objetivo2035	Medida
Estrategia 1: Descarbonización del ambiente construido	Eliminar gradualmente el 45 % del uso del gas natural de los edificios existentes	Eliminar gradualmente el 90 % del uso del gas natural de los edificios existentes	Medida 1.1: Descarbonizar edificios existentes
	El código de alcance de edificios totalmente electrificados comenzará en 2023 en las nuevas urbanizaciones residenciales y comerciales		Medida 1.2: Descarbonizar nuevas urbanizaciones
	Eliminar gradualmente el 50 % del uso del gas natural en las instalaciones municipales	Eliminar gradualmente el 100 % del uso del gas natural en las instalaciones municipales	Medida 1.3: Descarbonizar las instalaciones de la Ciudad
Estrategia 2: Acceso a energía limpia y renovable	Energía 100 % renovable o libre de gases efecto invernadero para todos los clientes de SDCP en la ciudad de San Diego.		Medida 2.1: Generación de energía renovable a nivel municipal
	Porcentaje de todos los vehículos de la flota municipal que serán ZEV: Vehículo de Carga Liviana (LDV): 50% Vehículo de Carga Media (MDV): 50% Vehículo de Carga Pesada (HDV): 50%	Porcentaje de todos los vehículos de la flota municipal que serán ZEV: Vehículos de Carga Liviana (LDV): 100% Vehículos de Carga Media (MDV): 75% Vehículos de Carga Pesada (HDV): 75%	Medida 2.2: Aumentar la cantidad de vehículos municipales de cero emisiones
	16% de las e-VMT (Millas que un vehículo eléctrico a recorrido) de todas las VMT de carga liviana (Millas que un vehículo ha recorrido)	25% de las e-VMT (Millas que un vehículo eléctrico a recorrido) de todas las VMT de carga liviana (Millas que un vehículo ha recorrido)	Medida 2.3: Aumentar la adopción de vehículos eléctricos
Estrategia 3: Movilidad y uso del suelo	19% de la porción correspondiente del modo a pie y 7% de la porción correspondiente del modo bicicleta de todos los viajes de los residentes de San Diego	25% de la porción correspondiente del modo a pie y 10% de la porción correspondiente del modo bicicleta de todos los viajes de los residentes de San Diego	Medida 3.1: Rutas seguras y agradables para los peatones y ciclistas
	10% de la porción correspondiente del modo de transporte público de todos los viajes de los residentes de San Diego	15% de la porción correspondiente del modo de transporte público de todos los viajes de los residentes de San Diego	Medida 3.2: Aumentar el uso seguro, práctico y agradable del transporte público
	Alcanzar el 4% de la reducción de VMT a nivel municipal a través del teletrabajo para 2030	Alcanzar el 6% de la reducción de VMT a nivel municipal a través del teletrabajo para 2035	Medida 3.3: Trabajar desde cualquier lugar
	Completar 13 rotondas nuevas	Completar 20 rotondas nuevas	Medida 3.4: Reducir el congestionamiento vehicular para mejorar la calidad del aire y la duración del viaje
	8% de la reducción de las VMT per cápita (pasajeros urbanos y no urbanos)	15% de la reducción de las VMT per cápita (pasajeros urbanos y no urbanos)	Medida 3.5: Uso del suelo centrado en la atmósfera
			Medida 3.6: Estacionamiento
Estrategia 4: Economía circular y comunidades limpias	82 % del índice de separación de desechos y 85% de la captura del gas de relleno sanitario	90 % del índice de separación de desechos y 90% de la captura del gas de relleno sanitario	Medida 4.1: Cambios a la corriente de desechos
			Medida 4.2: Reducción de desechos municipales
			Medida 4.3: Sistemas alimentarios locales y recuperación de alimentos
	Captura de metano de un 99 %	Captura de metano de un 99 %	Medida 4.4: Cero desechos a los rellenos sanitarios
			Measure 4.5: Captura de metano procedente de los centros de tratamiento de aguas residuales
Estrategia 5: Infraestructura adaptable y ecosistemas saludables	Restaurar 350 acres de suelo marisma salina	Restaurar 700 acres de suelo de marisma salina	Medida 5.1: Secuestro
	28% del dosel arbóreo urbano	35% del dosel arbóreo urbano	Medida 5.2: Dosel arbóreo
	Ofrecer 33,000 acre-pies de abastecimiento de agua local a través de PureWater	Ofrecer 93,000 acre-pies de abastecimiento de agua local a través de PureWater	Medida 5.3: Abastecimiento de agua local
Estrategia 6: Acción climatic emergente	Es necesario reducir/eliminar 2,262,000 emisiones adicionales		Medida 6.1: Analizar nuevas oportunidades para alcanzar las cero emisiones netas de gases efecto invernadero



Greetings from the future!

We want to see your ideas for a sustainable San Diego.



Show us what San Diego looks like from your time machine.



Aire Limpio



Centrar el CAP en la justicia ha brindado la oportunidad para que la Ciudad eleve las voces de los residentes en aquellas comunidades que han tenido menor acceso a oportunidades o que han enfrentado situaciones que perjudican seriamente su salud, bienestar y prosperidad. Las experiencias vividas y la propugnación de los residentes y organizaciones en las comunidades de riesgo reafirmaron la necesidad de que la Ciudad priorizara las serias y persistentes desigualdades en la salud relacionadas con la mala calidad de aire y sea un socio comprometido para conseguir un aire más limpio. Si bien no ha sido tradicionalmente una responsabilidad concreta o delegada sujeta a la jurisdicción municipal, la Ciudad aún tiene un papel importante que desempeñar y una responsabilidad de mejorar la salud de nuestros residentes. Como se mencionó en este CAP, el Índice de Justicia Climática desarrollado con los miembros del Equipo de Trabajo de Justicia de las Partes Interesadas claramente muestra dónde la desigualdad ha afectado seriamente las vidas de nuestros residentes que enfrentan una mala calidad de aire.

Un lugar es denominado como área que cumple con las normas cuando satisface las Normas Nacionales y/o de California de Calidad de Aire. Estas normas son establecidas por la Agencia de Protección Ambiental Federal (EPA) o la Junta de Recursos del Aire de California (CARB) para el nivel máximo de determinado contaminante atmosférico, que puede existir en el aire en espacios al aire libre sin efectos inaceptables para la salud del ser humano o el bienestar público.²⁸ A nivel regional, San Diego es un área fuera de las normas del ozono, de las partículas PM10 (Partículas con diámetro de 10 micras o menos) y PM2.5 (Partículas con diámetro de 2.5 micras o menos). Estos altos niveles de contaminantes que se encuentran en el aire causan numerosas consecuencias para la salud e impactos medioambientales.

El APCD de San Diego ha desarrollado planes de implementación estatal (SIP) para detallar las medidas de control y las reducciones de emisiones asociadas que se tomarán para alcanzar la norma nacional de calidad del aire del ozono²⁹. La Ciudad respalda estas iniciativas para tener un mejor control de las fuentes que contribuyen a la creación de ozono y el objetivo del APCD de cumplir con esta norma lo antes posible, a más tardar en 2032³⁰.

Muchas fuentes de las emisiones de gases efecto invernadero son simultáneamente responsables de una variedad de contaminantes adicionales, tales como el material particulado PM₁₀ y PM_{2.5}, los óxidos nitrosos y el ozono. Algunos contaminantes afectan la atmósfera y la salud humana. Las decisiones históricas sobre el uso del

Denominaciones de los contaminantes sujetos a los criterios establecidos por la EPA para el condado de San Diego

Contaminante sujeto a criterios	Denominación federal	Denominación estatal
Ozono (8 horas)	Área fuera de las normas	Área fuera de las normas
Ozono (1 hora)	Área que cumple con las normas *	Área fuera de las normas
Monóxido de carbono	Área que cumple con las normas	Área que cumple con las normas
Partículas PM10	No clasificada **	Área fuera de las normas
Partículas PM2.5	Área que cumple con las normas	Área fuera de las normas
Dióxido de nitrógeno	Área que cumple con las normas	Área que cumple con las normas
Dióxido de azufre	Área que cumple con las normas	Área que cumple con las normas
Plomo	Área que cumple con las normas	Área que cumple con las normas
Sulfatos	No existe norma federal	Área que cumple con las normas
Ácido sulfhídrico	No existe norma federal	No clasificada
Visibilidad	No existe norma federal	No clasificada

* La norma federal de 12 pphm en 1 hora estuvo en vigor desde 1979 hasta el 15 de junio de 2005. Esta norma revocada se menciona en este documento debido a que fue utilizada por un largo periodo y debido a que este punto de referencia se aborda en los planes de implementación estatal.

** Al momento de la denominación, si la información disponible no respalda una denominación de área que cumple con las normas o área fuera de las normas, el área se denomina como no clasificada.

suelo y la infraestructura han centrado estos contaminantes procedentes de fuentes industriales fijas, fuentes móviles como motores de combustión y pastillas de frenos en automóviles y camionetas y fuentes de espacios cerrados como los aparatos de gas natural que se encuentran dentro de nuestros negocios o viviendas que empeoran los efectos de estas emisiones medioambientales en nuestros residentes más vulnerables. Estas decisiones sobre políticas y las emisiones continuas han dado lugar a generaciones que han afrontado grandes niveles de problemas respiratorios y enfermedades como el asma y el cáncer. Las comunidades de riesgo han sido desproporcionadamente afectadas, con vecindarios como Barrio Logan y San Ysidro

¹⁹ <https://www.sdapcd.org/content/sdc/apcd/en/air-quality-planning/attainment-status.html>

²⁰ <https://ww2.arb.ca.gov/our-work/programs/california-state-implementation-plans/nonattainment-area-plans/san-diego-county>

³⁰ Junta de Recursos del Aire de California. (2020). *Plan 2020 para lograr los Estándares Nacionales de Calidad del Aire Ambiental para el Ozono en el Condado de San Diego.* https://www.sdapcd.org/content/dam/sdapcd/documents/grants/planning/Att%20A%20Attainment%20Plan_ws.pdf

frente a una de las peores calidades de aire en el estado. El Elemento de Justicia de la Ciudad desarrollará metas, objetivos, políticas y acciones para atender a los vecindarios que experimentan contaminación ambiental desproporcionalmente, así como otros problemas de salud medioambiental.

El ciclo de contaminación concentrada atmosférica en las comunidades de riesgo necesita romperse. Podemos lograrlo por una parte a través de las acciones señaladas en este CAP. Las estrategias sobre la eliminación del uso de gas natural en espacios cerrados; la reducción de motores de combustión vehicular; el aumento de la eficiencia y la seguridad de las opciones alternas de movilidad; la reducción de desechos y la disminución de desechos; los planes sobre los usos del suelo para separar usos incompatibles, y las inversiones en la plantación de árboles para secuestro y áreas frescas reducen los efectos de los contaminantes atmosféricos nocivos. Para explicar con más claridad la forma en que la Ciudad está comprometida con la calidad del aire y los contaminantes atmosféricos nocivos, incluimos la siguiente tabla que reúne todas las estrategias, medidas y acciones que impactarán directamente la calidad del aire, especialmente en las comunidades de riesgo.

Medidas CAP con un impacto positivo en la Calidad del Aire

Estrategia 1: Descarbonización del ambiente construido

1.1 Descarbonizar las construcciones existentes

- Desarrollar una estrategia para alcanzar la descarbonización del parque edificado existente para (AÑO OBJETIVO) que incluya una amplia participación y utilización de un modelo de toma de decisiones compartidas con las comunidades de riesgo.

1.2 Descarbonizar nuevas urbanizaciones

- Desarrollar y adoptar una política de electrificación de edificios, a través de la actualización de códigos u otros mecanismos, que requiera que las nuevas urbanizaciones residenciales y comerciales eliminen el uso de gas natural, que utilice una gran participación y un modelo de toma de decisiones compartidas con las comunidades de riesgo y los promotores de viviendas asequibles.

Estrategia 2: Energía limpia y renovable

2.1 Aumentar la cantidad de vehículos municipales de cero emisiones

- Desarrollar una estrategia de reemplazo y electrificación de los vehículos de la flota de la Ciudad

2.3 Aumentar la adopción de vehículos eléctricos

- Desarrollar una estrategia de vehículos eléctricos a nivel municipal para acelerar la adopción de EV, incluyendo las flotas flexibles, el transporte de enlace, y las bicicletas eléctricas, centrada en los obstáculos que los residentes de las comunidades de riesgo pueden enfrentar para poseerlos y cargarlos.

Estrategia 3: Movilidad y uso del suelo

3.1 Rutas seguras para los peatones y ciclistas

- Desarrollar planes de seguridad Rutas Seguras a la Escuela (Safe Routes to Schools); comenzar un programa Rutas Seguras a la Escuela de San Diego centrado en las comunidades desfavorecidas y escuelas de bajo desempeño.
- Implementar las redes del Plan Maestro para Bicicletas y del plan comunitario con un énfasis en ciclovías separadas.
- Asociarse con operadores de micromovilidad para optimizar la cantidad de monopatines disponibles en los centros de movilidad y/o cerca del transporte público.
- Actualizar el Plan Maestro para Bicicletas que incorpore la infraestructura existente conforme a la obra, las actualizaciones recientes del plan comunitario y las conexiones regionales propuestas.
- Desarrollar un Plan Maestro de Movilidad para reducir las emisiones de fuentes móviles y promover un cambio de modo de conformidad con el CAP.
- Revisar y mejorar las políticas de micromovilidad/los programas de movilidad de uso compartido, centrados especialmente en las comunidades de riesgo y las aplicaciones de fácil acceso/difícil acceso.

3.2 Aumentar el uso del transporte público

- Desarrollar carriles exclusivos para autobuses o carriles compartidos para autobuses y bicicletas para aumentar la eficiencia del transporte público y la puntualidad. Implementar proyectos y actualizar la Ordenanza de creación de espacios, incluido un programa de mobiliario urbano que reduce la exposición al calor, proporciona paradas de transporte público frescas y mejora el acceso a los baños cercanos en áreas de intenso uso de transporte público y corredores peatonales, priorizando comunidades más desfavorecidas.
- Asegurarse de que todas las paradas de transporte público con un alto volumen de uso tengan acceso a refugios de tránsito, que incluyen estructuras de sombra y bancos; trabajar con Metro Transit Service (MTS) para establecer un estándar para la provisión de marquesinas en las paradas de la ciudad (por ejemplo, alojamiento mínimo) con prioridad en las comunidades más desfavorecidas.

- Abogar por un Pase de Oportunidad Juvenil regional permanente y apoyar la expansión del programa para incluir estudiantes universitarios y residentes en comunidades más desfavorecidas.

3.3 Aumentar el teletrabajo

- Desarrollar un reglamento de la TDM a nivel municipal (incluir empleadores actuales, así como nuevos empleadores).
- Desarrollar una política de la TDM para los empleados municipales.
- Establecer un equipo y una hoja de ruta para apoyar las acciones que necesitan conectividad y cerrar la brecha digital.

3.4 Mejorar las condiciones en las carreteras

- Implementar la gestión dinámica de la velocidad en las calles de la Ciudad.
- Continuar instalando gloriets y rotondas.
- Continuar reprogramando las señales de tráfico para reducir el consumo del combustible vehicular a través de un mejor flujo de tráfico.

3.5 Uso del suelo

- Focus new development in areas that will allow residents, employees, and visitors to safely, conveniently, and enjoyably travel by walking, rolling, biking, or transit, such as in Transit Priority Areas (TPAs), and areas of the City with the lowest amount of vehicular travel.
- Plan for land uses that will allow existing residents, employees, and visitors to more safely, conveniently, and enjoyably travel by walking, rolling, biking, or transit.
- Update the Placemaking Ordinance to better support mode shift, to increase accessibility, walkability, and activate public spaces

3.6 Estacionamiento

- Optimizar el uso del borde de la banqueta, incluida la gestión de estacionamiento en la vía pública en las TPAs para 2030 (o diferente año objetivo).
- Eliminar los requisitos de estacionamiento mínimo.
- Establecer requisitos de estacionamiento máximo.
- Amend the land development code to prohibit new auto-oriented land uses that would create conflicts with walking and bicycling within TPAs.

Estrategia 4: Economía circular y comunidades limpias

4.2: Reducción de desechos municipales

- Capturar las emisiones de gas metano de los rellenos sanitarios.

4.5: Captura de metano procedente de los centros de tratamiento de aguas residuales

- Capturar el gas metano procedente del tratamiento de aguas residuales.

Estrategia 5: Infraestructura y ecosistemas adaptables

5.1 Secuestro

- Proteger, restaurar y reforzar los cañones urbanos. Apoyar las restauraciones de los hábitats de los cañones urbanos, la inclusión de la educación medioambiental y las oportunidades de recreación, y la conservación continua.
- Desarrollar un plan de gestión de hábitats para incluir áreas de humedales y zonas altas en los suelos que son gestionados por la Ciudad en las comunidades de riesgo.
- Desarrollar los Planes de gestión de hábitats (HMP) en todos los suelos preservados gestionados.

5.2 Dosel arbóreo

- Llevar a cabo una nueva evaluación del Dosel Arbóreo Urbano usando sistemas de detección de luz y alcance (LiDAR) para identificar las posibles áreas/áreas que necesitan.
- Aumentar la plantación de árboles en las comunidades de riesgo al identificar los suelos/espacios de la Ciudad que necesitan árboles.
- Desarrollar un plan para aumentar las áreas permeables para nuevos árboles, con un enfoque en las comunidades de riesgo.
- Crear un Plan Maestro de Árboles Urbanos que capture todas las listas de árboles urbanos del plan comunitario para facilitar la selección de especies (en relación con el Permiso Libre de Cargos).
- Apoyar la ampliación del dosel arbóreo en los parques y por toda la red de transporte activo. Priorizar la implementación en las comunidades de riesgo.
- Desarrollar políticas que animen e incentiven a los promotores, las asociaciones de propietarios, y otras organizaciones para preservar, conservar y plantar árboles.
- Corregir y ampliar el programa árboles gratis.
- Proteger y conservar los árboles existentes.

Una autoridad legislativa y de reglamentación de la calidad del aire ha sido designada expresamente a la Agencia de Protección Ambiental (EPA), la Junta de Recursos del Aire de California (CARB) y el APCD de San Diego. La aprobación del Proyecto de Ley de California 423 reformó la estructura de la junta del APCD de San Diego y le proporcionó a la Ciudad dos puestos en la junta, dando lugar a un grado de supervisión de las autoridades participativas. El APCD trabaja para identificar en dónde se ponen en riesgo a las comunidades y a los residentes debido a las emisiones de calidad de aire y trabaja para mejorar la calidad del aire a través de procesos, tales como la planificación, la regulación y el cumplimiento. De conformidad con la legislación estatal tal como AB 617, el APCD trabajó en el desarrollo del Plan Comunitario de Reducción de Emisiones (CERP) para establecer las estrategias que reducen la contaminación atmosférica y la exposición en las Comunidades Portuarias de Justicia Medioambiental en San Diego y National City. Estas estrategias se extienden a lo largo de las entidades jurisdiccionales de la Ciudad, National City, el condado, el puerto y la Secretaría de Marina. La Ciudad participó en el desarrollo general del CERP a través del comité directivo y continuó su asociación con el APCD. En 2021, la Ciudad abogó por un nuevo CERP enfocado en las Comunidades fronterizas para abordar los problemas de calidad de aire que afectan a San Ysidro y otras partes de la ciudad cercanas al cruce fronterizo.



Si bien el CERP es específico para Barrio Logan, Sherman Heights y Logan Heights, el proceso para desarrollar el plan y las estrategias dentro del mismo daría lugar a una mejor calidad de aire por toda la Ciudad si se implementara a nivel regional. La Ciudad apoya al APCD en cualquier iniciativa futura para ampliar y repetir este proceso por toda nuestra jurisdicción. La Ciudad de San Diego está comprometida a trabajar estrechamente con el APCD y todas las demás agencias asociadas con el CERP, como el Puerto de San Diego y la Secretaría de Marina para alcanzar el objetivo compartido de una mejor calidad de aire para nuestros residentes dentro de las Comunidades Portuarias de Justicia Medioambiental y todas nuestras comunidades de riesgo afectadas. En 2021, la Ciudad abogó por un nuevo CERP enfocado en las Comunidades fronterizas para abordar los problemas de calidad de aire que afectan a San Ysidro y otras partes de la ciudad cercanas al cruce fronterizo. Al trabajar juntos y compartir recursos, estas agencias abordarán de manera más efectiva todas las variables que afectan la calidad del aire.

Además de las acciones del CAP señaladas anteriormente, la Ciudad trabajará para alcanzar una mejor calidad de aire, dando prioridad a aquellas comunidades más afectadas por la insalubridad al comprometerse a realizar las siguientes iniciativas:

- Colaborar con APCD para incluir actualizaciones de monitoreo de calidad de aire de las mediciones de su sitio en el informe anual para el CAP. Actualmente, APCD monitorea el carbono negro, que contiene material particulado de los motores a gasolina, el humo de leña y los motores a diésel.
- Priorizar las acciones del CAP mencionadas anteriormente dentro de las comunidades más afectadas por la mala calidad de aire.
- Invertir en mejoras de la calidad de aire a través de continuas asignaciones del Fondo de Justicia Climática.
- Asociarse con el APCD para alcanzar las normas de cumplimiento de los reglamentos estatales y federales, tales como lograr la norma de ozono de 70 ppb durante un promedio de 8 horas para 2032³¹ a través de la implementación del Plan de Implementación Estatal (SIP) y las actualizaciones a la Estrategia Regional de la Calidad del Aire.
- la implementación de programas de incentivos para apoyar la transición a motores eléctricos o de bajas emisiones y la supervisión residencial de la calidad del aire para los contaminantes de espacios cerrados.
- Apoyar al APCD en las acciones tomadas para implementar todas las estrategias dentro del CERP. En particular, los siguientes objetivos cuantificados dentro del CERP se han identificado como prioridades para la Ciudad. Para apoyar al APCD y la implementación del CERP, la Ciudad se compromete a lo siguiente:

³¹ Junta de Recursos del Aire de California. (2020). *Plan 2020 para lograr los Estándares Nacionales de Calidad del Aire Ambiental para el Ozono en el Condado de San Diego*. [https://www.sdapcd.org/content/dam/sdapcd/documents/grants/planning/Att%20A%20\(Attainment%20Plan\)_ws.pdf](https://www.sdapcd.org/content/dam/sdapcd/documents/grants/planning/Att%20A%20(Attainment%20Plan)_ws.pdf)



- o Reducir los niveles de partículas diésel en suspensión (PM) emitidos dentro del control jurisdiccional de la Ciudad en un 80 % de los niveles de 2016 para 2030 con prioridad en las comunidades más afectadas según el anteproyecto de CalEnvironScreen (CES) 4.0.
- o Reducir el riesgo de sufrir cáncer por debajo de 10 por cada millón del riesgo actual de 100 por cada millón por cada fuente estacionaria de contaminación atmosférica nociva dentro del control jurisdiccional de la Ciudad, incluido el equipo portátil, en las comunidades de justicia medioambiental.
- o Colaborar con el Puerto de San Diego para implementar su Estrategia Marítima de Aire Limpio lo más pronto posible.
- o Promover y apoyar inversiones para reducir la marcha al vacío y la contaminación, priorizando las iniciativas en el cruce fronterizo internacional de San Ysidro.
- o Analizar y mitigar los impactos de los usos incompatibles del suelo en las actualizaciones futuras del plan comunitario.
- o Trabajar estrechamente con la junta del APCD para promover en las agencias regionales y estatales como SANDAG y CARB para priorizar las inversiones destinadas a las mejoras en la calidad del aire en nuestras comunidades.
- o Actualizar el código municipal para incorporar la carga de vehículos eléctricos como un tipo de uso de suelos.
- o Apoyar e invertir en la transición a vehículos de cero emisiones de carga media y pesada, especialmente en el uso de diésel que afecta más directamente a las comunidades de riesgo.
- o Respalda la supervisión adicional de la calidad del aire en las comunidades de riesgo.
- o Incorporar los avances en la calidad del aire a través de datos proporcionados por el APCD en la supervisión y la presentación de reportes constantes del CAP, siempre que sea viable.

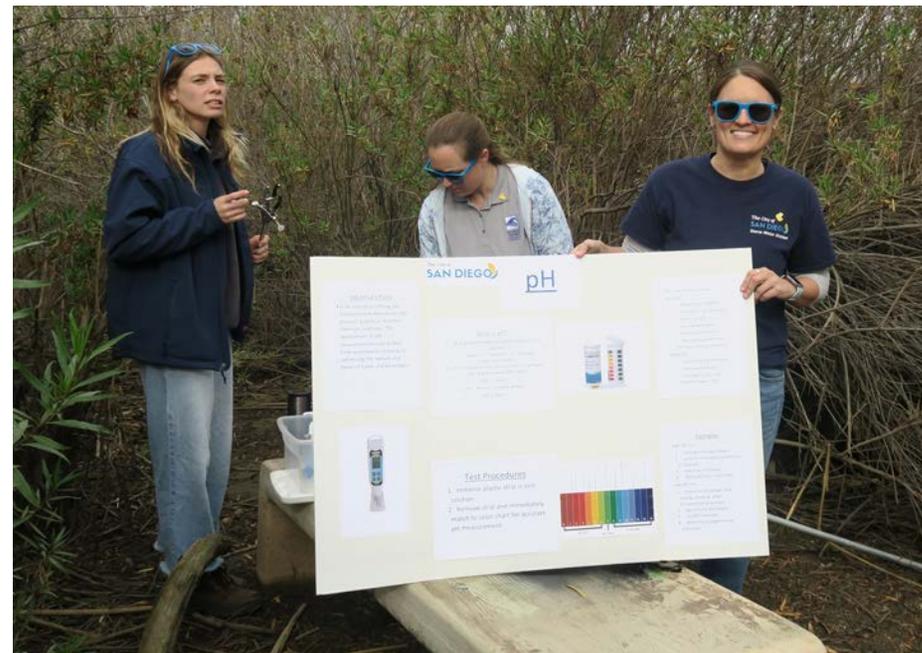


Implementación y Monitorización

El CAP identifica una serie integral de objetivos, metas, medidas y acciones que la Ciudad puede usar para reducir las emisiones de gases efecto invernadero. Estas acciones incluyen una combinación de ordenanzas, políticas, resoluciones, programas e incentivos del consejo municipal, así como actividades educativas y de promoción.

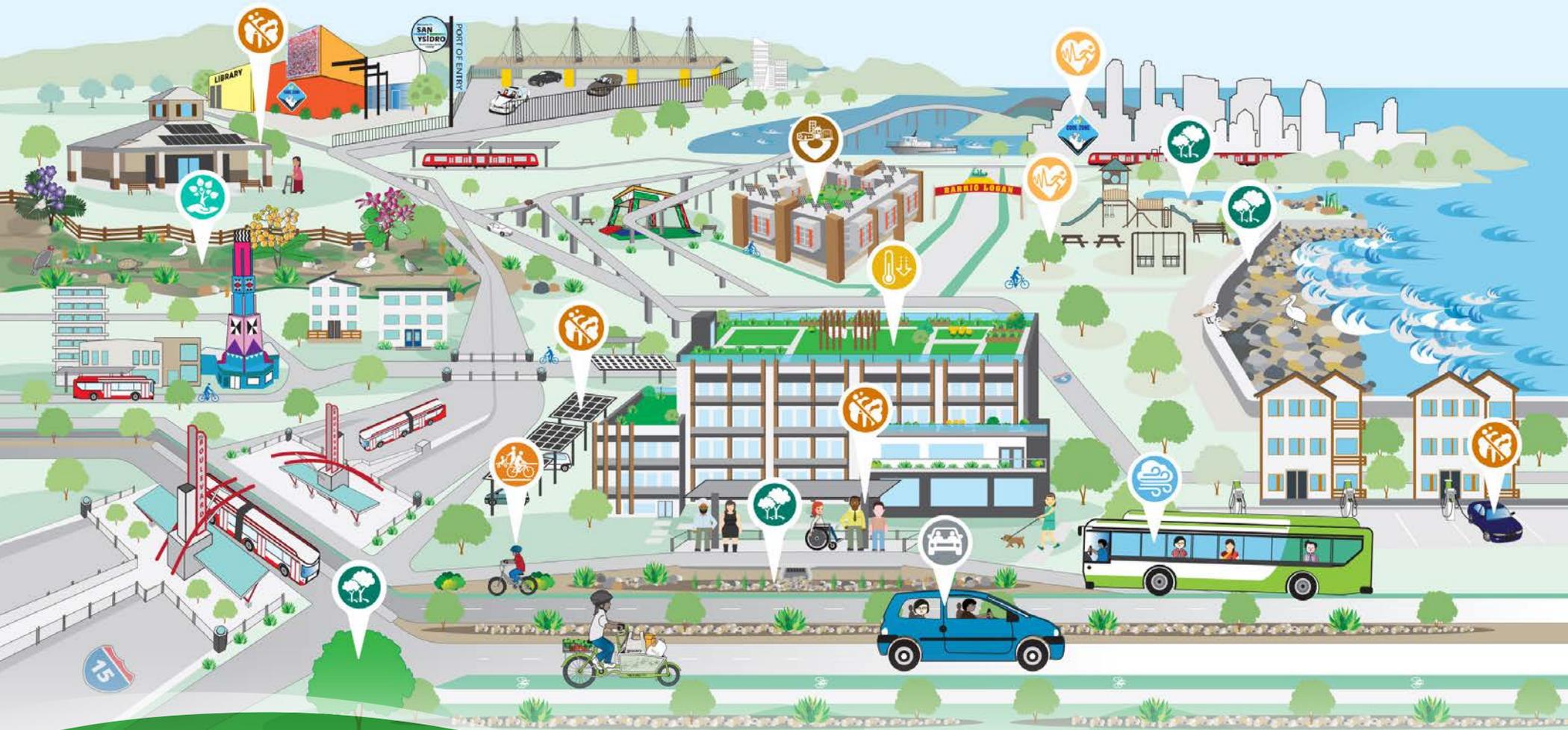
Para implementar y supervisar estas actividades, la Ciudad seguirá las siguientes recomendaciones de la [Auditoría de desempeño del Plan de Acción Ambiental de 2019](#). En particular, la Ciudad:

- **Recomendación 1:** establecer formalmente la responsabilidad y la autoridad para la supervisión y la rendición de cuentas de la implementación del CAP, a través de planes de trabajo anuales del departamento y enlaces del CAP para ayudar al Consejo con las consideraciones presupuestarias.
- **Recomendación 6:** una vez que se desarrolle el CAP 2.0, la Ciudad debe desarrollar un plan de implementación, que incluya una estimación de los costes asociados, información sobre fuentes de financiación e identificación de brechas de financiación.



En los próximos cinco años de implementación de este CAP, el personal municipal presentará informes sobre el progreso al Consejo Municipal y al público. La Ciudad está comprometida a presentar un informe de progreso anual y realizar inventarios integrales de las emisiones de gases efecto invernadero al menos cada dos años. El informe de progreso anual usará la información de los inventarios, información del monitoreo de la calidad del aire de APCD y el seguimiento de los departamentos municipales y socios externos para demostrar el proceso de implementación y los resultados de acciones adoptadas hasta la fecha. El personal publicará un CAP actualizado en 2027 para garantizar que la Ciudad tiene una ruta para alcanzar estos niveles específicos de reducciones GEI. La Ciudad usará la información más fiable disponible para presentar informes precisos y completos sobre el progreso de la implementación, especialmente en lo que se refiere a las iniciativas de la Ciudad para aumentar la justicia ambiental.

Un principio fundamental de este CAP es el compromiso de la Ciudad con la justicia y una mejor calidad de vida para los residentes de las comunidades de riesgo. Para garantizar que la Ciudad responde adecuadamente a las necesidades de estas comunidades y usa los mejores datos disponibles, la Ciudad se compromete a actualizar el Índice de Justicia Climática en 2022 y nuevamente cuando la información nueva (por ejemplo, información de censos actualizada o actualizaciones de CalEnviroScreen) necesite ser actualizada.



Apéndices

- **Apéndice A Glosario**
- **Apéndice B Cálculos y Metodologías de los Gases Efecto Invernadero**
- **Apéndice C Metodologías y Resultados de la herramienta CLIMACT Prio**
- **Apéndice D Análisis de la divulgación y el compromiso**



**Nuestra visión es ser una ciudad
sostenible y resiliente con oportunidades
en cada comunidad.**

City of San Diego Sustainability | Department Vision Statement

Esta información está disponible en formatos alternativos bajo petición.

(REV: 9-6-2022 : AFIguracion : City of San Diego : Communications Dept.)

