

# **Participación de la comunidad en el AB 617**

Una evaluación de los retos, éxitos, lecciones  
aprendidas y recomendaciones para el futuro

JONATHAN K. LONDON PH.D.  
PETER NGUYEN B.A.  
MIA DAWSON M.S.  
KATRINA MANRIQUE B.A.

Traducido del inglés al español por Stefanie A. Sánchez, B.S

**UC DAVIS**  
**JUNE 2020**

## Tabla de contenido

RESUMEN EJECUTIVO.....	4
Preguntas de investigación.....	4
Resumen de los resultados de la evaluación.....	5
Resumen de recomendaciones de evaluación.....	7
1. INTRODUCCIÓN.....	9
2. METODOLOGÍA.....	11
Preguntas de investigación.....	11
Fuentes de datos.....	11
Encuestas.....	11
Entrevistas con informantes clave.....	12
Observación del participante.....	12
Análisis de documentos.....	12
Análisis de los datos.....	12
Limitaciones.....	13
3. COMPONENTES DE EVALUACIÓN.....	14
A. Grupo de consulta AB 617.....	14
B. El Plan Comunitario de Protección del Aire.....	15
C. Selección de la comunidad.....	17
D. Comités de dirección comunitaria.....	20
Selección de miembros de CSC.....	20
Voz comunitaria y poder de decisión.....	22
Modelos de liderazgo y facilitación.....	24
Procesos de toma de decisiones.....	28
Roles y responsabilidades de CARB.....	28
Capacidad comunitaria y asistencia técnica.....	29
Justicia lingüística: participación y compromiso de habla hispana.....	31
Compromiso Juvenil.....	32
E. Planes de monitoreo de aire comunitario (CAMP).....	32
F. Planes de reducción de emisiones de la comunidad (CERP).....	36
G. Subvenciones comunitarias de aire.....	41
H. Justicia ambiental.....	44
I. Evaluación general AB 617.....	47
4. RECOMENDACIONES.....	53
5. PREGUNTAS DE EVALUACIÓN A LARGO PLAZO.....	61
6. CONCLUSIÓN.....	61
APÉNDICES.....	63

## Lista de Figuras

Figura 1 - Plan AB 617 .....	16
Figura 2 - Selección de la comunidad.....	19
Figura 3 - Continuidad de la estructura de liderazgo de CSC.....	25
Figura 4 - Proceso CAMP .....	34
Figura 5 - Resultados del CAMP .....	35
Figura 6 - Proceso CERP .....	37
Figura 7 - Resultados del CERP .....	38
Figura 8 - Justicia ambiental .....	46
Figura 9 - Logro de objetivos .....	50

## Lista de Tablas

Tabla 1 - Resumen de los resultados de la evaluación: éxitos y desafíos .....	7
Tabla 2 - Grupo de consulta AB 617 .....	14
Tabla 3 - Selección de comunidad .....	18
Tabla 4 - Membresía CSC por categoría .....	21
Tabla 5 - Modelos de liderazgo CSC .....	25
Tabla 6 - Proceso CAMP .....	33
Tabla 7 - Componentes CERP .....	38
Tabla 8 - Subvenciones comunitarias de aire (encuesta 2018-2019).....	43
Tabla 9 - Subvenciones comunitarias al aire (Encuesta 2020) .....	44
Tabla 10 - Logro de objetivos .....	49
Tabla 11 - AB 617 Proporcionando beneficios a la comunidad .....	51
Tabla 12 - Resumen de los resultados de la evaluación: éxitos y desafíos .....	52

## Apéndices

Figura i - Estructura y proceso AB 617 .....	65
Figura ii - Gestión de la calidad del aire en California .....	65
Figura iii - Encuestados por partes interesadas en la encuesta 2018-2019 .....	66
Figura iv - Encuestados por CSC en la encuesta 2018-2019 .....	66
Figura v - Encuestados por partes interesadas en la encuesta 2020 .....	67
Figura vi - Encuestados por CSC en la encuesta 2020 .....	67

## RESUMEN EJECUTIVO

El Proyecto de Ley 617 de la Asamblea de California (AB 617) es un enfoque nuevo y audaz para limpiar el aire en comunidades desfavorecidas a través de una participación pública sin precedentes, monitoreo local del aire y planes integrales para lograr la reducción de las emisiones al aire, todo en un esfuerzo por reducir las disparidades de salud. Los miembros de la legislatura, los líderes medioambientales y de salud estatales, regionales y locales lo han llamado "transformador" por su potencial para reelaborar cómo se organiza la gestión de la calidad del aire en California. Sin embargo, como todas las transformaciones significativas, la implementación de AB 617 ha estado marcada tanto por la colaboración como por el conflicto, y hay una gama de perspectivas sobre su grado de éxito y el progreso necesario para alcanzar sus objetivos.

Los objetivos del estatuto han sido incorporados en un marco de implementación llamado Plan de Protección del Aire de la Comunidad por los Recursos del Aire de California (CARB) para guiar el trabajo de los distritos aéreos regionales (Distritos de Aire) y los Comités Directivos de la Comunidad (CSC). En los últimos dos años, todos los niveles del sistema de gestión de la calidad del aire de California han participado en un proceso de construcción de colaboración para implementar esta ambiciosa política. En el camino, desarrollaron innovaciones exitosas, encontraron numerosos desafíos y generaron una gran cantidad de lecciones aprendidas que pueden usarse para mejorar la implementación futura de la política. Este informe documenta estos éxitos y desafíos con el propósito de ayudar a todas las partes interesadas a reflexionar sobre sus experiencias hasta la fecha e informar futuras mejoras.

La metodología utilizada para formar el análisis e informar las recomendaciones de este estudio de evaluación otorgó una alta prioridad a la documentación de las voces de aquellos directamente involucrados en el proceso de implementación. Intentamos recopilar perspectivas de todos los interesados involucrados de una manera que valorara el conocimiento y la experiencia de todos. Con este fin, empleamos varios métodos principalmente cualitativos, incluidas varias encuestas en línea, entrevistas a informantes clave, observaciones de campo y análisis de documentos. El período de recolección de datos se extendió desde noviembre de 2018 hasta abril de 2020.

### **Preguntas de investigación**

El informe buscaba responder cuatro preguntas principales de investigación basadas en los objetivos del estatuto AB 617 y el Blueprint.

- 1) ¿Qué cambios creó AB 617 en la gestión de la calidad del aire en California, especialmente al abordar las necesidades y los desafíos de las comunidades desfavorecidas?
- 2) ¿Cuán "transformadores" fueron estos cambios en el proceso y en los resultados?
- 3) ¿Cuáles fueron los factores que facilitaron y / o redujeron la efectividad de estos cambios?
- 4) ¿De qué manera todas las partes pueden lograr mejor los objetivos de AB 617 y los objetivos subyacentes de abordar las necesidades y desafíos de la calidad del aire de las comunidades desfavorecidas?

## Resumen de los resultados de la evaluación

Componentes AB 617	Grandes éxitos	Retos mayores
<p><b>Plan Comunitario de Protección del Aire</b></p> <p>Documento desarrollado por CARB para guiar a los distritos aéreos a implementar AB 617</p>	<p>El Blueprint establece un marco sólido para la implementación de la legislación.</p>	<p>El Blueprint no proporciona orientación suficiente sobre la participación de la comunidad.</p> <p>El Plan no incluye requisitos suficientemente claros para el logro de reducciones de emisiones obligatorias mensurables y obligatorias más allá de las actividades existentes de los Distritos Aéreos.</p>
<p><b>Grupo de consulta AB 617</b></p> <p>Organismo asesor de múltiples partes interesadas para CARB para la implementación estatal AB 617</p>	<p>El Grupo de Consulta brindó un apoyo crucial para el desarrollo del Plan Comunitario de Protección del Aire.</p>	<p>Hay una falta de claridad sobre el propósito del grupo después del desarrollo del Blueprint. Se ha sugerido abogar por la financiación de AB 617 como un rol potencial.</p>
<p><b>Proceso de selección comunitaria</b></p> <p>Proceso de CARB para seleccionar los comités de implementación AB 617</p>	<p>El proceso de selección de la comunidad ha incluido 10 comunidades con la peor calidad del aire en el estado.</p>	<p>Las comunidades se enfrentaron entre sí por lugares de selección limitados</p>
<p><b>Comités Directivos Comunitarios (CSC)</b></p> <p>Actores locales que guían la implementación de AB 617 en comunidades seleccionadas.</p> <p>Consiste en residentes, organizaciones comunitarias, negocios locales y funcionarios públicos.</p>	<p>La mayoría de los CSC lograron una composición sólida de residentes, organizaciones comunitarias, empresas y gobiernos locales.</p>	<p>Hubo un grado significativo de conflicto dentro de los miembros del CSC, especialmente entre los residentes / organizaciones comunitarias y los representantes comerciales.</p> <p>Hubo preocupaciones sobre conflictos de intereses en la membresía CSC de representantes de la industria y empleados residentes.</p> <p>Hubo un grado significativo de conflicto no resuelto entre los CSC y los distritos aéreos en muchos sitios.</p> <p>Los enfoques de algunos facilitadores no se ajustaban a las necesidades y el contexto de los CSC y en algunos casos tuvieron que ser reemplazados.</p> <p>Muchos miembros de CSC monolingües que no hablan inglés fueron marginados durante el proceso y un número abandonó sus CSC.</p>
<p>La membresía diversa del Grupo de Consulta fue apreciada por los miembros.</p>	<p>La claridad en el asesoramiento a CARB fue desafiante a veces debido a la amplia gama de perspectivas.</p>	
<p>Hubo innovaciones en la cantidad de colaboración comunitaria y comunitaria / Distrito aéreo.</p>	<p>Algunos procesos liderados por el distrito no alcanzaron el potencial para la colaboración comunitaria.</p>	
<p>La mayoría de los CSC mejoraron el nivel de colaboración durante todo el proceso.</p>	<p>Hubo un grado significativo de conflicto no resuelto entre los CSC y los distritos aéreos en muchos sitios.</p>	
<p>La incorporación de facilitadores externos ayudó en muchos CSC.</p>	<p>Los enfoques de algunos facilitadores no se ajustaban a las necesidades y el contexto de los CSC y en algunos casos tuvieron que ser reemplazados.</p>	
<p>La traducción al español aumentó, hasta cierto punto, la participación de hispanohablantes monolingües.</p>	<p>Muchos miembros de CSC monolingües que no hablan inglés fueron marginados durante el proceso y un número abandonó sus CSC.</p>	

	Las organizaciones comunitarias proporcionaron una capacidad de creación crucial para los residentes en muchos CSC.	Muchas de las presentaciones de Air Districts, CARB y consultores externos no fueron accesibles para los residentes. Esto mejoró un poco con el tiempo, pero a menudo con importantes inversiones de organizaciones comunitarias.  La membresía juvenil era limitada en todos menos en dos CSC y, en general, faltaban las voces de los jóvenes.
		Hubo cierta confusión sobre hasta qué punto se permitía reunirse fuera de las reuniones formales de CSC.
		Estas reuniones adicionales tomaron una gran cantidad de tiempo, energía y esfuerzo de los residentes y las organizaciones comunitarias.
<b>Planes de monitoreo de aire comunitario (CAMP)</b>	Los residentes estaban muy interesados en aprender sobre los dispositivos y procesos de monitoreo.	Algunas de las presentaciones de monitoreo no fueron accesibles para los residentes.
Planes para el monitoreo de la calidad del aire en comunidades de implementación AB 617	Hubo innovación al incorporar el monitoreo dirigido por el distrito con el monitoreo del aire basado en la comunidad en algunas comunidades.	Algunas de las áreas de monitoreo no incluían áreas y contaminantes de interés de los residentes.
		Las limitaciones de tiempo limitaron el valor de los CAMP para informar a los CERP.
<b>Planes de reducción de emisiones comunitarias (CERP)</b>	Los CERP incluyen una gama de prioridades de la comunidad, tales como fuentes móviles, uso de la tierra, pesticidas, inversiones en beneficio de la comunidad.	Estos resultados positivos fueron inciertos hasta el final del proceso y se lograron mediante la presión de la comunidad, negociaciones extensas entre los CSC y los distritos aéreos, a menudo con el apoyo de CARB.
Acciones específicas para mejorar la calidad del aire en las comunidades de implementación AB 617		La mayoría de los CERP carecen de mecanismos para hacer cumplir las reducciones de emisiones obligatorias específicas además de las acciones existentes del Distrito Aéreo.
	Ha habido una participación sin precedentes de otras agencias (ciudades, condados y el Departamento de Regulación de Pesticidas).	Este compromiso llegó tarde en el proceso y podría haberse mejorado gracias a los esfuerzos proactivos de los distritos aéreos.
	Hubo cierta integración de la salud pública como objetivo y enfoque de las estrategias.	Hubo un llamado para un mayor enfoque en las métricas y estrategias de resultados de salud pública dentro de los CERP.
<b>Community Air Grants (CAGs)</b>	Los CAG proporcionaron recursos importantes para crear capacidad en las comunidades AB 617 actuales y potenciales.	Se otorgaron algunas subvenciones a organizaciones comunitarias más grandes que generaron preocupación en organizaciones de base más pequeñas.
Financiación de CARB a organizaciones comunitarias para apoyar la		

implementación AB 617 y el desarrollo de capacidades comunitarias		
<b>La justicia ambiental</b>  Valores y acciones para abordar los impactos ambientales desproporcionados en las personas de color y otros grupos desfavorecidos.	Hubo un fuerte énfasis en la justicia ambiental y la equidad social en la legislación, Blueprint y muchos CSC.	Hubo irregularidades en la realización de los principios de EJ, particularmente en la capacidad de los distritos aéreos de compartir el poder con los CSC para definir sus propias agendas y prioridades de acción para abordar las injusticias ambientales.

Tabla 1: Resumen de los resultados de la evaluación: éxitos y desafíos

## Resumen de recomendaciones de evaluación

El estudio generó una serie de recomendaciones para mejorar el proceso de implementación AB 617 en el año 2 y más allá. Debido a que este es un estudio de participación comunitaria, enfatiza las recomendaciones de organizaciones comunitarias y residentes, pero incluye las perspectivas de todos los interesados. Estos incluyen lo siguiente.

1. Sostenga el Grupo de Consulta AB 617 con cargos más amplios, como revisar el Plan y abogar por una mayor financiación.
2. Desarrollar un Blueprint mejorado centrado en la participación de la comunidad con las mejores prácticas, recursos y herramientas. así como aclaraciones sobre los requisitos de los Distritos de Aire para lograr reducciones de emisiones mensurables y exigibles.
3. Mejorar el proceso de selección de la comunidad.
  - a. Evitar o reducir la competencia entre comunidades
  - b. Utilice procesos de investigación y nominación basados en la comunidad.
  - c. Desarrollar acciones regionales, estatales y basadas en el sector industrial para difundir los beneficios de AB 617 más allá de las comunidades seleccionadas.
4. Mejorar la gestión de los procesos CSC.
  - a. Aclarar objetivos compartidos (incluido el énfasis en la justicia ambiental)
  - b. Adaptar la estructura de liderazgo que comparte equitativamente el poder y la autoridad entre la comunidad y los representantes del Distrito Aéreo.
  - c. Desarrollar un marco culturalmente receptivo para uso de facilitadores externos.
  - d. Pagar estipendios de miembros de CSC (en particular, residentes de la comunidad)
  - e. Desarrollar políticas mejoradas y consistentes de conflicto de intereses
  - f. Garantizar un papel más fuerte y más proactivo para CARB en la mediación, la facilitación y la responsabilidad de todas las partes en el Proyecto y los objetivos generales de AB 617
5. Mejorar el desarrollo de los CAMP
  - a. Educación comunitaria continua sobre tecnologías de monitoreo
  - b. Incorporar monitoreo de calidad del aire por comunidades
  - c. Mejor utilización de los datos para informar a los CERP
  - d. Abordar el problema del tiempo insuficiente para desarrollar CAMP
6. Mejorar el desarrollo de los CERP
  - a. Mejor incorporación de las prioridades de acción comunitaria.
  - b. Desarrollo de reducciones de emisiones cuantificables, exigibles y significativas más allá de las requeridas de otra manera.

- c. Acciones de expansión para incluir acciones sobre "conductores" de la calidad del aire (es decir, uso del suelo)
  - d. Mejorar el uso de métricas de salud para rastrear los impactos y mejoras en la salud.
  - e. Considerar el uso del marco de Derechos Civiles (Título VI) para abordar las disparidades raciales
  - f. Abordar el problema del tiempo insuficiente para desarrollar CERP
- 7. Mejorar el programa de subvenciones comunitarias de aire
    - a. Equilibre el valor de mejorar CAMP y CERP en comunidades seleccionadas y difundir los recursos más allá de estas comunidades
- 8. Apoyar fondos suficientes y sostenibles para AB 617 a niveles suficientes para las comunidades actuales y futuras



# 1. INTRODUCCIÓN

El proyecto de ley 617 de la Asamblea de California (AB 617), escrito por la asambleísta Christina García, es un enfoque nuevo y audaz para limpiar el aire en comunidades desfavorecidas a través de una participación pública sin precedentes, monitoreo local del aire y planes integrales para lograr la reducción de las emisiones al aire, todo en un esfuerzo por reducir las disparidades de salud.<sup>1</sup> Los miembros de la legislatura, los líderes medioambientales y de salud estatales, regionales y locales lo han llamado "transformador" por su potencial para reelaborar cómo se organiza la gestión de la calidad del aire en California. Sin embargo, como todas las transformaciones significativas, la implementación de AB 617 ha estado marcada tanto por la colaboración como por el conflicto, y hay una variedad de perspectivas sobre su grado de éxito y el progreso necesario para lograr sus objetivos.

El estatuto proporciona una visión audaz para reducir la contaminación de la calidad del aire en comunidades desfavorecidas y algunas disposiciones específicas para establecer sistemas locales de monitoreo del aire y programas comunitarios de reducción de emisiones para mejorar la calidad del aire en estas comunidades. En particular, ha sido reconocido por su énfasis en el lema de justicia ambiental, "hablamos por nosotros mismos", es decir, el reconocimiento de que las personas más afectadas por un problema ambiental deben estar a la vanguardia de las decisiones que abordan el tema. El Plan de Protección del Aire Comunitario AB 617 (CARB 2018: 6) lo pone de esta manera.

“Los miembros de la comunidad tienen una familiaridad íntima con sus vecindarios y una visión de en qué quieren que se conviertan sus comunidades. AB 617 crea una forma de incorporar la experiencia y la dirección de la comunidad en el desarrollo e implementación de programas de aire limpio en las comunidades ”.

Para llevar a cabo el estatuto, la Junta de Recursos del Aire de California (CARB) desarrolló el Plan de Protección del Aire Comunitario AB 617 (Blueprint) para proporcionar orientación a los distritos regionales de control de contaminación del aire y distritos de gestión de la calidad del aire (Distritos de Aire) sobre cómo implementar el estatuto.<sup>2</sup> El Plan ayuda a guiar la formación y gestión de los Comités de Dirección Comunitaria (CSC), integrados por empresas, gobiernos locales, organizaciones comunitarias y residentes que lideran el desarrollo de los planes comunitarios de monitoreo de aire y reducción de emisiones. El Blueprint también proporciona el proceso y la estructura de los Planes de Monitoreo del Aire de la Comunidad (CAMP) que establecen la ubicación y los tipos de procesos de monitoreo de la calidad del aire que se utilizarán y los Planes de Reducción de Emisiones de la Comunidad (CERP) compuestos por estrategias y acciones para limpiar el aire en sus comunidades focales. Según las necesidades y la capacidad de la comunidad, se seleccionaron algunas comunidades AB 617 para desarrollar CAMP, otras para desarrollar CERP y en la mayoría para desarrollar ambas.

---

<sup>1</sup>Puede encontrar información sobre AB 617 (García 2017) aquí: [https://leginfo.legislature.ca.gov/faces/billNavClient.xhtml?bill\\_id=201720180AB617](https://leginfo.legislature.ca.gov/faces/billNavClient.xhtml?bill_id=201720180AB617). Último acceso el 3 de abril de 2020.

<sup>2</sup> La información sobre el Plan de Protección del Aire Comunitario AB 617 de CARB se puede encontrar aquí: <https://ww2.arb.ca.gov/our-work/programs/community-air-protection-program/community-air-protection-blueprint>. Último acceso el 3 de abril de 2020.

En los últimos dos años, todos los niveles del sistema de gestión de la calidad del aire de California, desde CARB, hasta los distritos de aire y los CSC en las diez comunidades desfavorecidas inicialmente seleccionadas, han participado en un proceso de construcción de colaboración para implementar esta ambiciosa política. En el camino tienen desarrollado innovaciones exitosas, enfrentó numerosos desafíos y generó una gran cantidad de lecciones aprendidas que pueden usarse para mejorar la implementación futura de la política. Estas lecciones se pueden aplicar tanto a las tres comunidades AB 617 recientemente seleccionadas (Southwest Stockton, Eastern Coachella Valley y Southeast Los Angeles) como a otra gestión comunitaria de la calidad del aire en todo el estado y el país en general.

La estructura de AB 617 como se articula en el Blueprint ofrece oportunidades y desafíos para sus entidades implementadoras. En particular, exige que todos los niveles del sistema de gestión de la calidad del aire operen de nuevas maneras.<sup>3</sup> Además, requiere que todas las entidades involucradas fomenten nuevas relaciones entre sí. En algunos casos, las relaciones iniciales se han caracterizado por una mezcla de conflicto y colaboración.

CARB, por ejemplo, debe desempeñar un papel más activo para guiar el cumplimiento de los distritos aéreos con el Blueprint en comparación con su papel más regulatorio en la revisión y la acción final sobre las actividades de los distritos. CARB también debe equilibrar el liderazgo de una implementación estatal de múltiples procesos en comunidades con características demográficas, políticas, económicas y ambientales muy diferentes. Es decir, CARB está siendo llamado a estar más en sintonía con las variaciones basadas en el lugar en California.

Los distritos aéreos están llamados a trabajar con las comunidades de manera más intensiva y colaborativa que la mayoría lo ha hecho antes. También se sienten atraídos por abordar cuestiones que históricamente han estado fuera de su jurisdicción, como las fuentes móviles, el uso de la tierra y los pesticidas agrícolas. Además, se les pide que asuman estas ambiciosas tareas con lo que algunos líderes del Distrito Aéreo describen como recursos inadecuados.

Los residentes de la comunidad, muchos de ellos sin capacitación científica, ahora están llamados a involucrarse en cuestiones a menudo altamente técnicas de monitoreo y gestión de la calidad del aire. El servicio en un CSC es un compromiso de tiempo significativo y representa una dificultad financiera para muchos residentes (especialmente para aquellos cuyos distritos aéreos no proporcionaron honorarios). Muchos residentes, especialmente personas de color, vinieron a los CSC con una vida de experiencias de discriminación racial, injusticia social y exclusión de la toma de decisiones públicas sobre cuestiones que afectan su salud y bienestar. AB 617 ha exigido que las organizaciones y los residentes en CSC, más acostumbrados a abogar fuera del sistema, aprendan cómo trabajar internamente con los Distritos Aéreos. Adicionalmente, Los residentes y las organizaciones tienen una larga experiencia trabajando en oposición a las industrias que contribuyen a las emisiones de contaminación del aire en sus comunidades y ahora deben encontrar formas de colaborar con ellos en los CSC, a menudo con un alto grado de conflicto. Finalmente, todas las partes han tenido que asumir todos estos desafíos en una línea de tiempo muy comprimida ya que simultáneamente tuvieron que desarrollar relaciones nuevas y mejoradas, construir las estructuras de la colaboración y producir un CAMP y / o un CERP.

---

<sup>3</sup> La estructura de implementación de AB 617, así como la información sobre las diferentes jurisdicciones para la gestión de la calidad del aire en California, se pueden encontrar en el Apéndice.

Si bien estos factores pueden haber empujado los límites de todas las partes en el proceso AB 617, también han abierto nuevas oportunidades para abordar los problemas ambientales a nivel comunitario. Estas oportunidades tienen el potencial de transformar verdaderamente la gestión de la calidad del aire en el estado y servir como modelo para el país en su conjunto.

Este informe documenta estos éxitos, desafíos y lecciones aprendidas con el propósito de ayudar a todas las partes interesadas a reflexionar sobre sus experiencias hasta la fecha e informar futuras mejoras. Lo hace con la intención de generar sugerencias constructivas para mejorar el trabajo colectivo de los diversos interesados que están invirtiendo gran parte de su valioso tiempo, conocimiento y pasión en la implementación de la política en beneficio de las comunidades más afectadas por la contaminación del aire.

## 2. METODOLOGÍA

La metodología utilizada para informar el análisis y las recomendaciones de este estudio de evaluación otorgó una alta prioridad a la documentación de las voces de las personas directamente involucradas en el proceso de implementación. Intentamos recopilar perspectivas de todos los interesados involucrados de una manera que valorara el conocimiento y la experiencia de todos. Con este fin, empleamos varios métodos principalmente cualitativos, incluidas varias encuestas en línea, entrevistas a informantes clave, observaciones de campo y análisis de documentos. El período de recopilación de datos se extendió desde noviembre de 2018 hasta marzo de 2020.

### **Preguntas de investigación**

El informe buscaba responder cuatro preguntas principales de investigación basadas en los objetivos del estatuto y el Blueprint.

- 1) ¿Qué cambios creó AB 617 en la gestión de la calidad del aire en California, especialmente al abordar las necesidades y los desafíos de las comunidades desfavorecidas?
- 2) ¿Cuán "transformadores" fueron estos cambios en el proceso y en los resultados?
- 3) ¿Cuáles fueron los factores que facilitaron y / o redujeron la efectividad de estos cambios?
- 4) ¿De qué manera todas las partes pueden alcanzar mejor los objetivos de AB 617 y los objetivos subyacentes de abordar las necesidades y desafíos de la calidad del aire de las comunidades desfavorecidas?

### **Fuentes de datos**

#### ***Encuestas***

Diseñamos y administramos tres tipos de encuestas. La encuesta fue diseñada en base a los aportes del personal de CARB, miembros de varios CSC, así como expertos en métodos de encuesta. Administramos dos encuestas generales a todos los interesados en el proceso AB 617, incluidos los miembros de CSC, los miembros del Grupo de Consulta AB 617, el personal del Distrito Aéreo, el personal de CARB y otras partes interesadas (por ejemplo, oradores en las reuniones de la junta de CARB) sobre la variedad de temas asociados con la implementación de la política. La primera ronda recolectó 102 respuestas desde noviembre de 2018 hasta enero de 2019. La segunda ronda recolectó 106 respuestas de febrero a marzo de 2020. Esto representa una tasa de respuesta del 21%. Esto es más bajo de lo que esperábamos, pero aún así proporciona un conjunto de datos robusto. Esta encuesta también se tradujo al español y ha recopilado 5 respuestas. La tercera encuesta fue específicamente para facilitadores de CSC que examinaron sus roles y

responsabilidades, así como sus perspectivas sobre AB 617 en general y recibieron diez respuestas de febrero a marzo de 2020. Todas las encuestas se gestionaron a través de la plataforma de software en línea de Qualtrics. En el Apéndice, las Figuras iii y iv ilustran el desglose de los encuestados (por grupo de partes interesadas y CSC) en la encuesta 2018-2019 y las Figuras v y vi ilustran el desglose de los encuestados (por grupo de partes interesadas y CSC) en la encuesta 2020.

### ***Entrevistas con informantes clave***

Llevamos a cabo 70 entrevistas con informantes clave basadas en preguntas sobre sus percepciones de lo que funcionaba bien con la participación de la comunidad, lo que no funcionaba bien y qué cambios recomendarían para mejorar el desempeño de la política. Estas entrevistas se basaron en miembros de los 10 CSC y distritos aéreos asociados con 5-6 miembros por CSC. La composición general de las entrevistas comunitarias incluyó a 1-2 residentes, 1 representante comercial, 1 líder del gobierno local, 1-2 organizaciones comunitarias y 1 representante del Distrito Aéreo. Se realizaron tres entrevistas con miembros residentes de CSC en español. Estas entrevistas también incluyeron miembros del Grupo de Consulta CARB 617, personal del Distrito Aéreo, personal de CARB, un miembro de la junta de CARB y la Asambleísta Christina García, autora de AB 617. Las entrevistas duraron entre 30 minutos y 90 minutos y se grabaron digitalmente con el consentimiento de los participantes. A los participantes se les ofreció confidencialidad de sus identidades y la opción de no incluir sus citas en el informe. Usamos una [X] para evitar revelar nombres u otros detalles que puedan identificar a un entrevistado específico.

### ***Observación del participante***

Las visitas de campo de observación de los participantes se llevaron a cabo en las 10 reuniones de CSC entre la primavera y el otoño de 2019. Además, las observaciones de los participantes se realizaron en otras reuniones públicas, incluidas las Cumbres de la comunidad de CSC y las reuniones del ayuntamiento, las reuniones del Grupo de consulta y las reuniones de la Junta de CARB. Las notas de observación se centraron en la dinámica del grupo entre los participantes, la participación de los grupos de partes interesadas, las áreas de conflicto y colaboración, y los principales temas de discusión.

Videos de las reuniones de la junta de CARB, las reuniones de aprobación de CERP, la audiencia legislativa AB 617 del asambleísta García de marzo de 2019, una convocatoria AB 617 en UC Davis y varios paneles AB 617 en conferencias de justicia ambiental (EJ) y la Cumbre de liderazgo de salud ambiental imperial y California central Conferencia anual de la Red de Justicia Ambiental) también fueron documentados para su análisis.

### ***Análisis de documentos***

Los documentos clave, como las actas de las reuniones de CSC de toda la implementación y los borradores de las cartas de comentarios del CERP presentados a partir de marzo de 2020 fueron recopilados, codificados temáticamente y analizados (ver abajo el proceso de codificación).

### ***Análisis de los datos***

Todas las entrevistas fueron transcritas. Las transcripciones de las entrevistas, junto con las notas de campo del CSC y otras notas de observación, las cartas de comentarios del CERP y las respuestas de la encuesta se codificaron en el paquete de software de codificación cualitativa

NVivo 11.0. El proceso de codificación implicó una primera lectura de una muestra de transcripciones de entrevistas tempranas para desarrollar una estructura de codificación inicial. Esto se mejoró a través de una segunda ronda de codificación para agregar, cambiar o eliminar códigos. Los códigos eventuales se establecieron en un libro de códigos de temas clave relacionados con las preguntas centrales del estudio utilizando 19 temas principales y 188 subtemas. Estos temas principales fueron seleccionados en base a las preguntas de investigación. Estos temas incluyeron la dinámica de las reuniones de CSC, los procesos de desarrollo y los resultados de los CAMP y los CERP, la justicia ambiental y otros. También dividimos los comentarios que apoyaron y criticaron el proceso. Se identificaron citas clave de las entrevistas, encuestas y cartas de comentarios del CERP que ayudaron a ilustrar los principales éxitos, desafíos y recomendaciones para la implementación de AB 617. Se incluyeron citas ejemplares de todos los grupos de partes interesadas para resaltar la convergencia y divergencia de perspectivas.

### ***Limitaciones***

Uno de los principales aspectos desafiantes de este estudio es que hay un significado "formativo" versus "sumativo", que está rastreando y tratando de sacar conclusiones de un proceso continuo. De hecho, a partir de este escrito, no todos los CERP han sido aprobados por la junta de CARB. Esto ha resultado en varios desafíos. Las encuestas de primera ronda salieron antes de que todos los CSC comenzaran y las encuestas de segunda ronda salieron antes de que se completaran todos los CAMP y / o CERP. Del mismo modo, las entrevistas y las observaciones de los participantes se realizaron principalmente durante el verano y el otoño de 2019, en medio del proceso, antes de la adopción de los CAMP y los CERP. La evaluación de Community Air Grants (CAG) se basó solo en datos de encuestas y no en una evaluación individual del proyecto; igualmente, Los datos sobre el Grupo de Consulta AB 617 se obtuvieron de las encuestas y entrevistas y no de un análisis organizacional completo. El estudio analizó los borradores de cartas de comentarios de CERP para evidencia de problemas de participación de la comunidad, así como varios videos de reuniones de la junta de CARB donde se revisaron los CERP para su aprobación, pero no los elementos técnicos de los planes en sí. Debido al método de administración de la encuesta, no podemos comparar directamente las respuestas entre las dos rondas de encuestas y, en su lugar, informarlas individualmente.

Finalmente, debido a que esta es una evaluación del proceso de participación comunitaria AB 617, no proporciona una evaluación independiente de los elementos técnicos de los CERP o qué tan bien se incorporaron los aportes de la comunidad en los planes. En cambio, informa sobre las percepciones de las partes interesadas sobre qué tan bien los CERP lograron este objetivo en base a encuestas, entrevistas y documentación escrita. Sería necesaria una evaluación adicional basada en resultados para evaluar la cuestión de qué tan bien influyó el proceso de participación comunitaria en los planes finales. Además, se necesitará un proceso de seguimiento a largo plazo para evaluar la implementación de los CERP en relación con los objetivos de la comunidad para juzgar el éxito de AB 617.

Aunque el proceso del AB 617 es importante, los autores de este estudio recomiendan encarecidamente una evaluación basada en los resultados, ya que las mejoras mensurables de la calidad del aire y, por tanto, de la salud de los residentes de las comunidades más afectadas es el objetivo final.

### 3. COMPONENTES DE EVALUACIÓN

#### A. Grupo de consulta AB 617

El Grupo de Consulta AB 617 ha jugado un papel importante en el desarrollo de la implementación del AB 617. Compuesto por 24 miembros, que representan una amplia gama de partes interesadas, desde defensores de la justicia ambiental, líderes de la industria y funcionarios del Distrito Aéreo, el papel principal del grupo ha sido asesorar el desarrollo del Proyecto de Protección del Aire Comunitario.

En general, la autoevaluación del grupo fue positiva como se muestra en la Tabla 2 basada en las respuestas de los miembros del Grupo de Consulta en la encuesta 2020. Por ejemplo, el 90% de los miembros del Grupo de Consulta están algo satisfechos o muy satisfechos en la composición del grupo y el 72% están satisfechos o muy satisfechos en el reflejo de las perspectivas de los diferentes interesados. Por otro lado, el 27% de los miembros del grupo informan estar algo insatisfechos o muy insatisfechos con la calidad de la colaboración dentro del grupo y menos de la mitad (45%) de los miembros están algo satisfechos o muy satisfechos con los resultados del grupo.

	Muy Insatisfecho	Algo Insatisfecho	Ni Satisfecho ni Insatisfecho	De Alguna Manera Satisfecho	Muy Satisfecho	Total
1 La composición de los miembros del Grupo de Consulta.	0%	0%	9%	45%	45%	11
2 La calidad de la colaboración en el Grupo de Consulta.	9%	18%	9%	36%	27%	11
3 El reflejo de las perspectivas de las diferentes partes interesadas.	0%	0%	27%	36%	36%	11
4 Los resultados del Grupo de Consulta a la fecha	0%	9%	45%	27%	18%	11

Tabla 2: Nivel de satisfacción sobre el Grupo de Consulta AB 617 (Encuesta 2020 de los miembros del Grupo de Consulta; n = 11).

La diversidad del grupo ha sido una gran fortaleza como lo señaló un miembro, que representa una organización de justicia ambiental. El hecho de que este miembro sea a menudo un líder en oposición a las acciones del distrito aéreo local habla del valor de este espacio neutral. “Y para nosotros era importante que esta composición incluyera los distritos aéreos. Incluiría representantes de la industria y, por supuesto, también defensores, defensores de la justicia. Crearon eso y la idea era aconsejar la implementación, el derecho o el desarrollo del plan. Ese fue el propósito original. Y creo que fue un lugar muy efectivo para tener esa conversación. Usted tenía siete miembros de la comunidad de justicia ambiental en todo el estado, todos los cuales tienen, no alardear, pero tenemos mucha experiencia en esta área. Entonces, Pensé que era genial que tuviéramos esa oportunidad de sentarnos allí con los tres grandes distritos aéreos y la Asociación de Oficiales de Control de Contaminación del Aire de California (CAPCOA). Y

nuevamente, tener la industria en la mesa, la asociación de fabricación en la mesa y un par de otros grupos, para mí, fue fundamental para tenerlos en esa conversación y ser un lugar seguro para tener esta conversación ”.

Un miembro elogió el progreso que el grupo ha logrado durante sus dos años de operación. “Las reuniones fueron al principio excluyentes y tuvieron un comienzo difícil, que se ha remediado un poco. Las reuniones deberían tener más oportunidades para que los participantes hagan comentarios centrados para aprovechar mejor el tiempo y los pensamientos de todas las personas presentes. Las presentaciones son a menudo demasiado largas, y deberían invitar comentarios durante la presentación más ... Dicho esto, este es un proceso difícil y el personal de CARB ha hecho grandes esfuerzos y grandes avances y los felicito y los aprecio ”.

Una recomendación específica de un miembro del grupo se centra en su estado a más largo plazo. "CARB necesita reconocer al Grupo de Consulta como un organismo formal con la responsabilidad de supervisar la implementación de AB 617 y con autoridad para garantizar que CARB avance en varios objetivos de manera oportuna y se responsabilice por los fracasos".

Dado el éxito del Grupo de Consulta, esta última recomendación parece estar bien respaldada por los datos.

## **B. El Plan Comunitario de Protección del Aire**

El Blueprint establece el marco para la implementación de AB 617, con énfasis en la orientación a los Distritos Aéreos y CSC. Los resultados de la encuesta de todas las categorías de partes interesadas y las entrevistas indican un fuerte apoyo para el Blueprint. Según las respuestas a la encuesta de 2020, el 66% de los encuestados indicaron que estaban algo satisfechos o muy satisfechos con el Plan en términos de proporcionar orientación suficiente sobre la participación de la comunidad, mientras que solo el 23% informó estar algo insatisfecho o muy insatisfecho. Sin embargo, esto varió significativamente entre los grupos de partes interesadas, como se muestra en la Figura 1 a continuación. Por ejemplo, el 50% de los distritos aéreos y el 32% de las organizaciones de EJ estaban algo insatisfechos o muy insatisfechos con el Blueprint.

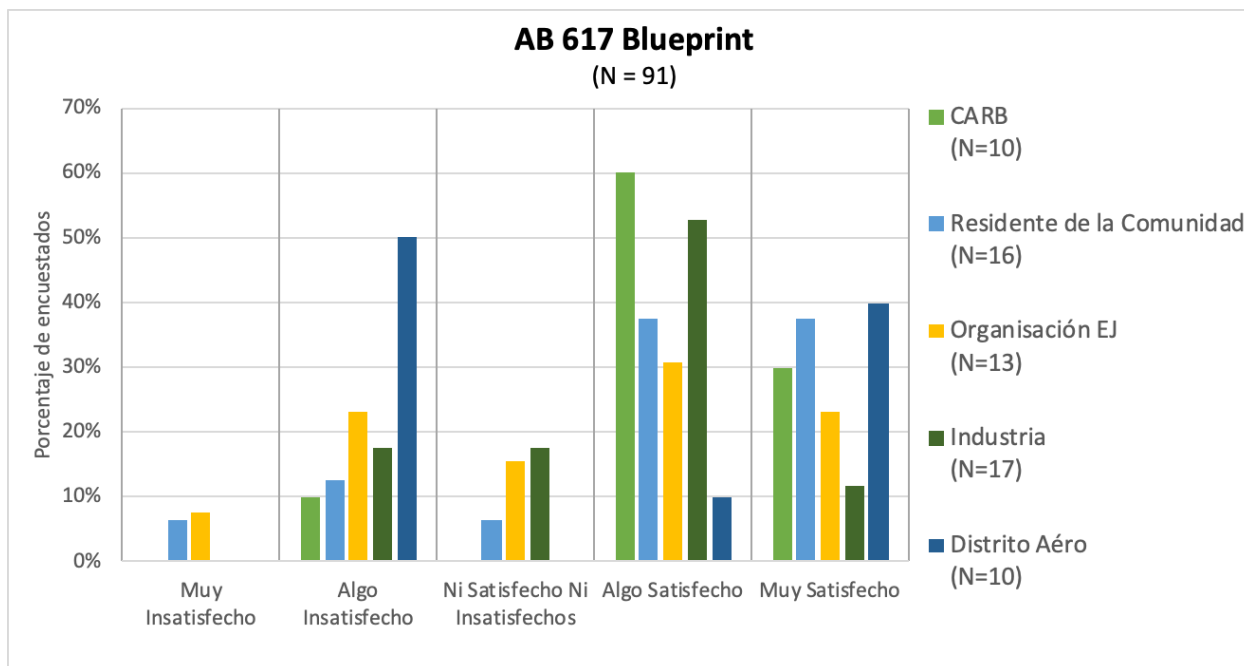


Figura 1: Nivel de satisfacción con el Plan AB 617 al proporcionar orientación suficiente sobre la participación de la comunidad por parte del grupo de partes interesadas (Encuesta 2020; n = 91).

A pesar del apoyo general, hubo una serie de comentarios que expresaron preocupación sobre el Blueprint, de casi la cuarta parte de los encuestados insatisfechos que pueden proporcionar algunos comentarios útiles para CARB, ya que considera las revisiones de los documentos.

Un miembro del personal de CARB recomendó que el Plan necesita abordar cuestiones como el uso de la tierra a través de un enfoque más estratégico e integral. “El Blueprint debe revisarse teniendo en cuenta las revisiones basadas en las lecciones aprendidas con la implementación temprana del proceso AB 617 en las primeras 10 comunidades. Para mí, una importante lección aprendida es porque las decisiones sobre el uso de la tierra son clave para muchos planes de reducción de emisiones, la participación de los distritos aéreos / comités directivos de la comunidad con los tomadores de decisiones locales sobre el uso de la tierra es clave ” Esta priorización sobre el uso de la tierra también es adoptada por un gran número de residentes y organizaciones de la comunidad, lo que sugiere una confluencia de intereses con potencial de progreso.

Un miembro del CSC de una organización de justicia ambiental se hizo eco del punto sobre el uso de la tierra y proporcionó más información sobre el lenguaje aparentemente ambiguo del Blueprint. “El Blueprint es demasiado vago donde necesitaba ser más profundo. Por ejemplo, los términos en lenguaje blando de "considerar" para "guiar", no le dieron a los Distritos Aéreos suficiente dirección sobre un verdadero compromiso sólido con la comunidad. El lenguaje se dejó a la interpretación individual. Además, debe haber más claridad y lenguaje con respecto a las jurisdicciones y los problemas de uso de la tierra y los métodos para encontrar soluciones para que las agencias trabajen juntas con acciones concretas ”

Un miembro residente del CSC también comentó sobre la necesidad de una orientación más explícita: “Debe actualizarse y ofrecer una orientación más específica, especialmente en el área de



gobernanza, cuáles son las mejores prácticas y cuál es el papel de la asociación con las agencias. ¿Asesoramos o ayudamos en el desarrollo? ¿Cuáles son los elementos clave para discutir y acordar antes de comenzar una asociación? El mismo residente también preguntó, si hay orientación disponible, ¿dónde están las mejores fuentes para recibirla? "Esta es un área en la que mi comunidad carecía de claridad y no fue dirigida hacia quién y dónde podríamos obtener mentoría, mejores prácticas u orientación imparcial ( o al menos tener el sesgo revelado) ".

Esto está algo en tensión con un miembro del personal del Distrito del Aire que hizo una observación de que desde la perspectiva de la agencia, el Blueprint puede ser demasiado definitivo. "El Blueprint contiene algunas sugerencias útiles sobre la participación de la comunidad, pero es demasiado rígido y supone un enfoque de 'talla única'. También tiene muchos requisitos que son gravosos en los distritos aéreos con poco o ningún beneficio comunitario. Parece que los esfuerzos del distrito aéreo se aplicarían mejor a otras cosas que realmente mejoran los CERP o CAMP y su implementación ". En general, a partir de la encuesta de 2020, se debe tener en cuenta que de las 10 respuestas del personal del Distrito del Aire, el 50% informó estar algo insatisfecho con la orientación del Proyecto sobre la participación de la comunidad, y el 50% informó que estaba algo satisfecho o muy satisfecho.

La combinación de estas dos perspectivas en conflicto apunta a la dificultad de equilibrar un enfoque estatal y el enfoque basado en el lugar de AB 617. Sin embargo, este equilibrio es precisamente lo que se necesita para apoyar a los miembros de las organizaciones comunitarias y residentes de los CSC, al tiempo que permite que los distritos aéreos desarrollen un plan de participación comunitaria que se adapte a las condiciones locales con cierta flexibilidad.

### **C. Selección de la comunidad**

El proceso de selección de las primeras 10 comunidades piloto para la participación AB 617 fue muy disputado, ya que decenas de comunidades compitieron por la selección. Esto representó un problema estructural, ya que seguramente habría muchas más comunidades decepcionadas que las seleccionadas para su inclusión. Muchos comentarios de las entrevistas y encuestas, así como en la reunión de la junta de CARB en la que se seleccionaron las comunidades, reflejaron esta tensión. Muchos encuestados se quejaron de que el proceso llevó a las comunidades a competir entre sí por el apoyo estatal, lo que produjo un nivel de tensión que el movimiento EJ busca evitar tanto como sea posible entre sus miembros.

Varias innovaciones ayudaron a abordar este problema. En el Valle de San Joaquín, por ejemplo, quince organizaciones de EJ y de salud se unieron como parte del Comité Directivo de Justicia Ambiental AB 617 del Valle de San Joaquín para desarrollar propuestas basadas en el consenso, primero para presentar las solicitudes de Subsidio de Aire Comunitario AB 617 (a través del cual aseguraron \$ 2.2 de los \$ 10 millones otorgados en todo el estado en la primera ronda) y luego presentar propuestas para convertirse en una comunidad piloto. En el proceso se consideraron una serie de variables, incluido el nivel de capacidad de la comunidad, así como su grado de desventaja, utilizando CalEnviroScreen y otras herramientas que produjeron la propuesta para las dos comunidades -Shafter y South Central Fresno- que finalmente fueron seleccionadas por CARB. La selección de Shafter fue notable en que terminó sustituyendo a la comunidad de North Bakersfield, que el Distrito Aéreo había propuesto originalmente.

Un miembro del comité directivo de Shafter describió el desafiante pero exitoso proceso social en estas decisiones colectivas. “Fue muy difícil. Quiero decir, lo que fue interesante y, creo, poderoso fue que tenías grupos que habían defendido principalmente sus propias áreas. Y ese es su tipo de ADN para hacer eso. Pero aún así, pudieron poner eso a un lado. Una vez que tuvieron los datos y la información, trabajaron con todos los demás de otras comunidades a 200 millas de distancia. Y mientras estábamos hablando juntos sobre esos problemas y usando una herramienta con datos y métricas y decidiendo sobre las diferentes variables que eran los indicadores más importantes ”.

En el Condado Imperial, la organización local EJ, Comité Cívico del Valle (CCV), también jugó un papel proactivo en el desarrollo del proyecto piloto AB 617. En este caso, CCV estaba desarrollando su propia propuesta y obteniendo un progreso significativo y solo entonces el Distrito del Aire se unió a sus esfuerzos en lugar de continuar presentando su propia propuesta. Esto marcó la pauta para la asociación, en la que habría copresidentes para el CSC del Distrito y CCV. Por el contrario, en lugares como Sacramento, el Distrito del Aire creó su propia propuesta (para 10 sitios potenciales en el distrito) y solo después de que se seleccionó uno se acercaron a la comunidad para solicitar miembros para formar el CSC. Esto fue en parte un factor de la presencia limitada de EJ y organizaciones relacionadas en Sacramento, pero también que los que estaban presentes no estaban relacionados con el proceso del Distrito. Este precedente ha seguido durante todo el proceso en el que el Distrito desempeñó un papel mucho más importante en la configuración del trabajo del Comité que en otras comunidades. El patrón que sigue estos ejemplos es la relevancia de la capacidad comunitaria preexistente en la estructuración del proceso de selección, con aquellos como el Condado Imperial, el Valle de San Joaquín, Wilmington / Carson / West Long Beach, los vecindarios Portside EJ y West Oakland jugando mucho papel más proactivo que sus contrapartes en lugares como Sacramento y Richmond / San Pablo.

En general, existe un patrón de apoyo moderado a fuerte para el proceso de selección y los resultados, como se muestra en la Tabla 3 y la Figura 2, que utiliza la encuesta 2018-2019 (porque este período de recopilación de datos siguió más de cerca el proceso de selección de la comunidad). Aquí vemos que el porcentaje de aquellos que estaban algo o muy satisfechos fue de aproximadamente dos tercios de las comunidades iniciales recomendadas, el proceso de selección y las comunidades finales seleccionadas, respectivamente.

	El proceso de selección de las comunidades iniciales recomendadas (N = 88)	El proceso para seleccionar el conjunto final de comunidades (N = 84)	Las comunidades seleccionadas (N = 84)
Muy Insatisfecho	6%	6%	6%
Algo Insatisfecho	5%	7%	8%
Ni Satisfecho ni Insatisfecho	26%	26%	15%
De Alguna Manera Satisfecho	44%	42%	43%
Muy Satisfecho	19%	15%	24%

Tabla 3: Nivel de satisfacción en el proceso de selección de la comunidad (Encuesta 2018-2019).

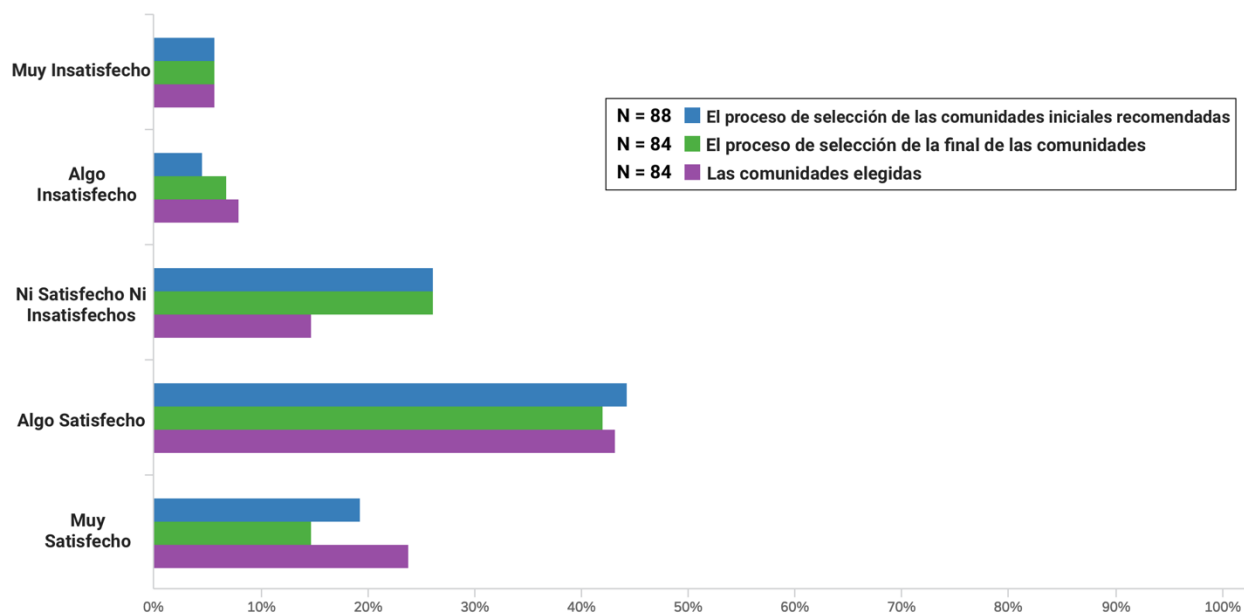


Figura 2: Nivel de satisfacción con respecto al proceso y la selección de comunidades para los programas de monitoreo del aire y/o reducción de emisiones (Encuesta 2018-2019, n = 84-88).

A pesar de esta reacción positiva general, hay algunas críticas de aquellos que no estaban satisfechos con el proceso y los resultados que sería útil tener en cuenta. Muchos de estos comentarios se relacionan con el tema de la capacidad organizacional y su alineación o desalineación con las necesidades del proceso de implementación. La capacidad en este caso puede entenderse como una combinación del capital humano de los conocimientos y habilidades de los participantes y el capital social de la fuerza de las relaciones.

Un representante de la industria observó un problema al apilar las cubiertas hacia comunidades con alta capacidad. “Parece que no se da prioridad a aquellas comunidades con las concentraciones localizadas más altas de contaminación del aire en todo el estado, y se da mucha preferencia a aquellas comunidades que tienen capacidad política y de recursos existente. Si bien esto puede haber sido satisfactorio para iniciar las comunidades de primer año, ahora parece estar integrado en el proceso de selección, por lo que no es probable que se presenten comunidades poco comprometidas. ... Sería bueno seleccionar una comunidad con baja participación y capacidad y alta necesidad para que las estrategias puedan ser probadas y desarrolladas para estas situaciones - discutible, hay muchas comunidades EJ que necesitan ayuda pero no podrán participar en el nivel que las comunidades de primer año hacen, y esto no debe olvidarse ni dejarse de lado hasta que surja un héroe para expresar sus preocupaciones ". Esto va en contra de algunas otras observaciones de los miembros del CSC y del Grupo de Consulta que resaltan cómo el éxito de la implementación dependía de la capacidad de las organizaciones comunitarias para impulsar sus Distritos Aéreos para priorizar los aportes de la comunidad y hacer que los distritos rindan cuentas de los requisitos de la política AB 617 .

Un miembro del Grupo de Consulta AB 617 comentó su decepción porque el proceso de selección de la segunda ronda de la comunidad no parecía estar basado en el aprendizaje de la primera ronda. “Las lecciones aprendidas en el primer conjunto de comunidades podrían haberse aplicado más rápidamente al modelo y se habría desarrollado una nueva asignación potencial de activos y un

cronograma basado en eso. Esto habría requerido que una nueva versión del Blueprint fuera desarrollada y aprobada por el Grupo de Consulta, el personal de ARB o ambos. No se hizo ".

Al igual que los Community Air Grants, la decisión sobre la selección de la comunidad presenta un dilema para CARB. Si solo selecciona comunidades con mayor capacidad (basado en el argumento de que esto es necesario para el éxito del programa), es menos probable que las comunidades con menor capacidad pero altas necesidades tengan la oportunidad de beneficiarse del programa. Las comunidades de Year 1 pueden proporcionar una especie de experimento natural a este respecto, comparando las experiencias de contextos de alta capacidad como West Oakland y contextos de menor capacidad como Sacramento. En el primer caso, hubo un éxito significativo, en gran parte producto de un trabajo colaborativo que había precedido durante mucho tiempo a AB 617, y en el segundo, había menos historia de alianzas entre agencias y comunidades y, por lo tanto, un mayor grado de lucha. Una lección aprendida de esto podría ser que si CARB va a seleccionar comunidades con menor capacidad, entonces debe estar preparado para proporcionar la orientación y el apoyo necesarios para garantizar el éxito en estas comunidades. La selección de un número limitado de comunidades también las pone en competencia entre sí, una preocupación expresada por múltiples encuestados en entrevistas y encuestas.

#### **D. Comités de dirección comunitaria**

Como una política centrada en la comunidad, el desarrollo de los Comités Directivos de la Comunidad (CSC) está en el corazón del proceso de implementación AB 617. El Blueprint ordena que estos CSC incluyan una amplia gama de interesados de la comunidad, incluidos los residentes, los líderes de EJ y las organizaciones locales de salud pública que trabajan, así como representantes de agencias locales de salud, transporte y educación, trabajo y negocios locales. Se requiere que la mayoría de los miembros sean residentes de la comunidad. El Blueprint especifica que los distritos aéreos serían los convocadores de las reuniones públicas del CSC y que cada comité debería establecer un estatuto para establecer su proceso y estructura. Sin embargo, características específicas como el tamaño de los CSC, los elementos que deberían estar en una carta, cuál sería la estructura de liderazgo, cómo se tomarían las decisiones, si el grupo tendría un facilitador y si los miembros serían compensados no se abordan. Si bien la falta de orientación permitió un enfoque basado en el lugar que cada comunidad podría desarrollar por sí misma, también dejó un vacío que consumió a la mayoría de los CSC en meses de procesos a menudo conflictivos para establecer su estructura.

#### ***Selección de miembros de CSC***

Las primeras fases del CSC involucraron el reclutamiento de miembros. La mayoría de los distritos aéreos crearon un proceso de nominación en línea, así como un proceso proactivo para llenar las diferentes categorías del comité. En algunos casos, esta fue una tarea fácil, con muchos más solicitantes de los que se podían acomodar, mientras que en otros hubo menos solicitantes y los distritos tuvieron que trabajar más para encontrar miembros. En muchas áreas, como el Valle de San Joaquín, West Oakland, dos de las comunidades de Los Ángeles, San Diego e Imperial, hubo varias organizaciones sólidas de justicia ambiental y equidad en salud que ya se movilizaron para trabajar en temas de calidad del aire y que llevaron sus líderes en el CSC. En algunas áreas, como Sacramento, solo había una pequeña gama de organizaciones de justicia ambiental para atraer y en otras, como Richmond / San Pablo, Comunidades para un mejor medio ambiente, se negaron a participar en el proceso. Esto se basó principalmente en su oposición a la legislación original y

luego a la selección de Richmond / San Pablo como comunidad de solo monitoreo, así como a la falta de acción sobre la reducción de emisiones de la refinería de petróleo y las instalaciones petroquímicas relacionadas. Una desigualdad de fuerza en las organizaciones orientadas a la equidad en todas las regiones provocó una disparidad en la capacidad de los CSC para representar de manera efectiva los problemas y las poblaciones de EJ.

Hubo una gran variación en la composición de la membresía de CSC en las 10 comunidades. En todos los casos, se esperaba que hubiera una mayoría de residentes y organizaciones comunitarias. Sin embargo, mientras que en la mayoría de los CSC este fue el caso, algunos tenían niveles ligeramente (y algunos mucho) más bajos que este. Este rango de membresía puede establecer disparidades en la prominencia de la voz de las organizaciones de residentes y de la comunidad. Algunos ejemplos notables de esta variación, como se ve en la Tabla 4, incluyeron aquellos dentro de distritos como el CSC de Shafter, que tiene un 66% de residentes en comparación con el 32% de Fresno. Por otro lado, ambos sitios tenían una voz comunitaria general fuerte. Como ejemplo aún más extremo, West Oakland, que posiblemente tenga la voz más fuerte de la comunidad, tenía solo el 17% de los miembros residentes, en comparación con el caso del sur de Sacramento, donde incluso el 70% de los residentes en el CSC no han resultado en un importante poder comunitario. En este caso, el poder de la comunidad en West Oakland se debió en gran medida al papel de liderazgo del Proyecto de Indicadores Ambientales de West Oakland. No obstante, esta amplia variedad de proporciones de membresía es un problema que CARB y los Distritos Aéreos deben considerar cuidadosamente en el reclutamiento y representación de miembros de CSC en el futuro.

Comité de dirección comunitaria	Residente	Organización de la comunidad	Organización empresarial / laboral	Gobierno/ Universidad/ Hospital
West Oakland	17%	26%	9%	48%
Richmond / San Pablo	31%	34%	17%	17%
Sacramento del sur - Florin	70%	20%	10%	0%
Shafter	66%	14%	7%	14%
South Central Fresno	32%	21%	32%	15%
Wilmington / Carson / West Long Beach	28%	24%	24%	24%
Boyle Heights / East LA / West Commerce	23%	23%	8%	46%
San Bernardino / Muscoy	21%	25%	8%	46%
Portside EJ Vecindarios	48%	15%	15%	22%
Valle imperial	47%	13%	13%	27%

Tabla 4: Membresía CSC por categoría de partes interesadas Fuente: Lista de membresía CSC

Una cuestión importante que muchos CSC tuvieron que abordar fue el papel ambiguo de los residentes afiliados a la industria. Esto era importante porque, en los casos en que las reglas

especificaban que era necesaria una mayoría de miembros residentes para decidir, importaba si un miembro afiliado a la industria contaba como residente o como representante de la industria. Esto fue particularmente polémico en comunidades como Shafter y Richmond / San Pablo, en las que algunos residentes también trabajaron para industrias (petróleo, agricultura, manufactura) que generan emisiones significativas al aire. Finalmente se adoptó una política de divulgación en cada comunidad, pero no sin una tensión significativa. Varios residentes y organizaciones comunitarias querían una política que simplemente revelara conflictos basados en la afiliación de la industria, mientras que otros recomendaron la recusación de los miembros afiliados a la industria de la toma de decisiones que afectarían a sus empresas o sectores y otros buscaron una política que prohibiría a los miembros con afiliaciones de la industria de los CSC en su conjunto. Estos debates no se resolvieron (con la excepción de no usar la regla de exclusión de la industria) y sigue siendo una pregunta clave para la implementación futura.

Ninguno de los CSC permitió que los miembros de la industria desempeñaran funciones de liderazgo, un punto que un miembro de CSC afiliado a la industria encontró perturbador. “Una de las personas dijo: 'No quiero al zorro en el gallinero', considerándose las gallinas, y cualquiera en la industria es el malvado, el lado oscuro. Entonces, el comité se formó con personas de la industria, y no sé cómo se tomó la decisión, pero nadie de la industria puede ser co-líder ... Soy residente de esta comunidad. Yo trabajo en esta comunidad. Me mudé aquí por mi trabajo. Parece extraño que excluirías a la industria de un co-liderazgo ”.

Otro miembro del CSC en esta misma comunidad expresó una visión más optimista de lo que describieron como una estructura que acogió y se benefició de la diversidad del comité.

“El equipo de liderazgo consiste en un grupo muy grande de personas de varios sectores de nuestra área definida. Este grupo incluye no solo residentes individuales, sino también residentes de algunas de las industrias identificadas como fuentes de contaminación. También se incluyen personas de los órganos de gobierno locales, así como personas de organizaciones de justicia ambiental. Todo esto es por diseño y fue acordado por una carta, desarrollada con la ayuda de nuestro consultor facilitador y el equipo asesor del Distrito del Aire. Esto crea un desafío para llegar a un consenso sobre las ideas que queremos presentar, pero creo que es lo que hace que nuestro grupo sea tan poderoso”.

Por el contrario, una organización EJ que no participó en un CSC criticó a su equipo de liderazgo por estar demasiado cerca de la industria: “En [X], la presencia descomunal de [X] y otras industrias contaminantes ha significado que muchos de los llamados líderes comunitarios tengan relación histórica con esas industrias ”. Si bien los miembros del CSC en esta comunidad impugnan esta descripción y señalan que al no participar en el proceso, esta organización no pudo hacer una evaluación precisa del comité, sí muestra que el papel de la industria sigue siendo polémico y necesita atención adicional de los distritos aéreos y CARB en el futuro.

### ***Voz comunitaria y poder de decisión***

Una gran preocupación compartida por los residentes y las organizaciones comunitarias con respecto a los CSC implicó el nivel de su toma de decisiones en relación con sus distritos aéreos. ¿En qué medida los CSC pueden tomar decisiones como comité y en qué medida simplemente sirven como un grupo asesor, sin poder y agencia real, para el Distrito Aéreo? Si bien AB 617 no es la causa y no se puede esperar que resuelva el problema de las disparidades de poder en las

comunidades participantes, todavía existe la posibilidad de que puedan reproducir sistemas históricos de discriminación racial y étnica dentro de la estructura de la política y el proceso de implementación. Dentro de sus valores centrales, AB 617 y la justicia ambiental comparten un deseo común de transformar el poder y las desigualdades sociales. Al acercarse a AB 617 a través de un marco de justicia ambiental, consideraría los factores estructurales de que esta transformación del poder y las desigualdades sociales son valores centrales de la justicia ambiental y de la propia AB 617. Por lo tanto, un enfoque de justicia ambiental para AB 617 tomaría en consideración los factores estructurales que dan forma a la distribución desigual de los daños y servicios ambientales. También reconocería la exclusión histórica de personas de color y personas de bajos ingresos de los roles de toma de decisiones.

Otro tema que afecta la influencia de los residentes y miembros de la comunidad en el CSC es el nivel de capacidad y capacitación de los miembros. Un miembro de un CSC criticó la falta de preparación dada por Air District y CARB durante la formación temprana de su CSC: "Mi comunidad está comenzando desde cero. Preparación e información inadecuadas para tener una comprensión más clara de la comunidad en cuanto a su poder, y su papel como socio en el desarrollo de los CAMP y CERP. No se brindó capacitación oportuna dentro de los primeros 3 meses del proceso. Formación clara sobre cuál es el papel de CARB para los miembros de la comunidad. Las mejores prácticas se implementarán inicialmente y se actualizarán periódicamente." Este problema también surgió en la reunión de UC Davis AB 617 en febrero de 2020 y varios miembros del CSC de Sacramento expresaron consternación por la falta de apoyo a bordo para los miembros del CSC, muchos de ellos sin conocimiento previo de la ciencia y gestión de la calidad del aire.

Un representante de una organización comunitaria de un CSC explicó esta preocupación al principio del proceso de la siguiente manera. "Los residentes y los miembros de la comunidad hablamos por nosotros mismos. No necesitamos que nos receten soluciones. Necesitamos encontrar soluciones basadas en la comunidad y soluciones impulsadas por la comunidad. Así que ese fue nuestro lema y, al principio, la primera reunión, se cerró esencialmente. Ellos dicen: "Bueno, te daremos la voz que necesitas. Y te diremos lo que ustedes necesitan". Los residentes sintieron eso y lo entendieron. Iba a ser una batalla muy dura ".

Otro punto de tensión fue la idea de un proceso CSC liderado por la comunidad versus un proceso CSC aconsejado por la comunidad. Esta preocupación fue compartida por la perspectiva de un miembro del personal del Distrito del Aire que buscó resaltar los límites de la función de CSC: "El Comité Directivo, al menos algunos, realmente piensan que AB 617 de alguna manera le otorga al Comité plena autoridad para Básicamente, explorar, identificar y luego implementar esencialmente todo lo que les gustaría hacer. Creo que esto ha evolucionado durante algún tiempo con el Blueprint y, en su mayor parte, todos remamos en la misma dirección. Los roles se entienden más claramente. El distrito aéreo es, en última instancia ... tenemos que llevar a nuestra junta el CERP, ellos son los que aprueban el CERP y luego CARB finalmente aprueba el CERP. No es el CSC. Están más en una función de asesoramiento ".

Un representante de EJ consideró que había un progreso parcial con respecto al tema de la voz y el poder de la comunidad al final del proceso en su región. "El proceso desde el principio fue dirigido por el Distrito del Aire en lugar de ser compartido con el Comité Directivo de la

Comunidad (CSC). Hacia las dos últimas reuniones del CSC, los miembros del CSC pudieron ser anfitriones del Distrito del Aire, pero creo que esto fue demasiado tarde. Tal vez, si continuamos esto durante la fase de implementación, será más útil y beneficioso para lo que los miembros de la comunidad esperaban ver en términos de resultados”. Este papel de la voz de la comunidad será un tema importante a seguir en las fases de implementación a más largo plazo de AB 617.

***Modelos de liderazgo y facilitación***

Una transformación importante, que ocurrió en el transcurso del proceso de implementación, fue que los CSC comenzaron a usar facilitadores externos. Solo cuatro CSC utilizaron facilitadores externos al comienzo del programa, sin embargo, al final, todos menos un CSC (San Bernardino) estaban utilizando facilitadores externos. Si bien la mayoría de los CSC recibieron positivamente la facilitación externa, varios otros CSC necesitaron reemplazar a su primer facilitador hasta que encontraran uno adecuado. La falta de pautas para seleccionar y gestionar facilitadores jugó un papel importante en el empeoramiento de las tensiones dentro de los CSC.

Los CSC siguieron una serie de diferentes modelos de liderazgo que variaron según la distribución de la autoridad de toma de decisiones entre el Distrito Aéreo y el propio CSC. La distribución de la autoridad para tomar decisiones estuvo en el centro de muchos conflictos a lo largo del proceso AB 617. Si bien esta tensión variaba según la ubicación, la tensión generalmente se centraba en que los CSC buscaban más control en el proceso. El Proyecto establece que los Distritos Aéreos "convocan a los CSC", sin embargo, este no es un lenguaje adicional que especifique si el Distrito tiene poder de decisión sobre los CSC o si los CSC retienen esta autoridad para sí mismo. Esta ha sido una pregunta abierta y desafiante.

La Tabla 5 presenta la variación en los modelos de liderazgo. Los roles del Distrito del Aire tienen varias variaciones. “Dirigido por el distrito” significa que las agendas de las reuniones son creadas por el propio Distrito y su personal administra la reunión, a menudo en conjunto con un facilitador externo. "Impulsado por el distrito" significa que, si bien puede haber uno o dos miembros del CSC que presidan las reuniones, es el distrito el que desarrolla principalmente la agenda e impulsa la mayor parte del contenido de las reuniones. El “co-liderazgo” generalmente representa un equipo de personal del Distrito del Aire y un representante o residente de una organización comunitaria que diseña y dirige las reuniones juntas. El papel de la comunidad también tiene varias variaciones. "Membresía" significa que los miembros de CSC no tienen un rol de liderazgo designado. Los "coanfitriones de la comunidad" facilitan las reuniones pero no tienen autoridad para tomar decisiones sobre la agenda o las decisiones de CSC. El CSC de Richmond / San Pablo tiene un grupo de miembros del CSC que funcionan como un "equipo de co-liderazgo comunitario" para trabajar con el personal del Distrito Aéreo para desarrollar las agendas y desarrollar propuestas para las decisiones del CSC. Los "copresidentes de la comunidad" trabajan con un copresidente del distrito aéreo para desarrollar agendas, desarrollar propuestas de decisión y presidir la reunión.

Comité Directivo de la Comunidad (CSC)	Distrito aéreo	Rol comunitario	Facilitador externo
--	----------------	-----------------	---------------------



Portside EJ Vecindarios	Dirigido por el distrito	Afiliación	Si
Wilmington / Carson / West Long Beach	Dirigido por el distrito	Afiliación	Si
Altura de Boyle / East LA / West Commerce	Dirigido por el distrito	Coanfitriones de la comunidad	Si
Sacramento del sur - Florin	Dirigido por el distrito	Copresidentes	Si
San Bernardino / Muscoy	Dirigido por el distrito	Coanfitriones de la comunidad	No
Fresno	Dirigido por el distrito	Afiliación	Si
Shafter	Dirigido por el distrito	Afiliación	Si
Richmond / San Pablo	Co-Liderazgo	Equipo co-líder de la comunidad	Si
Valle imperial	Co-Liderazgo	Copresidentes de la comunidad	Si
West Oakland	Co-Liderazgo	Copresidentes de la comunidad	Si

Tabla 5: Modelos de liderazgo de CSC (actualizado a partir de marzo de 2020)

El nivel de liderazgo comunitario en los diez CSC se puede ilustrar en el continuo en la Figura 3.

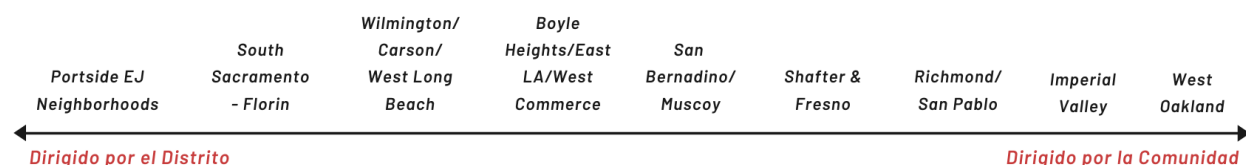


Figura 3: Continuidad de la estructura de liderazgo de CSC

Este continuo se extiende de izquierda a derecha desde la mayoría dirigida por el distrito hasta la mayoría dirigida por la comunidad. Los autores desarrollan esta ubicación en base a entrevistas, encuestas y observaciones de las reuniones de CSC. También se basa en la distribución de autoridad sobre quién establece la agenda, quién dirige las reuniones y cómo se toman las decisiones dentro y fuera de las reuniones. Los CSC que son dirigidos únicamente por el personal del Distrito del Aire (por ejemplo, Portside EJ Neighborhoods, y Wilmington/Carson/West Long Beach) son considerados los más dirigidos por el distrito, seguidos por aquellos con algunos tipos de copresidentes de la comunidad con influencia significativa del Distrito del Aire (por ejemplo, South Sacramento-Florin y Boyle Heights/East LA/West Commerce), seguidos por aquellos con fuertes organizaciones comunitarias para influir en el proceso incluso sin copresidentes (por ejemplo, Fresno y Shafter), y luego los CSC con copresidentes del Distrito del Aire y la comunidad con poder compartido (por ejemplo, Imperial y West Oakland).

Este "continuo de poder" es similar a los "modelos de liderazgo de la CSC" pero con la diferencia de que mide no sólo la estructura de la forma, sino la capacidad de la CSC para ejercer poder sobre la dirección general del proceso, incluido el desarrollo de los CAMP y los CERP. Por ejemplo, aunque los CSC de Fresno y Shafter fueron "impulsados por el distrito aéreo", la presencia de organizaciones comunitarias muy fuertes dio lugar a una potente voz comunitaria. En el caso de otros CSC, un proceso dirigido por el distrito en las reuniones todavía condujo a un CERP que tenía importantes prioridades comunitarias como el Wilmington/Carson/Long Beach. Por otro lado, hubo algunos CSC que tenían una estructura de sillas comunitarias, como el Sur de Sacramento, que aún así terminaron siendo un producto que reflejaba el Distrito del Aire más que

las prioridades de la comunidad. Esto se debió en gran parte a la falta de organizaciones comunitarias fuertes en el CSC, y quizás también al pequeño tamaño del CSC (aproximadamente diez en el curso del proceso).

Es importante tener en cuenta que el objetivo no es necesariamente seleccionar el modelo más dirigido por la comunidad, sino adoptar y adaptar uno que esté mejor alineado con las necesidades y capacidades de las partes interesadas del CSC. Por ejemplo, no todas las comunidades tienen la capacidad ni el interés en administrar el modelo de co-liderazgo que requiere mucho tiempo como CSC de West Oakland. Además, este sitio tuvo el beneficio de mantener una colaboración de agencias comunitarias de décadas entre la organización principal de justicia ambiental, el Proyecto de Indicadores Ambientales de West Oakland y el Distrito del Aire. Esta colaboración condujo al desarrollo de un conjunto de acuerdos formales de colaboración (desarrollados en 2005) que sirvieron como base para el trabajo AB 617 de West Oakland. Este mismo modelo es difícil, si no imposible, de replicar dentro de la línea de tiempo propuesta de AB 617. Dicho esto, incluso sin una larga historia de colaboración, el CSC Imperial estuvo más cerca de replicar el mismo tipo de poder compartido que West Oakland. Esto se debe al fuerte liderazgo de la organización comunitaria de Imperial y a un distrito aéreo responsable.

Las comunidades con una interacción limitada entre los residentes, las organizaciones comunitarias y los Distritos Aéreos como Sacramento experimentaron los impactos negativos de tratar de construir relaciones de confianza mientras navegaban a través de un proceso de CAMPAMENTO apresurado sin una base fuerte de liderazgo comunitario. Mientras tanto, algunas comunidades con relaciones conflictivas entre las organizaciones locales y los Distritos Aéreos, como en el Valle Imperial, pudieron crear un modelo de coliderazgo mientras que otras, como en el Valle de San Joaquín, tuvieron dificultades para superar tensiones de larga duración y no pudieron desarrollar dicho modelo. Sin embargo, gracias a una fuerte promoción y al apoyo de CARB, el CSC del Valle de San Joaquín, así como otros como el CSC de Wilmington/Carson/West Long Beach, con un liderazgo formal limitado, pudieron lograr importantes victorias en materia de fuertes protecciones aéreas en sus CERP finales.

En algunos casos, ciertos distritos aéreos tenían personal que actuaba como facilitadores, pero, en general, esto se consideró que no era un enfoque eficaz y en algunos casos se consideró perjudicial para el proceso. En un caso, un facilitador que fue llevado tarde al proceso comentó que el CSC "no tuvo facilidades neutrales en absoluto, lo que ocurrió durante [X] meses mientras el grupo y el Distrito se convirtieron en niveles cada vez más altos de conflicto".

Un facilitador criticó el proceso y proporcionó una visión general de las prácticas negativas que presenció: "Decisiones descendentes (cuando el Distrito de Aire toma decisiones, incluso decisiones menores, como seleccionar fechas de reuniones, sin recopilar información), reuniones informativas unidireccionales que no incluyen actividades interactivas (sobrecargar a los participantes con información), esperando que los participantes tomen decisiones sin permitirles 1-2 semanas o un mes completo para digerir información (por ejemplo, proporcionar información en una reunión y pedirles a los participantes que tomen una decisión utilizando esa información en esa misma reunión)".

En contraste, muchos facilitadores reconocieron el impacto positivo de los facilitadores externos. "La facilitación neutral de terceros ha resultado crucial para generar confianza entre la comunidad y las agencias gubernamentales después de generaciones de discriminación, desconfianza, falta de oportunidades y malos resultados de salud". Un representante de la organización comunitaria en el CSC de Portside EJ Neighborhoods acredita el progreso real que se está logrando en la gestión de los comités, incluido el uso de un facilitador para reemplazar el sistema en el cual el Diputado APCO facilitó las reuniones sin un codirector comunitario. "El APCD de San Diego reconoció que tenían dificultades para desarrollar un proceso comunitario en la implementación de los objetivos de AB 617. Trabajaron con la organización sin fines de lucro de justicia ambiental local para ayudar a asegurar un facilitador que pueda ayudar con los objetivos y el diálogo de las reuniones. Desafortunadamente, esto tomó mucho tiempo, pero al menos los miembros de la comunidad están obteniendo claridad sobre el propósito de las reuniones y hemos visto una mayor interacción entre ellos".

Otra observación sobre la mejora positiva en los vecindarios de Portside EJ proviene de un representante de una organización comunitaria. "Entonces, parecía que [el Distrito del Aire] quería minimizar lo que estaban haciendo, y no querían comprometerse con la comunidad o con activistas de ningún nivel. Por lo tanto, somos bastante escépticos al entrar en AB 617. Pero han sido bastante ... Creo que intenté de buena fe satisfacer las necesidades de la comunidad en esto. Y [X] decía desde el primer día, lo primero que salió de la boca de [X] fue: 'Somos una comunidad de monitoreo. Pero esto realmente se trata de mejorar la calidad del aire. Así que realmente se trata de reducciones de emisiones'. Entonces, ha estado allí desde el primer día. Pensamos que tendríamos que pelear con ellos sobre eso. Porque se sienten cómodos haciendo monitoreo del aire. Ellos saben cómo hacer eso. Y pensamos: 'Está bien. Eso es lo que van a querer hacer. Y realmente tendremos que presionarlos para que presten atención a las reducciones de emisiones'. Pero realmente no ha sido así. Y en el proceso, creo que están abiertos a mejoras".

Otras innovaciones en el proceso de CSC ocurrieron en el CSC de San Bernardino / Muscoy, que designó "co-anfitriones" rotativos responsables de hacer que todas las personas se sientan bienvenidas y como en casa en las reuniones. Este CSC también usó técnicas como la "pila progresiva" que priorizaba a los miembros de la comunidad para poner en cola a los oradores y para abrir actividades. Uno de los coanfitriones describió uno de esos métodos rituales: "Hicimos una moción para comenzar la agenda de cada reunión con un testimonio y una historia de los expertos de la comunidad sobre cómo esto está afectando su salud y que comenzaremos La reunión con ese tono. Y podemos recordar por qué estamos allí". Este CSC también fue muy efectivo al recibir comentarios del público en general en las reuniones a lo largo de la agenda.

El CSC de San Bernardino/Muscoy también es notable por trabajar diligentemente para crear un espacio culturalmente relevante y acogedor. Parte de esto se basó en el trabajo mencionado anteriormente que priorizó la voz y la experiencia de los diversos miembros de su comunidad. Por el contrario, los miembros de otros CSC describieron algunas interacciones con los Distritos Aéreos como culturalmente insensibles. Los comentarios de las encuestas y las entrevistas de las encuestas piden una mejora en las competencias culturales del Distrito del Aire para construir una colaboración a través de las diversas comunidades. En particular, muchos participantes del estudio pidieron entrenamiento adicional en asuntos como la justicia racial combinado con prácticas de contratación proactiva para asegurar que el personal del Distrito del Aire represente mejor a las

comunidades a las que deben servir. La misma recomendación sobre el mejoramiento de la capacitación se hizo también para el CARB.

### ***Procesos de toma de decisiones***

Una de las formas en que se representaba el poder de la comunidad era a través de una disposición que requería que los CSC tuvieran una membresía con la mayoría de los residentes. Sin embargo, esta mayoría podría haberse diluido si el proceso de toma de decisiones utilizara un consenso en lugar de un voto mayoritario. En algunos casos, los distritos aéreos comenzaron los CSC con el modelo de consenso, pero las organizaciones comunitarias y los residentes rechazaron el modelo de consenso. En muchos casos, los CSC prevalecieron en la implementación de un proceso de votación mayoritaria. Un miembro del CSC de Fresno describió el proceso que condujo a la implementación de un modelo de voto mayoritario. “Entonces, ha habido tres votos separados durante este período. El primer voto fue obtener un voto. Debido a que el distrito inicialmente propuso un proceso de consenso donde, lo que llamaron, sucedería una discusión sólida [risas]. Y al final de eso, si no hubiera una opinión mayoritaria, el distrito tomaría la decisión. Y la comunidad dijo: 'No. ¡Demonios, no! [la risa]. Y en la próxima reunión, abrieron la reunión, la comunidad la abrió votando en una carta que tenía un proceso de toma de decisiones por mayoría de votos ". En otros CSC donde se usó la votación, algunos miembros describen su frustración por que sus propuestas sean sistemáticamente rechazadas por la mayoría del comité. Como se señaló en su totalidad, obtener claridad del Blueprint sobre temas como los procesos de toma de decisiones puede ayudar a reducir dicho conflicto en el desarrollo de los CSC.

### ***Roles y responsabilidades de CARB***

Una gran cantidad de comentarios sobre las reuniones de CSC se relacionaron con preocupaciones sobre la participación de CARB, y muchos encuestados y entrevistados buscaron que la agencia desempeñara un papel más proactivo y centrado en la comunidad.

Un facilitador comentó: "El personal de CARB debe proporcionar recursos y orientación más directos a los distritos atmosféricos y a los miembros del CSC para la elaboración de los CERP, así como recursos para explicar la información básica sobre la contaminación atmosférica a los residentes de la comunidad". Tenemos personal de CARB que asiste a nuestras reuniones. Por lo general se sientan en la audiencia y rara vez participan de manera constructiva. Los hemos tenido presentes en dos reuniones hasta ahora, una sobre los SEP y sobre el proceso del CAPP Blueprint/CERP y no hemos encontrado su compromiso útil. Deberían hacer más y contratar a personal más proactivo con más experiencia en la participación comunitaria. Su orientación debería centrarse en el desarrollo del CERP y en la provisión de recursos para potenciar la participación de los miembros del CS a fin de proporcionar más orientación al personal del CAPP". Por "recursos", este facilitador (y un gran número de otros encuestados del estudio) se refirió a las herramientas y plantillas que pueden ser utilizadas por CARB, los distritos aéreos y otras partes interesadas para una comunicación científica eficaz, la participación de la comunidad, la comunicación intercultural y la resolución de conflictos.

Un miembro de una agencia pública en un CSC observó cómo Air District y CARB desviarían la responsabilidad entre ellos en algunas reuniones de CSC. “Parecía que había una gran cohorte de personal de AQMD en cada reunión, pero cuando se hacía una pregunta, todos se miraban para ver quién podía responderla. Y muchas veces la respuesta sería 'no tenemos jurisdicción sobre eso,

esa es la jurisdicción de CARB'. CARB tenía personal en las reuniones, pero a veces también decían 'no tenemos jurisdicción sobre eso, esa es la jurisdicción de AQMD, o esa es la jurisdicción del condado, etc.' Por lo tanto, creo que muchos de los participantes en las reuniones sintieron que el resultado de todo el tiempo dedicado a todas esas reuniones no representaría un resultado tangible para la comunidad ”.

Un residente de Boyle Heights / East LA / West Commerce sintió que el personal de CARB continuó desempeñando un papel pasivo en las reuniones, a pesar de las solicitudes para que fueran más proactivos. “CARB tiene la experiencia técnica ... Y es por eso que hubo varios ingenieros, después de que muchos me pidieron que trajeran representantes que ayudarían a nuestra causa, porque no se presentaron. Solo tenían un representante como asistente de la reunión durante al menos las primeras tres reuniones. Y luego, cuando les pedí específicamente que vinieran a esta reunión, que participaran en la reunión, y aún no participan en la reunión, solo tienen más personas allí ”.

Estas dos citas son parte de un desafío mucho más amplio con respecto a la gestión de la calidad del aire de California y su compleja estructura jurisdiccional. En general, CARB tiene jurisdicción sobre fuentes móviles, combustibles, emisiones de gases de efecto invernadero y contaminantes atmosféricos tóxicos, mientras que los distritos aéreos tienen jurisdicción sobre fuentes estacionarias industriales y comerciales, fuentes de área / residenciales y fuentes indirectas (consulte la Figura ii del Apéndice). Debido a que AB 617 aborda elementos tanto en las jurisdicciones de CARB como de Air District, ambos niveles de gobierno deben colaborar en la implementación de AB 617. Además, las ciudades y condados con autoridad sobre el uso de la tierra, las rutas de tráfico local y la ecologización urbana y las agencias de transporte locales con responsabilidad sobre el transporte La planificación, el tráfico regional y la infraestructura vial y el tránsito regional también deben desempeñar un papel activo.

### ***Capacidad comunitaria y asistencia técnica***

La estructura y el proceso de las reuniones de la CSC, por sí solos, no fueron suficientes para desarrollar un compromiso efectivo con la comunidad. A menudo se requerían reuniones extensas fuera de estos espacios formales. En West Oakland, por ejemplo, el Proyecto de Indicadores Ambientales de West Oakland (WOEIP) y el Distrito de Gestión de la Calidad del Aire del Área de la Bahía (BAAQMD) crearon un proceso de planificación en curso con reuniones semanales con el equipo de diseño y un equipo técnico (en el que el WOEIP también desempeñó un papel activo). Un funcionario del Distrito de Gestión de la Calidad del Aire del Área de la Bahía describió su proceso local de la siguiente manera: "Ese ha sido un proceso de colaboración muy profunda para desarrollar realmente todas las agendas, todos los materiales, todas las presentaciones, todo lo que se mueve para y hacia el comité directivo se hace conjuntamente. Típicamente tenemos una reunión que dura dos o tres horas cada jueves por la mañana en West Oakland, donde discutimos la mayoría de los materiales y luego muchas de nuestras discusiones técnicas que tenemos con el equipo técnico más amplio aquí en el Distrito del Aire".

En el Valle de San Joaquín, las organizaciones comunitarias se reunirían antes y después de cada reunión de CSC con los residentes del área para desarrollar su capacidad técnica, planificar estrategias para participar en las reuniones y analizar las experiencias para prepararse para las siguientes reuniones. Esto implicó un esfuerzo extenso y no remunerado por parte de los residentes

y una inversión significativa, pero valiosa, del tiempo del personal de las organizaciones comunitarias. Del mismo modo, en el CSC de Wilmington / Carson / West Long Beach, las organizaciones comunitarias y los residentes se reunirían fuera de las reuniones programadas del CSC para tocar la base y preparar temas de discusión importantes para las reuniones siguientes, como lo señaló un residente. "A menudo coordinaremos de forma paralela para asegurarnos de que todos estemos en la misma página, que no nos contradigamos, y que abordemos y solucionemos algunos de los problemas".

Un punto de tensión fue la aplicación y las implicaciones de los requisitos de la Ley Brown para las reuniones públicas abiertas. Esto no se especifica como un requisito en el Plan, ni ningún otro proceso de toma de decisiones, lo que deja a los CSC decidir por sí mismos. Algunos de los CSC (como en el Condado de Imperial) utilizaron la Ley Brown para estructurar sus deliberaciones, toma de decisiones y reglas generales de orden. Para otros CSC, el uso de la Ley Brown fue más controvertido. En el sur de Sacramento, por ejemplo, para algunos en el Distrito Aéreo y en el propio CSC, el valor de la Ley Brown se basó en la importancia de la representación del grupo por parte del grupo en su conjunto. Para otros, se interpretó que significaba que los miembros del CSC tenían prohibido reunirse fuera de las reuniones formales. Esta interpretación dificultó que el CSC de Sacramento se beneficiara de lo que muchos otros CSC habían establecido para reunirse informalmente fuera de las reuniones del CSC con el fin de desarrollar capacidades, desarrollar estrategias de colaboración y reuniones de preparación e información. Cuando varios miembros trataron de crear estas reuniones externas, fueron cerrados por el Distrito del Aire, desarrollando un conflicto significativo en el CSC.

El proceso de creación de capacidad técnica para los miembros de CSC fue crucial porque las reuniones de CSC, especialmente al principio, incluyeron presentaciones extensas del Distrito del Aire, el personal de CARB y, a veces, expertos externos. Estas presentaciones a menudo fueron criticadas por ser demasiado complejas con un lenguaje técnico que no era accesible para muchos de los miembros de CSC (especialmente los residentes). Esta crítica se describió en más de la mitad (29 de 56) de las entrevistas de CSC. Las presentaciones fueron diseñadas con muy poca atención al compromiso de la audiencia y, por lo tanto, generalmente no fueron efectivas para lograr su propósito de educar a los miembros. Varios CSC, especialmente en el Área de la Bahía y el Condado de Imperial, hicieron grandes esfuerzos para examinar y modificar las presentaciones antes de las reuniones con miras a hacerlas accesibles para todos los miembros del CSC. La mayoría de los Distritos Aéreos comenzaron a mejorar sus prácticas en el curso del proceso, pero dejaron mucho que desear.

La cuestión de quién es la responsabilidad de proporcionar una capacidad técnica suficiente es importante. En el caso de organizaciones con suficiente capacidad interna, como el Proyecto de Indicadores Ambientales de West Oakland (WOEIP), la Red de Justicia Ambiental de California Central (CCEJN) en el Valle de San Joaquín, Coalición para un Ambiente Seguro (CSE) en Wilmington / Long Beach, Environmental Health Coalition (EHC) en San Diego, Center for Community Action and Environmental Justice (CCA EJ) en San Bernardino, o Comité Cívico del Valle (CCV) en el Condado Imperial está siendo provisto por las organizaciones comunitarias. Sin embargo, se necesita más asistencia en todos los entornos y es muy necesaria en algunos. Hubo asistencia técnica muy útil en el monitoreo del aire comunitario de Tracking California a través de una serie de talleres regionales.

### ***Justicia lingüística: participación y compromiso de habla hispana***

Un problema que afecta la participación equitativa en los CSC se encontró en la participación de miembros cuyo idioma principal no es el inglés. Los problemas de la justicia del lenguaje son mucho mayores que AB 617, y reflejan largos legados históricos de discriminación racial y étnica en la sociedad en general. No obstante, sigue siendo un tema importante para los distritos aéreos que abordar. Si bien todos los distritos aéreos ofrecían intérpretes en español, a veces era difícil para los intérpretes proporcionar un acceso equitativo a estos miembros. Este difícil surgió de una combinación de factores que incluyen la velocidad y la complejidad de las presentaciones junto con el conocimiento técnico limitado de algunos de los hispanohablantes. Hubo un compromiso muy limitado con los hispanohablantes durante las discusiones de grupos grandes en las reuniones basadas en nuestro análisis de las observaciones de los participantes. Más tarde, algunos miembros describieron cómo no se sentían cómodos hablando, incluso con la ayuda de un intérprete. Esto fue diferente en las discusiones de grupos pequeños, lo que sugiere que este formato puede ser más exitoso. Para su crédito, la mayoría de los distritos aéreos proporcionaron sus documentos en español y esto ayudó a los miembros de habla hispana a acceder al proceso. Por otro lado, hubo La mayoría de los distritos aéreos proporcionaron sus documentos en español y esto ayudó a los miembros de habla hispana a acceder al proceso. Por otro lado, hubo La mayoría de los distritos aéreos proporcionaron sus documentos en español y esto ayudó a los miembros de habla hispana a acceder al proceso. Por otro lado, hubo algunos casos en los que los distritos aéreos no proporcionaron las traducciones al español de documentos clave de manera oportuna.

Un miembro del CSC describió el problema de la participación de los latinos en el comité: "Creo que como latina, porque definitivamente he experimentado esto yo misma, a veces te sientes avergonzado". Tal vez sea la idea de hablar español en general, o saber que alguien también tendrá que traducirlo al inglés ". Si bien es bilingüe, señaló que el único miembro de CSC que habla español en un solo idioma renunció porque no se sentía cómoda participando en el comité.

Un facilitador en el CSC de Portside EJ Neighborhoods comentó específicamente sobre atender las necesidades de los miembros de CSC de habla hispana. "Como facilitador, hemos notado que hablar en español desde el micrófono durante las reuniones y preguntar a los miembros de habla hispana sus opiniones / comentarios ha aumentado su participación. Cuando comenzamos, nos dijeron que los hablantes de español monolingües en el Comité Directivo nunca habían hablado durante las reuniones para dar su opinión. Por lo tanto, hemos hecho que alentar su compromiso sea una prioridad."

Cabe señalar que varias comunidades AB 617 tienen poblaciones significativas que hablan otros idiomas además del inglés y el español, como Hmong, Tagalo o Vietnamita, pero ningún CSC tenía residentes monolingües de estos grupos. Para su crédito, el CSC de Fresno tuvo traducción Hmong disponible en su primera reunión y el CSC de Stockton del año 2 tuvo traducción al Español y Hmong en sus reuniones iniciales. Este es un tema que los Distritos Aéreos deberían considerar en su reclutamiento para CSC y acceso al idioma para las reuniones de CSC. Asegurar que los distritos aéreos y CARB tengan personal con habilidades lingüísticas relevantes también ayudará a abordar este problema.

### ***Compromiso Juvenil***

Un elemento importante para la participación de la comunidad en los CSC es la participación de los jóvenes. Uno de los encuestados en español de Portside EJ Neighborhoods comentó sobre los problemas con la participación limitada de los jóvenes. “He visto que algunas de las personas más jóvenes han hecho sugerencias, pero los administradores simplemente las ignoran. Ha llegado a un punto en que la gente más joven dejó de asistir a las reuniones y fue testigo de que eso me entristece, me gustaría verlos regresar. Tenían grandes perspectivas para ofrecer.”

Varios CSC, especialmente en West Oakland y Richmond / San Pablo, se han centrado en la participación juvenil. En Richmond / San Pablo, esto ha incluido tener un miembro de la organización de defensa de la juventud en el CSC a cargo de coordinar la participación juvenil que hizo que sea una prioridad representar las perspectivas de la juventud en las reuniones. En West Oakland también hubo un proceso liderado por Air District para involucrar a los jóvenes en las reuniones de CSC. Sin embargo, incluso en estas comunidades, a menudo hubo poca o ninguna participación juvenil en la reunión de CSC porque no percibían que el proceso se había establecido de manera adecuada para ellos, a pesar de los mejores esfuerzos de sus partidarios de CSC y del Distrito Aéreo.

Un miembro adulto joven de CSC se encargó de llevar el CSC a las redes sociales, una plataforma utilizada con frecuencia por los jóvenes. “Entonces, he estado tratando de impulsar la página de Instagram dedicada al tema de la calidad del aire en [X] y realmente analizando el problema ... porque si no sabes lo que está pasando, no sabes qué cuestionar ... Pero sé que realmente quiero impulsar esa educación, incorporarla en el aula porque en este año estamos donde el activismo y la defensa de los jóvenes es una parte tan importante de la vida. Es hora de que personas como nosotros, personas que se parecen a nosotros, den un paso adelante y den un paso adelante en nuestra propia comunidad.”

La participación de los jóvenes es un área de mejora potencial para todos los CSC en el futuro. Esto puede incluir la participación de organizaciones comunitarias orientadas a la juventud, conectando con escuelas del área, museos de ciencias y científicos que pueden servir como mentores para los miembros jóvenes de CSCS.

### **E. Planes de monitoreo de aire comunitario (CAMP)**

Los Planes de Monitoreo del Aire de la Comunidad (CAMP) han sido uno de los elementos más innovadores de AB 617, tanto en términos de su escala local en comparación con la escala regional/regulatoria como por su amplia participación de la comunidad para informar qué se monitorea, dónde y cómo. En base a las observaciones de varios CSC, notamos que los miembros de CSC estaban muy emocionados de ver y demostrar los dispositivos de monitoreo y discutir el proceso de monitoreo con el personal del Distrito del Aire. Este parecía ser un excelente ejemplo de comunicación y traducción científica.

En general, hubo un alto grado de satisfacción entre las partes interesadas acerca de los CAMP. Los encuestados informaron que el 63% estaba algo o muy satisfecho y solo el 17% estaba algo o muy insatisfecho con el proceso de desarrollo CAMP. Como se ve en la Tabla 6 desglosando esto por grupo de partes interesadas, surgen varias distinciones. El personal de CARB y los representantes de la organización EJ tenían una visión bastante negativa del proceso CAMP,



ambos con solo un 50% de informes que estaban algo o muy insatisfechos. En contraste, el 80% de los residentes y el 70% de los encuestados del Distrito Aéreo informaron estar algo o muy satisfechos.

	Residente de la comunidad (N = 10)	Organización EJ (N = 10)	Industria (N = 16)	Distrito Aéreo (N = 10)	CARB (N = 4)
<b>Muy Insatisfecho</b>	0%	0%	0%	10%	25%
<b>Algo Insatisfecho</b>	0%	50%	6%	20%	25%
<b>Ni Satisfecho Ni Insatisfecho</b>	20%	30%	38%	0%	0%
<b>De Alguna Manera Satisfecho</b>	40%	10%	50%	40%	50%
<b>Muy Satisfecho</b>	40%	10%	6%	30%	0%

Tabla 6: Nivel de satisfacción para el proceso de desarrollo del CAMP en su comunidad por grupo de partes interesadas (encuesta 2020; n = 50).

Hay algunas distinciones claras en la percepción entre comunidades. Como se ve en la Figura 4, en general, hubo un fuerte nivel de satisfacción con el proceso de desarrollo CAMP. En el extremo superior, el 100% de los encuestados en los barrios de Portside EJ informaron que estaban algo o muy satisfechos con el proceso CAMP. (Tenga en cuenta que este resultado debe tratarse con precaución porque se basa en solo dos respuestas). En el extremo inferior, solo el 33% de los encuestados en el sur de Sacramento estaban algo o muy satisfechos.

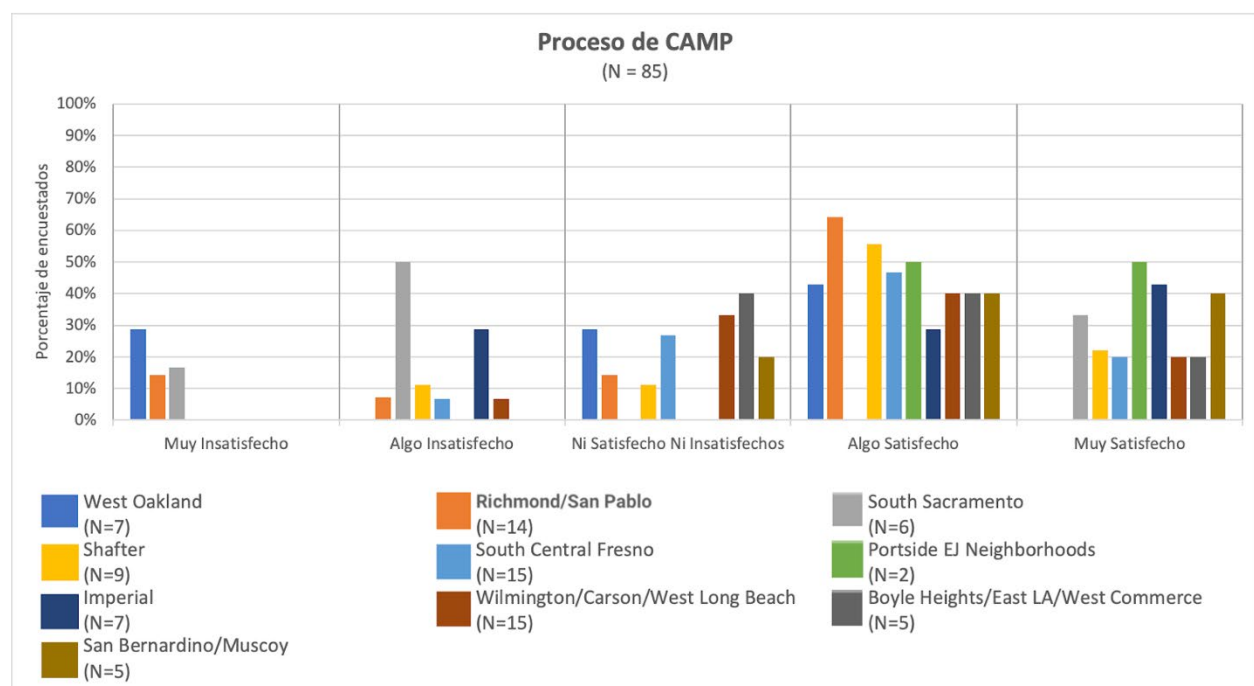


Figura 4: Nivel de satisfacción con el proceso de desarrollo del CAMP para su comunidad por parte de los CSC (Encuesta 2020; n = 85).

La evaluación de los resultados del CAMP también fue en gran medida positiva pero con cierta variación por comunidad. En el extremo superior, el 100% de los encuestados de Imperial expresaron que estaban algo o muy satisfechos con los resultados del CAMP. Shafter lo siguió de cerca, con el 90% de los encuestados que dijeron estar algo o muy satisfechos. Por el contrario, solo el 34% de los encuestados del sur de Sacramento y el 36% de Richmond / San Pablo estaban algo o muy satisfechos. En estos dos últimos casos, dado que los CAMP todavía están en proceso, estos deben tomarse como solo resultados preliminares.

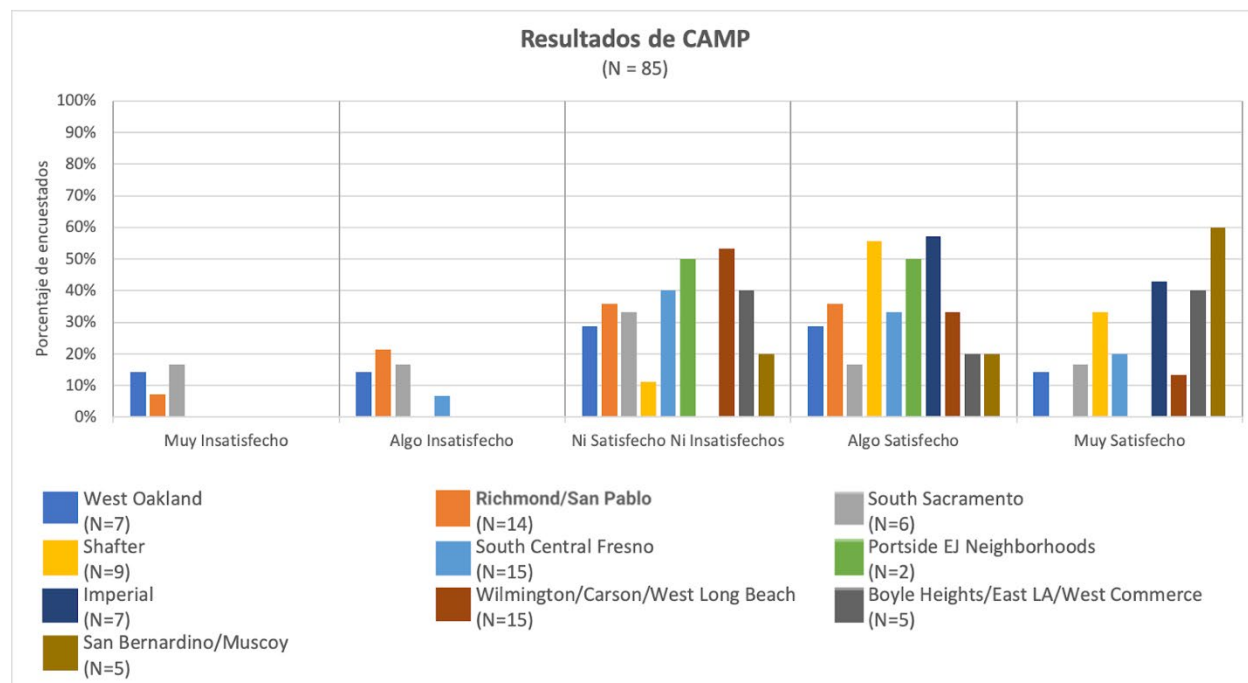


Figura 5: Nivel de satisfacción con los resultados del CAMP final para su comunidad por parte de los CSC (Encuesta 2020; n = 85).

Según los datos de la encuesta y la entrevista, la percepción negativa sobre los resultados de CAMP se debe en gran medida a que los CERP no utilizaron bien los datos de CAMP debido a problemas de tiempo. Un miembro del personal de CARB comentó sobre este tema, así como los problemas en la efectividad de la participación de la comunidad en el CAMP. “El proceso de desarrollo del CAMP dejó mucho que desear. Los miembros del comité a menudo parecían confundidos sobre el proceso o dónde estaban en el proceso. A medida que los nuevos miembros se unieron, no se sometieron a un entrenamiento de incorporación y se les dejó aprender por sí mismos. Parecía haber mucha confusión con respecto a los roles del Distrito y CARB, y a menudo los miembros del comité ni siquiera sabían que el personal de CARB estaba presente y podía apoyarlos”.

Un residente del CSC de Wilmington / Carson / West Long Beach comentó en la misma línea. "Creo que muchas de las organizaciones comunitarias que han estado involucradas en este proceso esperaban participar directamente en el plan de monitoreo, ya sea seleccionando a los proveedores o haciendo el monitoreo en sí". Gran parte de esta participación de la comunidad en el monitoreo aún no se ha concretado. Sin embargo, en un logro significativo, el CAMP final en esta comunidad

ha integrado el uso de sensores de bajo costo, así como la educación pública para usarlos junto con el apoyo del Distrito Aéreo para el aseguramiento de la calidad de los datos. Del mismo modo, Imperial, West Oakland, Shafter, Fresno y Richmond / San Pablo han utilizado el monitoreo del aire basado en la comunidad.

En varios CSC, hubo controversia sobre dónde debería ocurrir el monitoreo. Los residentes y las organizaciones comunitarias a menudo recomendaron implementar un área de monitoreo más amplia, mientras que los distritos aéreos retrocedieron para mantener lo que consideraban un alcance más manejable. Esto fue molesto para varios miembros de CSC que sintieron que su experiencia local en la identificación de fuentes importantes del vecindario no se tenía en cuenta.

Un miembro del CSC describió esto de la siguiente manera: “Podría decirte que estaba un poco decepcionado con nuestro despliegue de monitoreo del aire. Bueno, una es que no pudimos obtener suficientes monitores. Entonces, hay una acumulación de pedidos porque, supongo, todos los monitores ordenados, por lo que solo pudimos recibir cuatro. Entonces, sacamos cuatro en la comunidad. El Distrito de Gestión de la Calidad del Aire había ideado un plan diferente, y de alguna manera logramos su plan en lugar de nuestro plan. Y ahí es donde estaba la decepción ... Bueno, hay una especie de lucha con eso durante todo el proceso y, en mi opinión. Y parte de esto comenzó con el mapa de la comunidad en sí ... Sé que quería incluir las vías del tren a lo largo de [X] Boulevard ... que está a solo media milla del límite. Simplemente sé que esa área es una zona industrial a través de las vías del tren. Y así, incluir eso habría sido, en mi opinión, algo fácil de hacer; así que decidimos no ir más allá de [X] Boulevard ”.

En varios comentarios se expresaron dificultades entre el momento de las CAMP y el momento de las CERP. Como había poco tiempo entre la elaboración de los CAMP y la de las CERP, a menudo había pocos datos de vigilancia que pudieran utilizarse para informar a las CERP. Un miembro de una organización de EJ en un CSC comentó: "El desarrollo del CAMP fue acalorado en el sentido de que había un plazo establecido por CARB que requería educar y solicitar la aportación del CSC de manera expeditiva. El CSC no se sentía plenamente seguro de la aprobación final, ya que aún quedaban preguntas pendientes sobre algunos aspectos del plan. Cabe señalar que, contrariamente a esta cita, el plazo para el despliegue de la vigilancia se estableció en el estatuto y no por la CARB. Aunque insatisfecho por el proceso, este encuestado comentó que el "CAMP final es satisfactorio en cuanto a que llenará los vacíos de datos en la comunidad seleccionada, rastreará el progreso para el CERPS, y construirá la capacidad dentro del distrito aéreo para continuar el trabajo comenzando con el programa".

Además, hubo desacuerdos con respecto al uso de monitores no reguladores en los CAMP. En algunos CSC, los monitores móviles y de bajo costo se consideraban un complemento útil para los monitores fijos y más caros del Distrito Aéreo. A menudo, también son implementadas por organizaciones comunitarias (como las de West Oakland, Richmond / San Pablo, el Valle de San Joaquín, Wilmington / Carson / West Long Beach y el Condado Imperial) que pueden proporcionar datos importantes para los CAMP. Sin embargo, hubo algunos que criticaron la dependencia de estos monitores no reguladores. Esto se expresó en un mensaje de correo electrónico enviado por una organización representada en un CSC que pedía "monitoreo de aire avanzado para vecindarios pobres (es la nueva farola) no hay monitores de juguete por favor Honre la reducción de GEI AB617 [gases de efecto invernadero] ”. Algunos también han criticado el papel de las empresas

privadas con la percepción de que están tratando de sacar provecho del proceso AB 617 de maneras que no son beneficiosas para las comunidades involucradas. Preguntas sobre qué tipos de monitores usar, por quién y en qué combinación permanecen sin resolver y continúan causando confusión en el desarrollo e implementación de los CAMP.

## **F. Planes de reducción de emisiones de la comunidad (CERP)**

El elemento del proceso AB 617 que ha atraído la mayor atención y generado la mayor controversia es el desarrollo de los Planes de Reducción de Emisiones Comunitarias (CERP) porque son los medios por los cuales la política puede cumplir su objetivo previsto de mejorar la calidad del aire en desventaja comunidades. Si bien hay algunos logros muy positivos y prometedores con los CERP, también ha habido muchas críticas, especialmente de los residentes y las organizaciones comunitarias orientadas a EJ, con respecto a qué tan bien los CERP lograrán reducciones significativas de emisiones a la atmósfera y posteriores mejoras de salud.

Es importante reconocer que los datos para esta sección del informe tienen un desafío de tiempo ya que algunos de los CERP todavía están en el proceso de aprobación al momento de escribir este documento e incluso la encuesta más reciente que se cerró en marzo de 2020 llegó antes de que algunos de los CERP recientemente aprobados. No obstante, sigue siendo valioso seguir el progreso en el camino para comprender mejor los patrones y las implicaciones del proceso de participación de la comunidad en el desarrollo del plan. Los datos en esta sección se extraen solo de los CSC que tienen CERP. Estos datos no se desglosan por grupos de partes interesadas o CSC ya que las respuestas (n = 54) no permiten esta desagregación.

Hay una evaluación moderadamente positiva del proceso CERP en las encuestas con solo el 57% de los encuestados que informan que están algo satisfechos o muy satisfechos. Aún así, el 24% informó que estaba algo o muy insatisfecho, lo que indica un cierto grado de preocupación y el 19% que no estaba satisfecho ni insatisfecho. Como se ilustra en las citas a continuación, esta revisión negativa se basa en gran medida en las críticas sobre qué tan bien los Distritos Aéreos reflejan las perspectivas y propuestas de los CSC.

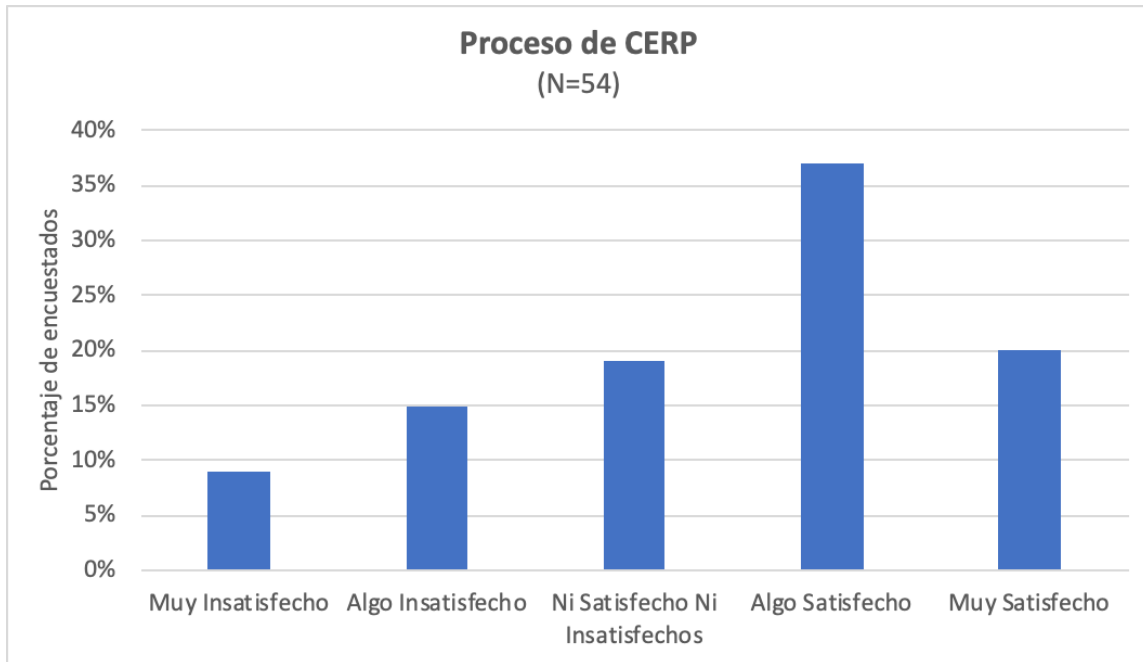


Figura 6: Nivel de satisfacción con el proceso CERP (Encuesta 2020; n = 54).

Esta visión de apoyo moderada se refleja en la evaluación de los resultados del CERP, ya que solo el 53% informa que está algo o muy satisfecho y el 16% informa que está algo insatisfecho o muy insatisfecho. Esto deja un nivel bastante alto (30%) de aquellos que no estaban satisfechos ni insatisfechos, lo que indica un respaldo de los CERP que no sonó.

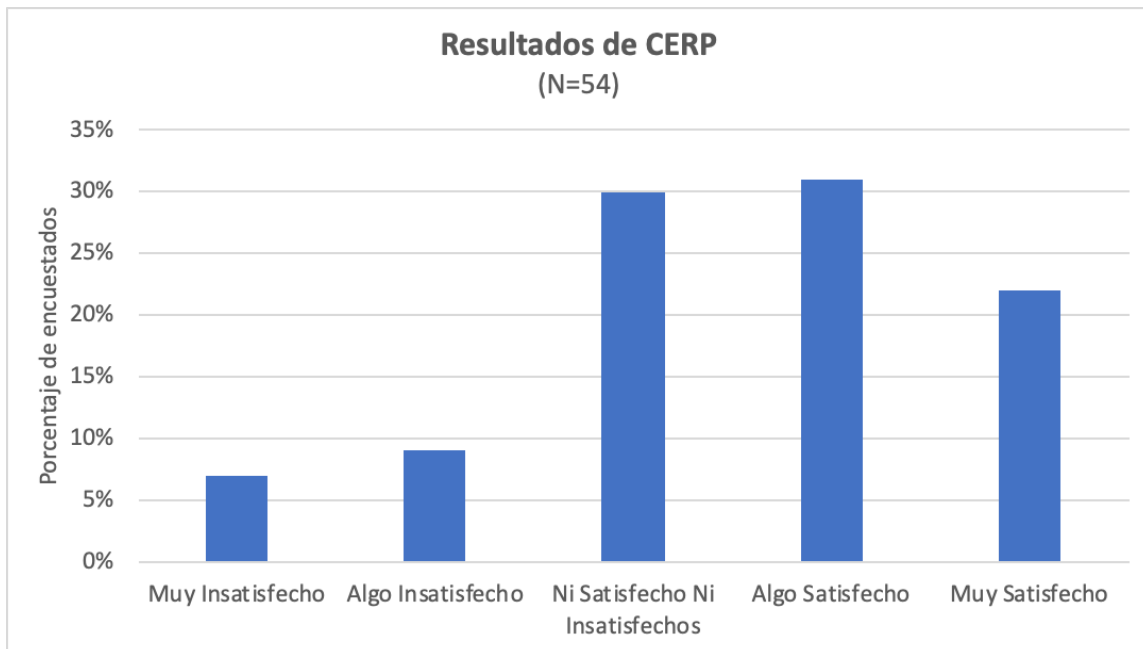


Figura 7: Nivel de satisfacción con los resultados del CERP (Encuesta 2020; n = 54).

También hay un nivel general de satisfacción moderado en los diferentes elementos de los planes, con entre el 52% y el 60% de los informes de los encuestados satisfechos o muy satisfechos con los diferentes aspectos de los CERP. Sin embargo, es importante reconocer que entre el 18% y el

24% de los encuestados informaron que estaban algo o muy insatisfechos con los componentes del CERP y entre el 22% y el 24% que no estaban satisfechos ni insatisfechos.

	Muy Insatisfecho	Insatisfecho	Ni Insatisfecho ni Satisfecho	Satisfecho	Muy Satisfecho	Total
1 Acciones identificadas por la comunidad	4%	14%	22%	29%	31%	51
2 Hasta qué punto incluye una combinación adecuada de incentivos en relación con las reglas, regulaciones y cumplimiento	6%	18%	24%	25%	27%	51
3 Hasta qué punto va más allá de los compromisos del Distrito Aéreo	4%	16%	22%	39%	20%	51
4 Hasta qué punto es suficiente hacer esfuerzos significativos para mejorar la calidad del aire.	6%	16%	24%	33%	22%	51

Tabla 7: Nivel de satisfacción con respecto al CERP para su comunidad (Encuesta 2020; n = 51).

Los comentarios positivos sobre los CERP se centraron tanto en su proceso participativo de desarrollo como en las actividades establecidas en el plan.

El plan de West Oakland fue generalmente reconocido como un ejemplo de éxito por muchos en esa comunidad y en otros sitios. El hecho de que el plan se titule 'Owning Our Air: The West Oakland Community Action Plan' demuestra su fuerte énfasis en el empoderamiento de la comunidad. Según un miembro del personal del Distrito de Gestión de la Calidad del Aire del Área de la Bahía, “West Oakland es realmente un modelo. Fue realmente impulsado por la comunidad, el trabajo técnico es innovador e inigualable en California. A medida que avanzamos en la implementación, la propiedad del plan por parte de la comunidad está haciendo maravillas al traer a jugadores clave a la mesa como el Puerto de Oakland, la Ciudad de Oakland, la Comisión de Transporte del Condado de Alameda y Caltrans. Esto es clave, ya que el uso de la tierra y el transporte están impulsando la exposición allí ”.

Los CERP en el Valle de San Joaquín, después de recibir críticas significativas en sus borradores, recibieron elogios relativamente fuertes en su forma final. Una carta de comentarios del CERP presentada por una coalición de organizaciones en el Valle de San Joaquín señaló la falta de reflejo de los aportes de la comunidad dentro del borrador del plan del Distrito del Aire para el centro sur de Fresno. "Los miembros del Comité Directivo de la Comunidad crearon y presentaron una lista de 40 estrategias para su incorporación en el Proyecto de CERP para abordar estas inquietudes. Las estrategias propuestas se enfocan y aceleran las acciones para proporcionar reducciones de emisiones directas dentro de la comunidad para maximizar las reducciones en la exposición a contaminantes tóxicos aplicables del aire, fuentes de área amplia y PM2.5 directo ... El Distrito del Aire incorporó solo 1 de las 40 estrategias recomendadas redactadas por los residentes de la comunidad en el borrador del CERP."

Si bien algunas de estas preocupaciones se abordaron en el CERP final, aún quedaban críticas por hacer. En una carta a CARB, los miembros de la Alianza de Justicia Ambiental de California (que incluye varias de las organizaciones prominentes de EJ en el Valle de San Joaquín) expresaron su preocupación de que el CERP del centro sur de Fresno no "incluya objetivos claros de reducción de emisiones cuantificables para varias fuentes de emisión incluyendo fuentes móviles de servicio pesado, automóviles antiguos / altamente contaminantes, quema residencial, quema agrícola abierta, fuentes industriales, uso del suelo y fuentes urbanas, medidas de reducción de exposición y objetivos de protección de la salud."

Muchos encuestados atribuyen el compromiso activo de CARB para alentar al Distrito del Aire a adoptar más de las propuestas dirigidas por la comunidad. En su reunión de la junta para considerar la aprobación del CERP de Fresno, por ejemplo, hubo un diálogo muy constructivo entre la junta de CARB, el Distrito del Aire y el CSC. Esto llevó al Distrito del Aire a acordar establecer un Memorando de Entendimiento (MOU) entre ellos y otras jurisdicciones locales para abordar temas clave como el uso del suelo, rutas de camiones diesel, medidas para garantizar la protección de los sitios escolares. Estas fueron algunas de las principales solicitudes que los miembros de CSC querían, pero no estaban en el CERP inicial. Esto muestra la capacidad de CARB de apoyar al Distrito del Aire para que responda mejor a las necesidades de la comunidad. Este rol proactivo de CARB es una de las principales transformaciones involucradas en el proceso AB 617.<sup>4</sup>

Un miembro de la organización comunitaria involucrado en el CSC Shafter comentó positivamente sobre los resultados del CERP, pero también expresó su preocupación por el extenso proceso para llegar al resultado final. "Estamos muy contentos de que los TAC de pesticidas [programas de contaminantes del aire tóxicos] se hayan incorporado al Shafter AB 617 CERP. También nos complace que CARB, el Distrito del Aire y el DPR [Departamento de Regulación de Pesticidas] reconocieron la autoridad multi-jurisdiccional sobre los pesticidas. Las victorias descritas anteriormente son grandes mejoras, pero el Comité Directivo de Shafter tuvo que gastar un EXTRAORDINARIO [todo en mayúsculas en el original] y una cantidad poco realista de esfuerzo para asegurarse de que los TAC de pesticidas se incluyeron en el proceso y que se tomaron las acciones anteriores. Con suerte, significará que las futuras comunidades no tendrán un gran impulso con respecto a los TAC de pesticidas. "Esto representa un cambio importante en el desarrollo del CERP, ya que el Distrito del Aire originalmente se resistió a la inclusión de pesticidas en su documento debido a su posición de que los pesticidas estaban fuera de su alcance. Fue solo a través de la defensa de los residentes y las organizaciones EJ en el CSC y la voluntad del Departamento de Regulación de Pesticidas (DPR) para proporcionar monitoreo y tomar otras medidas reguladoras, y el apoyo de CARB que esta disposición se incluyó en el CERP final.

Los residentes y defensores del CSC de Wilmington / Carson / West Long Beach quedaron satisfechos con varias disposiciones clave en el CERP final. Inicialmente, la mayoría de los residentes y las organizaciones comunitarias en el CSC rechazaron el primer borrador del CERP, preparado por el Distrito del Aire, porque sentían que contenía objetivos de reducción insuficientes para las reducciones de emisiones de fuentes móviles. También estaban insatisfechos con la mínima atención puesta en las fuentes estacionarias. Al final, se sintieron muy satisfechos con su defensa y el arduo trabajo del Distrito del Aire que llevó a una provisión para una reducción del

---

<sup>4</sup> Puede encontrar información sobre las resoluciones de la junta de CARB para Fresno y Shafter (y otros) aquí: <https://ww2.arb.ca.gov/board-resolutions-2020>. Último acceso el 3 de abril de 2020.

50% en las emisiones de óxidos nitrosos (NOx), óxidos de azufre (SOx) y compuestos orgánicos volátiles (COV) en los próximos 10 años El CERP final también agregó regulaciones específicas con objetivos de reducción para calderas y calentadores de refinería, antorchas, tanques de almacenamiento, y otras fugas de COV. Además, apreciaron que a pesar de la resistencia anterior del Distrito del Aire, el CERP final fue el único en el estado que incluyó una evaluación de salud pública, así como acciones para operar y abandonar sitios de pozos petroleros. Junto con estos comentarios positivos, hubo un número que señala las deficiencias del plan. (Debido a que algunas de estas citas provienen de las cartas de comentarios sobre los borradores de los CERP, deben considerarse no como un juicio final, sino para proporcionar información sobre el proceso).

Un miembro residente de CSC de Boyle Heights / East LA / West Commerce comentó en una entrevista que, debido al apretado cronograma del CERP, el plan no pudo incorporar plenamente las prioridades importantes de la comunidad dentro del CERP. “Ha sido apresurado. Realmente ha sido apresurado. Realmente no ha habido mucho-- bueno, ha habido mucha discusión pero parece que se está aprovechando-- por supuesto, tienen que apaciguar a muchas personas. Pero la comunidad se unió como grupo, al principio del plan e identificó las prioridades. Pero no creo que las dos principales prioridades se hayan abordado realmente, que es la mayor parte de, que ha sido la mayor parte de nuestros problemas durante generaciones”. Los problemas en este caso fueron el tráfico de camiones y las autopistas. En general, el problema de incluir fuentes móviles es un desafío ya que tales emisiones están en la jurisdicción de CARB, No los distritos aéreos. Sin embargo, el Blueprint tiene claro que las fuentes móviles deben incluirse en los CERP.

Una organización comunitaria en el CSC de San Bernardino / Muscoy criticó la combinación de medidas de reducción de emisiones y la falta de objetivos o métricas medibles. “Actualmente, el CERP se enfoca abrumadoramente en educación, alcance y aplicación, estrategias que son partes necesarias e importantes del plan. Sin embargo, deben coincidir con los objetivos de reducción de emisiones posteriores y los objetivos de resultados de salud. Se debe requerir una evaluación de la salud de la comunidad para medir la línea de base de los estándares de salud existentes para tener objetivos y metas cuantificables”. Una carta a CARB de CEJA sobre el CERP final amplía esta crítica: “El CERP de San Bernardino, Muscoy no incluye acciones directas ni requisitos de reducción de emisiones para las principales fuentes de la comunidad, incluyendo el lote de concreto, el lote de asfalto y las plantas de roca / agregado.”

Varios comentarios se centraron en cómo los CERP se limitaron a abordar los resultados de salud, incluida esta declaración de un entrevistado de una organización comunitaria en Boyle Heights / East LA / West Commerce. “Los diversos miembros del CSC han sido muy claros en su solicitud de ver objetivos específicos de reducción de emisiones que incluyen un nexo con los resultados de salud de la comunidad. Sin embargo, el borrador del CERP sigue careciendo de objetivos específicos de reducción de emisiones, y mucho menos objetivos basados en resultados de salud.”

Una comunidad residente en Wilmington / Carson / West Long Beach reconoció los desafíos de vincular las reducciones de emisiones con los resultados de salud, pero aún instó al Distrito del Aire a ayudar a mejorar los resultados de salud de la comunidad, incluso si existen desafíos para medir o rastrear dicho progreso. “Existe un gran impulso de la comunidad para tener un plan de reducción de emisiones en relación con la salud. Básicamente, algo allí que muestra cómo el CERP mejorará la salud de la comunidad. Ahora entiendo de dónde viene AQMD y de dónde viene su



personal. Es como si no lo hiciéramos: para hacer una relación de uno a uno de acuerdo, hemos reducido la contaminación en gran medida. Esperamos esta gran reducción en los casos de asma. Sé que es muy difícil hacer eso. Creo que ese tema en particular ha sido más difícil de quitarle tracción al personal ".

El lugar de la salud pública en el estatuto AB 617 y Blueprint es complejo. Tanto el estatuto como el Blueprint exigen el desarrollo de estrategias para reducir los contaminantes de criterio y los contaminantes tóxicos del aire que tendrán efectos positivos para la salud. Si bien existe una fuerte evidencia de que las reducciones de emisiones mejoran las condiciones de salud, es difícil correlacionar las reducciones de emisiones con impactos específicos en la salud. Además, en un contexto de recursos limitados, la asignación de fondos para proyectos de seguimiento de la salud puede reducir los fondos disponibles para actividades de reducción de emisiones. No obstante, construir e implementar un marco de salud pública para AB 617 puede ayudar a los Distritos Aéreos y CARB a responder a los intereses de la comunidad para abordar las disparidades de salud en comunidades desfavorecidas.

La gama de comentarios ilustrativos aquí sugiere que el proceso y los resultados del CERP han logrado un éxito notable, pero con margen de mejora. También demuestra que hubo un progreso sustancial en las últimas etapas del proceso CERP, hablando bien del éxito de los miembros del CSC en abogar por sus planes previstos, la voluntad de los distritos aéreos de abordar al menos algunas de las demandas de los CSC, y El papel crucial de CARB actuando como un respaldo para asegurar que la voz de la comunidad se integre en los planes finales.

## **G. Subvenciones comunitarias de aire**

Las AB 617 Community Air Grants han asignado más de \$ 15 millones en dos rondas de financiación a 57 beneficiarios. En la primera ronda de financiación en 2018, se otorgaron 10 de 28 subvenciones aéreas a organizaciones asociadas con los CSC seleccionados. En la segunda ronda de financiación en 2019, se otorgaron 15 de 29 subvenciones aéreas a organizaciones asociadas con los CSC seleccionados. De acuerdo con las pautas de subvención de CARB, el propósito de las subvenciones es "proporcionar a las organizaciones comunitarias en California una oportunidad adicional para participar en la implementación de AB 617 y los medios para adquirir asistencia logística y técnica para apoyar esos esfuerzos de participación. El programa Community Air Grants también tiene como objetivo fomentar fuertes relaciones de colaboración entre comunidades, distritos aéreos, CARB y otras partes interesadas ".<sup>5</sup> Basado en encuestas y entrevistas desde el período de la primera y segunda ronda de financiación de subvenciones, hubo un nivel moderado de apoyo para las subvenciones comunitarias de aire, pero esto varió ampliamente entre las partes interesadas y durante los dos años del programa.<sup>6</sup>

En la ronda de subvenciones 2017/2018 (que se muestra en la Tabla 8 a continuación), hubo respuestas mixtas de las partes interesadas, con los distritos aéreos con las calificaciones más bajas de satisfacción tanto en el proceso de concesión de subvenciones (45% expresó que estaban algo

---

<sup>5</sup> Puede encontrar información sobre las pautas de Community Air Grant de CARB aquí: <https://ww2.arb.ca.gov/resources/documents/community-air-grants-2017-2018-guidelines>. Último acceso el 4 de abril de 2020.

<sup>6</sup> La muestra de encuestados entre las encuestas 2018/2019 y 2020 es significativamente diferente, por lo que estos resultados deben tomarse de forma independiente, no como una medida de cambio en la misma población.

o muy insatisfechos con el proceso de concesión de subvenciones y 50% estaban algo o muy insatisfechos con los beneficiarios seleccionados). Por el contrario, el 0% de los residentes y el 0% del personal de CARB informaron estar algo o muy insatisfechos con el proceso o con los beneficiarios seleccionados (solo hubo 3 encuestados de CARB, por lo que este hallazgo debe tomarse con precaución).

	Residente de la comunidad (N = 10)	Organización EJ (N = 10)	Industria (N = 10)	Distrito Aéreo (N = 11)	CARB (N = 3)	
<b>El proceso de concesión de subvenciones</b>	Muy Insatisfecho	0%	0%	10%	9%	0%
	Algo Insatisfecho	0%	10%	10%	36%	0%
	Ni Satisfecho ni Insatisfecho	50%	50%	50%	36%	50%
	De Alguna Manera Satisfecho	30%	30%	30%	18%	30%
	Muy Satisfecho	20%	10%	0%	0%	20%
<b>Los beneficiarios seleccionados</b>	Muy Insatisfecho	0%	10%	10%	9%	0%
	Algo Insatisfecho	0%	0%	30%	18%	0%
	Ni Satisfecho ni Insatisfecho	50%	10%	30%	55%	33%
	De Alguna Manera Satisfecho	30%	60%	30%	9%	67%
	Muy Satisfecho	20%	20%	0%	9%	0%

Tabla 8: Nivel de satisfacción con el programa Community Air Grants por parte de los grupos interesados (Encuesta 2018-2019; n = 44).

Hubo alguna variación en la segunda ronda de las subvenciones aéreas comunitarias (que se muestran en la Tabla 9). En el extremo inferior del soporte, nuevamente el 50% de los distritos aéreos estaban algo insatisfechos o muy insatisfechos con el proceso de concesión de subvenciones y el 10% estaban muy insatisfechos con los beneficiarios seleccionados. Esta baja calificación contrasta con CARB para la cual 0% estaba algo insatisfecho o muy insatisfecho por el proceso de concesión de subvenciones y 0% estaba algo insatisfecho o muy insatisfecho por los beneficiarios seleccionados. Las organizaciones de justicia ambiental también tuvieron una calificación relativamente alta, con solo el 9% muy insatisfecho y el 64% satisfecho o muy satisfecho con el proceso de concesión de subvenciones y con los beneficiarios seleccionados. El hecho de que 8 de

los 11 encuestados fueran beneficiarios de Community Air Grant puede explicar parte de esta respuesta positiva.

	Residente de la comunidad (N = 10)	Organización EJ (N = 11)	Industria (N = 12)	Distrito aéreo (N = 10)	CARB (N = 9)	
<i>El proceso de concesión de subvenciones</i>	Muy Insatisfecho	18%	9%	0%	10%	0%
	Algo Insatisfecho	0%	0%	0%	40%	0%
	Ni Satisfecho ni Insatisfecho	46%	27%	62%	20%	44%
	De Alguna Manera Satisfecho	18%	55%	39%	10%	56%
	Muy Satisfecho	18%	9%	0%	20%	0%
<i>Los beneficiarios seleccionados</i>	Muy Insatisfecho	10%	9%	0%	10%	0%
	Algo Insatisfecho	0%	9%	8%	0%	0%
	Ni Satisfecho ni Insatisfecho	30%	18%	58%	60%	44%
	De Alguna Manera Satisfecho	40%	55%	33%	20%	56%
	Muy Satisfecho	20%	9%	0%	10%	0%

Tabla 9: Nivel de satisfacción con respecto a las subvenciones comunitarias de aire por grupos de partes interesadas (Encuesta 2020; n = 52).

Hubo alguna variación en la opinión sobre el uso de las subvenciones con muchos comentarios que recomiendan que las subvenciones estén directamente vinculadas a las comunidades de implementación AB 617 y, en particular, para mejorar el proceso CERP. Un miembro del personal del Distrito del Aire recomendó un enfoque específico. “Las Subvenciones de Aire también deberían ser un mecanismo para apoyar la participación en la implementación de los CERP; esta debería ser una categoría de alta prioridad dentro de la Solicitud de propuesta (RFP), ya que este es el tipo de trabajo que mejoraría la participación de la comunidad para que los CERP tengan éxito.”

Sin embargo, hubo algunos comentarios que impulsaron un enfoque más expansivo. Un representante de la industria, por ejemplo, observó que se necesitaría un enfoque más amplio. “Actualmente, las subvenciones aéreas se limitan a la comunidad designada AB 617. En muchos casos, las emisiones al aire que afectan a estas comunidades son generadas por instalaciones fuera

de la comunidad AB 617 y esas instalaciones deben ser elegibles para el programa de subvenciones aéreas." Cabe señalar que esto no es correcto, ya que las concesiones aéreas no están restringidas a las comunidades AB 617 y hay beneficiarios fuera de estas comunidades.

Al igual que el proceso de selección de la comunidad, existe cierta tensión acerca de qué tan amplia o centrada se deben distribuir las subvenciones comunitarias de aire, una decisión que CARB deberá tomar en la próxima ronda de subvenciones. Sería necesaria una evaluación separada que revisara cada una de las subvenciones aéreas individualmente para evaluar la efectividad de la implementación de estas subvenciones: un paso que sería beneficioso para CARB a medida que desarrolla sus planes futuros para las subvenciones.

## **H. Justicia ambiental**

La justicia ambiental (EJ), como término específico, no se menciona en el estatuto AB 617 y solo tiene una definición básica en un Apéndice del Plan.<sup>7</sup> Esto es lamentable ya que EJ es posiblemente un valor que informa a la política en su conjunto. Por lo tanto, la falta de un tratamiento más extenso de la EJ presenta un desafío para evaluar qué tan bien la implementación cumple con un estándar de abordar la justicia ambiental. Según los activistas y académicos de EJ, EJ a menudo se define como que tiene tres componentes. Primero, hay un componente de proceso, en el cual las comunidades que enfrentan la contaminación ambiental deben estar en el centro de las decisiones que afectan sus vidas. En segundo lugar, hay un componente de resultados que garantiza que ninguna comunidad esté sujeta a impactos desproporcionados. Por último, existe un respeto por las diversas formas de conocimiento, incluido el conocimiento local sobre las propias experiencias y cuerpos de las personas.<sup>8</sup> El proceso AB 617, como se refleja en las respuestas a continuación, ha tocado todos estos aspectos de la justicia ambiental con resultados generalmente positivos.

Como se ve en la Figura 8, es notable que en la encuesta de 2020 el 85% de los encuestados de la organización EJ informaron que estaban algo satisfechos o muy satisfechos con la incorporación de EJ en AB 617. Este fue el nivel más alto de satisfacción en comparación con otras partes interesadas grupos El grupo de partes interesadas con el nivel más bajo de informes que se mostró algo o muy satisfecho fue la industria (39%). Un representante de la industria comentó en su encuesta, "No estoy de acuerdo con muchos de sus principios, se sabe que son anti petróleo/agricultura/lácteos". Varios miembros representantes de la industria comentaron en sus entrevistas que les preocupaba que las restricciones impuestas a sus empresas y a otras empresas perjudicaran la economía de las comunidades. Esto fue impugnado por muchos residentes y organizaciones comunitarias que buscaban una solución ventajosa para la transición ecológica a industrias sostenibles como la solar, la de electrificación y otros sectores.

---

<sup>7</sup> El Apéndice I del Blueprint define a EJ como "El trato justo de las personas de todas las razas e ingresos con respecto al desarrollo, implementación y cumplimiento de las leyes, regulaciones y políticas ambientales", siguiendo la Sección 65040.12 del Código de Gobierno de California y la Sección 72000 del Código de Recursos Públicos de California).

<sup>8</sup>Para las definiciones de justicia ambiental ver: David Schlosberg, 2009. Definición de justicia ambiental: teorías, movimientos y naturaleza. Prensa de la Universidad de Oxford..

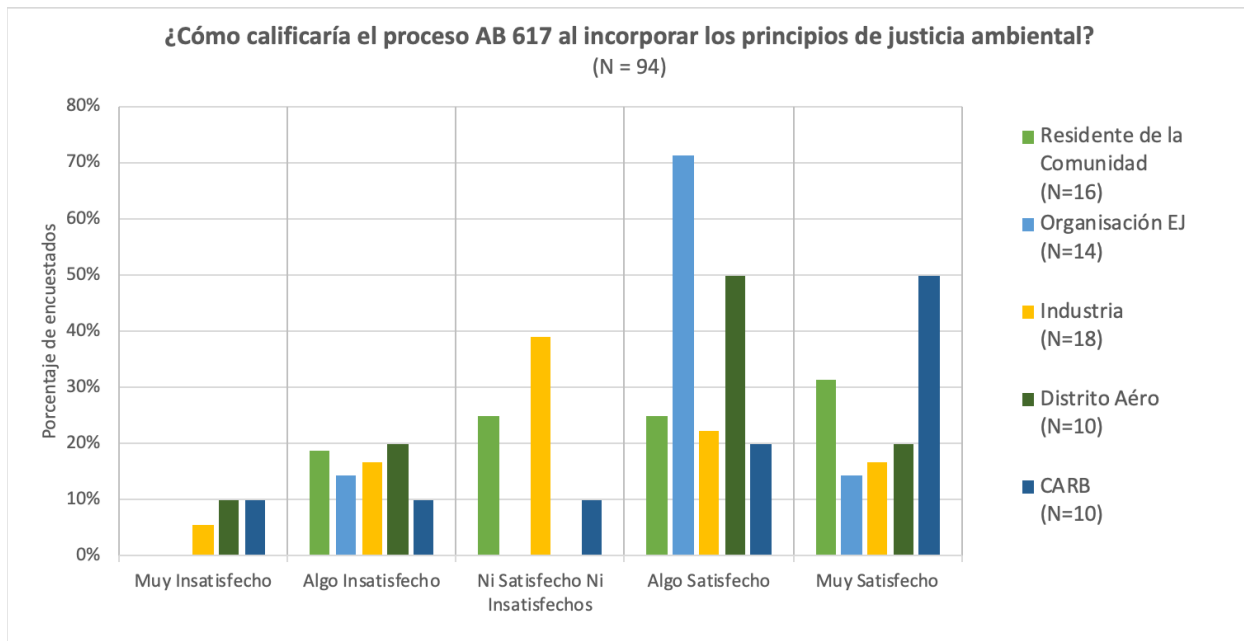


Figura 8: "¿Cómo calificaría el proceso AB 617 al incorporar los principios de justicia ambiental?" por grupos de partes interesadas (Encuesta 2020; n = 94).

Hubo una serie de comentarios críticos sobre la integración de la justicia ambiental de las encuestas y entrevistas entre las partes interesadas que sería valioso considerar para mejorar la implementación futura de AB 617.

Un defensor de EJ en un CSC expresó críticas mixtas en su respuesta a la encuesta 2018-2019 para la implementación de EJ por parte del Distrito Aéreo: "En lo que respecta a los burócratas, es difícil discernir su preocupación por los problemas de justicia ambiental. Pagan en serio pero continúan perpetuando los mismos problemas sistémicos, a pesar de la incorporación de los problemas de justicia ambiental en el proceso AB 617. A pesar de esto, elegí "algo satisfactorio" porque la inclusión de los principios de EJ, en sí mismo, es un gran paso en la dirección correcta."

Varios encuestados buscaron ampliar la comprensión de la justicia ambiental, incluido un defensor que colocó el concepto en una perspectiva histórica más amplia. "Y el otro principio es comprender los obstáculos estructurales e históricos que estas personas, que los han llevado a convertirse en comunidades de justicia ambiental y que viene con una forma de entender la equidad y la comprensión como, bueno, vamos a tener que invertir más en las comunidades en esta área y en esta región, tanto en su capacidad como en educación y comprensión de dónde vienen."

Un residente en una comunidad rural describió los esfuerzos de ella y de otros residentes para representar sus experiencias únicas vividas de EJ en comparación con otros en su CSC. Una parte crítica para lograr la justicia ambiental implica reconocer y honrar el conocimiento experiencial y las historias de las personas que enfrentan la justicia ambiental. "Y vamos a seguir trabajando porque la gente... nunca ha vivido realmente en la comunidad como nosotros aquí. No han vivido donde nosotros hemos vivido, y se han refugiado en la ciudad. Quiero decir, no tienen el polvo directo que viene sobre nosotros, nublándonos con todos esos contaminantes y cosas. Así que, para mí, es como si vinieran de un lugar donde... quiero decir, tienen calles pavimentadas, tienen

bordillos y cunetas, tienen luz, tienen esto, tienen aquello. Quiero decir, están protegidos y estamos justo en el medio de eso."

El personal de One Air District proporcionó un contexto para los desafíos que su agencia experimentó al intentar implementar un enfoque de EJ en su respuesta a la encuesta. "No hay suficiente orientación del Estado sobre lo que se considera principios de justicia ambiental y cómo se relaciona con la ley actual para el proceso de toma de decisiones. Muchos miembros de la comunidad y el personal de la agencia tienen diferentes interpretaciones de lo que eso puede significar para ellos o sus agencias. Es necesario que haya expectativas claras para que el personal de la agencia pueda cumplir con las expectativas de la comunidad, la legislación y CARB".

Otro miembro del personal del Distrito del Aire comentó en una entrevista sobre el desafío de equilibrar los intereses de los grupos involucrados en el proceso AB 617 y señaló un nuevo compromiso con EJ. "Si somos demasiado blandos allí, entonces provocamos la ira de los grupos de justicia ambiental por una buena razón, por no hacer nuestro trabajo. Si vamos demasiado lejos, atraemos la ira del público y de la Junta de Supervisores elegidos, perjudicando la economía. Entonces, con ese espíritu, realmente toman ese tipo de espíritu y lo aplican a trabajar ahora hombro con hombro con la comunidad de justicia ambiental".

Un representante de la industria expresó interés en obtener una mayor claridad para los distritos aéreos sobre cómo implementar EJ. "La ley AB617 puede tener un lenguaje más fuerte sobre lo que significa que el Distrito de Control de la Contaminación del Aire cumpla con los principios de la justicia ambiental. La importancia de cumplir con estos principios ayudará al puerto, la industria y otras empresas a comprender la necesidad de lograr la justicia ambiental y cómo estos recursos pueden ayudarnos a alcanzar esos objetivos".

Una población que no se incluye con frecuencia en la discusión AB 617 son las comunidades tribales.<sup>9</sup> Un representante del gobierno tribal declaró en su respuesta a la encuesta que, "El programa podría desarrollar la comprensión de los detalles específicos de las naciones tribales. Hay 109 naciones tribales reconocidas federalmente dentro de California, las tierras tribales no están bien representadas en los conjuntos de datos que generan una atención centrada en la contaminación del aire. El desarrollo de un mecanismo para comprender cómo las comunidades tribales (a menudo desfavorecidas, de bajos ingresos y vulnerables) se ven afectadas por fuentes estacionarias y móviles (puntos críticos, uso de energía diesel heredada, emisiones del tubo de escape, otros) mejorarían el programa para las tribus y, por extensión, estado."

Finalmente, parte del personal de CARB reconoce la calidad desigual de la integración de EJ en el programa. Como lo expresó un miembro del personal: "La incorporación de miembros de CSC debe incluir capacitación sobre principios de justicia ambiental. El personal de CARB y los distritos también deben recibir capacitación sobre esos principios. Dado que estos entrenamientos no ocurrieron, la inclusión de los principios de EJ varió ampliamente según el CSC. No hubo 'respaldo' en CARB cuando se hizo evidente que algunos CSC iban adelante sin estructuras significativas de compromiso / liderazgo de EJ."

---

<sup>9</sup>Cabe señalar que CARB ha llevado a cabo una serie de actividades de extensión tribal con tribus reconocidas a nivel federal y no reconocidas en todo el estado. El protocolo tribal de CalEPA enumera 80 tribus que actualmente no están reconocidas federalmente.

Una observación de las encuestas y entrevistas es que los encuestados rara vez mencionaron explícitamente la intersección de la raza, el racismo y la justicia ambiental. Esto puede deberse a que se supone que la raza es parte del concepto de EJ, ya que muchos de los residentes de CSC y las organizaciones comunitarias operan de un marco explícito de justicia racial. Sin embargo, sin que esto se establezca en términos específicos en la política AB 617 y Blueprint, no se presta atención a identificar las causas y remediar los impactos de las disparidades raciales. En términos más generales, la falta de lenguaje específico y orientación en el Plan sobre EJ hubo una dificultad en la comunicación entre los CSC y los distritos aéreos sobre cómo abordar los problemas de raza y racismo en el proceso de CSC y los resultados en los CAMP y CERP.

En un esfuerzo por abordar este problema, algunas partes interesadas de la AB 617 (particularmente del CSC de West Oakland) hacen referencia al Título VI de la Ley de Derechos Civiles y la ley asociada del Estado de California en el Código de California 11135, que requiere la debida diligencia para evitar los impactos raciales dispares de las políticas. Recomiendan que AB 617 se enmarque a través de una lente de derechos civiles. Esto requeriría que CARB y los distritos aéreos se comprometan a incorporar estos estándares en el Blueprint, los acuerdos de asociación CSC y las métricas para evaluar el éxito y el impacto de los CERP.

Según las encuestas y entrevistas con las partes interesadas, esto podría lograrse haciendo hincapié en que el cumplimiento del Título VI es un requisito legal aplicable a CARB, los Distritos Aéreos y cualquier parte interesada que reciba fondos federales o estatales. Según lo descrito por un miembro del CSC de West Oakland, "El programa AB 617 necesita incorporar conceptos y herramientas de las últimas décadas de implementación de la Ley Federal de Aire Limpio y la Ley de Derechos Civiles de 1964. También existe una vaguedad innecesaria". "asociación" y "colaboración", las cuales, si se dejan indefinidas y respaldadas por una guía detallada, continuarán hasta que el programa AB 617 sufra expectativas poco realistas e insatisfechas según lo experimentado por las comunidades EJ".

En resumen, existe un nivel de satisfacción moderada con la forma en que AB 617 ha integrado EJ en su proceso y resultados, pero con un claro margen de mejora. Un patrón claro es que los encuestados buscan una mayor claridad de CARB acerca de las definiciones y estándares asociados de justicia ambiental y racial, así como métricas claras para garantizar que se cumplan.

## **I. Evaluación general AB 617**

AB 617 es un trabajo en progreso, dado que acaba de terminar su producción de la primera ronda de CERP en sus 10 comunidades piloto y está lanzando su segunda ronda de 3 comunidades. Por lo tanto, es demasiado pronto para proporcionar una declaración definitiva y completa de su éxito. Sin embargo, hubo una gran cantidad de respuestas en las encuestas y entrevistas que concluyen que AB 617 ha sido un éxito calificado en el cumplimiento de sus objetivos generales.

En la encuesta de 2020, la mayoría de los encuestados (59%) informaron estar algo satisfechos o muy satisfechos con el logro de AB 617 en el cumplimiento de sus objetivos, con un 16% de informes que estaban algo o muy insatisfechos. El 25% restante informó que el progreso no ha sido ni satisfecho ni insatisfecho. En la pregunta de la encuesta sumativa, "Califique su nivel de acuerdo o desacuerdo con la siguiente declaración: Participar en el proceso AB 617 ha

proporcionado beneficios a mi comunidad", el 73% informó estar de acuerdo o muy de acuerdo y solo el 9% informó estar en desacuerdo o totalmente en desacuerdo .

Desglosar esto por grupo de partes interesadas muestra una variación significativa. Por ejemplo, mientras que solo el 45% de los representantes de la industria informaron estar algo o muy satisfechos con el logro de sus objetivos, el 72% del personal de CARB y el 60% de los representantes de la organización EJ informaron de este alto nivel de satisfacción. Todos los demás grupos de partes interesadas informaron que un nivel superior al 50% estaba algo o muy satisfecho. Y sin embargo, casi el 12% de los residentes (seguidos de cerca por los distritos aéreos) informaron estar muy insatisfechos en el logro de sus objetivos, el más alto de todos los grupos de partes interesadas.

	Residente de la comunidad (N = 17)	Organización EJ (N = 15)	Industria (N = 22)	Distrito aéreo (N = 9)	CARB (N = 11)
<b>Muy Insatisfecho</b>	12%	0%	5%	11%	0%
<b>Algo Insatisfecho</b>	0%	7%	27%	11%	0%
<b>Ni Satisfecho ni Insatisfecho</b>	29%	33%	23%	11%	27%
<b>De Alguna Manera Satisfecho</b>	29%	53%	36%	33%	46%
<b>Muy Satisfecho</b>	29%	7%	9%	33%	27%

Tabla 10: Nivel de satisfacción de cumplir con sus objetivos hasta la fecha por parte de los grupos de partes interesadas. (Encuesta 2020; n = 74).

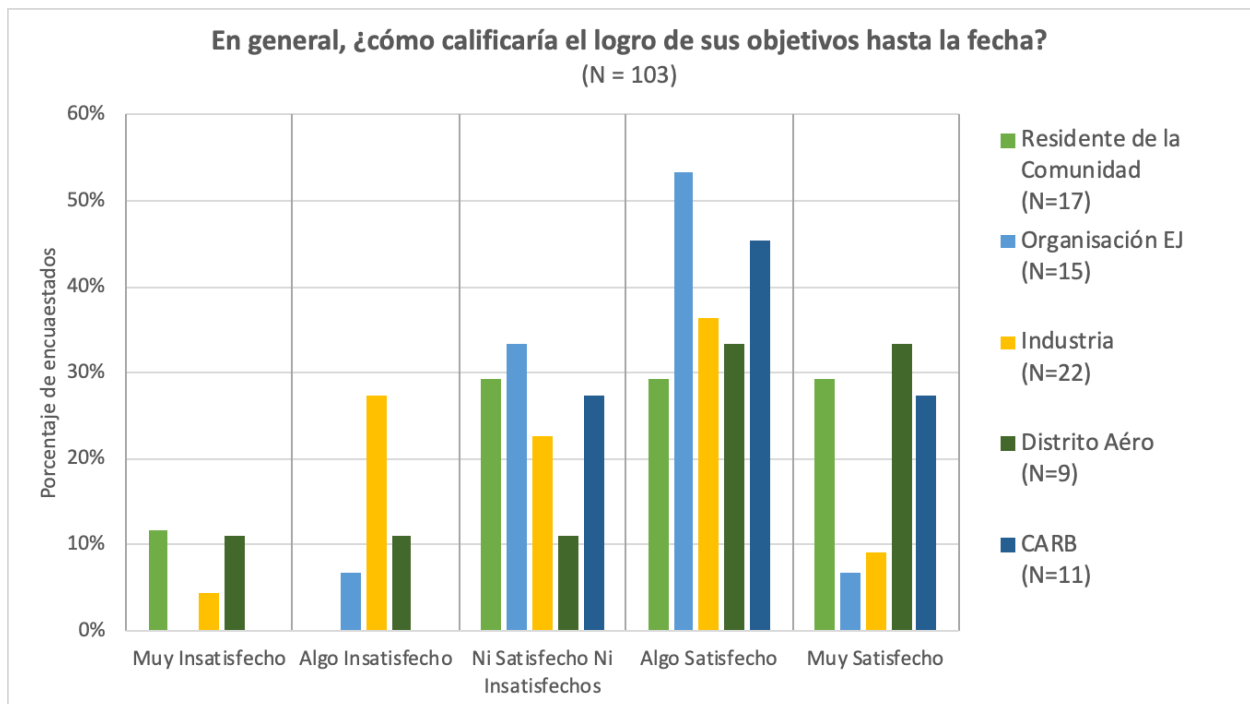




Figura 9: Nivel de satisfacción en el cumplimiento de sus objetivos hasta la fecha por grupos de partes interesadas (Encuesta 2020; n = 103).

Sobre la cuestión del nivel de acuerdo o desacuerdo de que participar en el proceso AB 617 ha proporcionado beneficios a su comunidad, también hay una respuesta generalmente positiva con alguna variación por comunidad.<sup>10</sup> Más del 60% de los encuestados en las 10 comunidades informaron estar de acuerdo o totalmente de acuerdo en que el proceso ha proporcionado beneficios a su comunidad. Las comunidades más positivas son los vecindarios Shafter y Portside EJ (100% de acuerdo o totalmente de acuerdo) y las dos más bajas son Wilmington / Carson / West Long Beach (69%) y Richmond / San Pablo (62%) de acuerdo o muy de acuerdo. Esto se ve en la Tabla 11.

	West Oakland (N = 12)	Richmond / San Pablo (N = 13)	Sacramento del sur (N = 8)	Shafter (N = 10)	Centro sur de Fresno (N = 19)	Portside EJ Vecindarios (N = 7)	Imperial (N = 9)	Wilmington / Carson / West Long Beach (N = 16)	Boyle Heights / East LA / West Commerce (N = 8)	San Bernardino / Muscog (N = 6)
Muy en Desacuerdo	0%	0%	0%	0%	0%	0%	11%	0%	0%	0%
Discrepar	17%	8%	13%	0%	5%	0%	0%	6%	13%	0%
Ninguno	8%	31%	13%	0%	5%	0%	0%	25%	0%	17%
Desacuerdo	42%	31%	50%	60%	53%	71%	56%	25%	13%	33%
Totalmente de acuerdo	33%	31%	25%	40%	37%	29%	33%	44%	75%	50%

Tabla 11: Nivel de acuerdo de que participar en el proceso AB 617 ha proporcionado beneficios a mi comunidad por parte de los CSC (Encuesta 2020; n = 108).

En general, la participación de la comunidad en la implementación de AB 617 ha logrado una impresionante gama de éxitos al tiempo que experimenta algunos desafíos importantes. En algunos casos, el desafío representa un éxito que solo se realiza parcialmente. Muchos comentarios de la encuesta y las entrevistas informan de avances duramente ganados, aunque no completos.

Un comentario de un miembro del personal de CARB observó una tendencia positiva en la participación de la agencia en AB 617. “CARB se ha beneficiado enormemente a través de este proceso, aunque a veces fue doloroso. Creo que la agencia está mejor equipada para servir al público al tener que trabajar a través de la implementación AB 617 ”.

<sup>10</sup> Algunos de quienes respondieron a la pregunta de cuán fuertemente estaban de acuerdo o en desacuerdo con “Participar en el proceso AB 617 ha proporcionado beneficios a mi comunidad” indicaron que la asociación con múltiples comunidades hizo que las respuestas totales fueran más altas que el número de encuestados. Estos fueron principalmente Air District y CARB personal.

Un miembro del personal del Distrito Aéreo del Área de la Bahía informó sobre el impacto transformador de AB 617: “Hemos aprendido mucho de este programa. Trabajar en estrecha colaboración con la comunidad ha sido muy gratificante y ha cambiado la forma en que pensamos sobre todo lo que hacemos. BAAQMD está dedicado a la equidad racial y esto nos permite poner nuestras habilidades y recursos directamente para abordar la injusticia ambiental en nuestra región.”

Un residente en Richmond / San Pablo expresó su agradecimiento por el proceso, incluso a través de los resultados aún no está claro. “Es demasiado pronto para saber cuánto se puede beneficiar la comunidad del proceso AB-617. Por lo menos, siento que está uniendo a muchas partes de la comunidad al ver que tienen más poder / capacidad de dirigir de lo que muchos pensaban anteriormente ”.

Finalmente, un representante de la organización EJ que no estaba en un CSC pero que observó de cerca el proceso como receptor de Community Air Grant proporcionó una visión general del historial mixto positivo y negativo de la implementación de la política. “El proceso finalmente formó una tabla para avanzar en la reducción de las emisiones y las cargas de las comunidades en las comunidades desfavorecidas. Algunos de los éxitos han sido que ahora hay programas activos de monitoreo de aire comunitario en comunidades que identifican datos locales de contaminación. Otro éxito ha sido que las comunidades están cada vez más comprometidas y presentes en el desarrollo de estrategias y cada vez más conscientes de los problemas que las rodean. Algunas deficiencias del programa son: que hay algunas interpretaciones hechas por algunos distritos aéreos donde la administración del programa aún no se comprende y se malinterpreta mal para no tener en cuenta a la comunidad; Además, no se incluyeron métricas generales en AB 617 y algunos primeros CERP no han podido desarrollar las métricas con más detalle para establecer metas. El factor de responsabilidad aún no está claro y las comunidades sienten que no habrá cumplimiento de los objetivos del CERP ”.

En resumen, AB 617 ha iniciado, pero aún no ha logrado, una transformación significativa en la gobernanza de la calidad del aire en California, con un enfoque especial en la salud y el bienestar de las comunidades más vulnerables del estado a través de los roles empoderados de sus residentes en asociaciones con distritos aéreos y CARB. Quedan por abordar desafíos importantes antes de que se puedan alcanzar los objetivos de AB 617. Estos éxitos y desafíos se resumen en la Tabla 12 a continuación.

Componentes AB 617	Grandes Éxitos	Retos Mayores
<p><b>Plan Comunitario de Protección del Aire</b></p> <p>Documento desarrollado por CARB para guiar a los distritos aéreos a implementar AB 617</p>	<p>El Blueprint establece un marco sólido para la implementación de la legislación.</p>	<p>El Blueprint no proporciona orientación suficiente sobre la participación de la comunidad.</p> <p>El Blueprint no incluye requisitos suficientemente claros para el logro de reducciones de emisiones obligatorias mensurables y obligatorias más allá de las actividades existentes de los distritos aéreos.</p>

<p><b>Grupo de consulta AB 617</b></p> <p>Organismo asesor de múltiples partes interesadas para CARB para la implementación estatal AB 617</p>	<p>El Grupo de Consulta brindó un apoyo crucial para el desarrollo del Plan Comunitario de Protección del Aire.</p>	<p>Hay una falta de claridad sobre el propósito del grupo después del desarrollo del Blueprint. Se ha sugerido abogar por la financiación de AB 617 como un rol potencial.</p>
	<p>La membresía diversa del Grupo de Consulta fue apreciada por los miembros.</p>	<p>La claridad en el asesoramiento a CARB fue desafiante a veces debido a la amplia gama de perspectivas.</p>
<p><b>Proceso de selección comunitaria</b></p> <p>Proceso de CARB para seleccionar los comités de implementación AB 617</p>	<p>El proceso de selección de la comunidad ha incluido 10 comunidades con la peor calidad del aire en el estado.</p>	<p>Las comunidades se enfrentaron entre sí por lugares de selección limitados</p>
	<p>Hubo innovaciones en la cantidad de colaboración comunitaria y comunitaria / Distrito aéreo.</p>	<p>Algunos procesos liderados por el distrito no alcanzaron el potencial para la colaboración comunitaria.</p>
<p><b>Comités Directivos Comunitarios (CSC)</b></p> <p>Actores locales que guían la implementación de AB 617 en comunidades seleccionadas.</p> <p>Consiste en residentes, organizaciones comunitarias, negocios locales y funcionarios públicos.</p>	<p>La mayoría de los CSC lograron una composición sólida de residentes, organizaciones comunitarias, empresas y gobiernos locales.</p>	<p>Hubo un grado significativo de conflicto dentro de los miembros del CSC, especialmente entre los residentes / organizaciones comunitarias y los representantes comerciales.</p>
		<p>Hubo preocupaciones sobre conflictos de intereses en la membresía CSC de representantes de la industria y empleados residentes.</p>
	<p>La mayoría de los CSC mejoraron el nivel de colaboración durante todo el proceso.</p>	<p>Hubo un grado significativo de conflicto no resuelto entre los CSC y los distritos aéreos en muchos sitios.</p>
	<p>La incorporación de facilitadores externos ayudó en muchos CSC.</p>	<p>Los enfoques de algunos facilitadores no se ajustaban a las necesidades y el contexto de los CSC y en algunos casos tuvieron que ser reemplazados.</p>
	<p>La traducción al español aumentó, hasta cierto punto, la participación de hispanohablantes monolingües.</p>	<p>Muchos miembros de CSC monolingües que no hablan inglés fueron marginados durante el proceso y un número abandonó sus CSC.</p>
	<p>Las organizaciones comunitarias proporcionaron una capacidad de creación crucial para los residentes en muchos CSC.</p>	<p>Muchas de las presentaciones de Air Districts, CARB y consultores externos no fueron accesibles para los residentes. Esto mejoró un poco con el tiempo, pero a menudo con importantes inversiones de organizaciones comunitarias.</p> <p>La membresía juvenil era limitada en todos menos en dos CSC y, en general, faltaban las voces de los jóvenes.</p>
		<p>Hubo cierta confusión sobre hasta qué punto se permitía reunirse fuera de las reuniones formales de CSC.</p>

		Estas reuniones adicionales tomaron una gran cantidad de tiempo, energía y esfuerzo de los residentes y las organizaciones comunitarias.
<p><b>Planes de monitoreo de aire comunitario (CAMP)</b></p> <p>Planes para el monitoreo de la calidad del aire en comunidades de implementación AB 617</p>	Los residentes estaban muy interesados en aprender sobre los dispositivos y procesos de monitoreo.	Algunas de las presentaciones de monitoreo no fueron accesibles para los residentes.
	Hubo innovación al incorporar el monitoreo dirigido por el distrito con el monitoreo del aire basado en la comunidad en algunas comunidades.	Algunas de las áreas de monitoreo no incluían áreas y contaminantes de interés de los residentes.
		Las limitaciones de tiempo limitaron el valor de los CAMP para informar a los CERP.
<p><b>Planes de reducción de emisiones comunitarias (CERP)</b></p> <p>Acciones específicas para mejorar la calidad del aire en las comunidades de implementación AB 617</p>	Los CERP incluyen una gama de prioridades de la comunidad, tales como fuentes móviles, uso de la tierra, pesticidas, inversiones en beneficio de la comunidad.	Estos resultados positivos fueron inciertos hasta el final del proceso y se lograron mediante la presión de la comunidad, negociaciones extensas entre los CSC y los distritos aéreos, a menudo con el apoyo de CARB.
		La mayoría de los CERP carecen de mecanismos para hacer cumplir reducciones de emisiones obligatorias específicas además de las acciones existentes del Distrito Aéreo.
	Ha habido una participación sin precedentes de otras agencias (ciudades, condados y el Departamento de Regulación de Pesticidas).	Este compromiso llegó tarde en el proceso y podría haberse mejorado gracias a los esfuerzos proactivos de los distritos aéreos.
	Hubo cierta integración de la salud pública como objetivo y enfoque de las estrategias.	Hubo un llamado para un mayor enfoque en las métricas y estrategias de resultados de salud pública dentro de los CERP.
<p><b>Community Air Grants (CAGs)</b></p> <p>Financiación de CARB a organizaciones comunitarias para apoyar la implementación AB 617 y el desarrollo de capacidades comunitarias</p>	Los CAG proporcionaron recursos importantes para crear capacidad en las comunidades AB 617 actuales y potenciales.	Se otorgaron algunas subvenciones a organizaciones comunitarias más grandes que generaron preocupación en organizaciones de base más pequeñas.
<p><b>La justicia ambiental</b></p> <p>Valores y acciones para abordar los impactos ambientales desproporcionados en las personas de color y otros grupos desfavorecidos.</p>	Hubo un fuerte énfasis en la justicia ambiental y la equidad social en la legislación, Blueprint y muchos CSC.	Hubo irregularidades en la realización de los principios de EJ, particularmente en la capacidad de los distritos aéreos de compartir el poder con los CSC para definir sus propias agendas y prioridades de acción para abordar las injusticias ambientales.

Tabla 12: Resumen de los resultados de la evaluación: éxitos y desafíos

## 4. RECOMENDACIONES

Las siguientes recomendaciones se derivan del análisis de los hallazgos anteriores. Debido a que los participantes del estudio expresaron una amplia gama de perspectivas, a veces contradictoria, no solo repetimos todas las sugerencias que proporcionaron. En cambio, sintetizamos estas recomendaciones con base en la preponderancia de evidencia y en base a nuestro propio juicio profesional como analistas de políticas sobre qué tipos de intervenciones serán más útiles para abordar los principales desafíos descubiertos en nuestro estudio y para mejorar la implementación de AB 617 en el futuro. Trabajamos para incorporar tantas perspectivas como sea posible del amplio conjunto de partes interesadas. Sin embargo, como se trata de un estudio sobre la participación de la comunidad, destacamos las sugerencias que recibimos de los residentes y las organizaciones de la comunidad para elaborar estas recomendaciones.

### 1. Mantener el Grupo de Consulta AB 617 con cargos más amplios.

Generalmente hay una evaluación positiva del Grupo de Consulta. Esto se basa principalmente en el clima de colaboración que ha desarrollado, reuniendo entidades que a menudo están en desacuerdo entre sí de una manera positiva y productiva. El grupo recibe grandes elogios por su éxito al ayudar a guiar a CARB en el desarrollo del Blueprint. Este éxito se puede construir haciendo del grupo un comité permanente encargado de todo el proceso AB 617. En segundo lugar, el grupo puede ser un foro para desarrollar el Blueprint mejorado que incorpora pautas mejoradas de participación comunitaria y también para desarrollar un elemento de Derechos Civiles / justicia racial para AB 617. En tercer lugar, puede trabajar para abogar por un financiamiento mayor y sostenido para la implementación de AB 617 .

### 2. Desarrollar un plan mejorado centrado en la participación de la comunidad.

En general, hubo grandes elogios para que el Plan representara un documento prospectivo que coincidiera con los objetivos amplios y audaces de la legislación habilitante. También fue elogiado como un ejemplo positivo de acción colaborativa por parte del Grupo de Consulta AB 617 en un período de tiempo relativamente corto. Sin embargo, sus importantes deficiencias en el suministro de orientación suficiente en el área de participación comunitaria también fue una observación común por parte de los participantes del estudio. En la próxima versión del Blueprint, un conjunto más explícito de expectativas para que los Distritos Aéreos colaboren con sus CSC y el público en general puede ser útil tanto para proporcionar una guía mejorada en lo que a menudo es una nueva forma de operar para muchos distritos como como base para que las comunidades hagan responsables a los distritos de cumplir con estos estándares. Esto es importante para permitir un enfoque basado en el lugar que permita que los distritos aéreos y los CSC desarrollen estructuras y procesos que coincidan con las condiciones locales. Sin embargo, sin una base de requisitos mínimos del Blueprint, esto puede generar confusión para los socios implementadores, conflictos sobre cómo interpretar las pautas básicas del Blueprint y un conjunto de sistemas individuales que no pueden cumplir con los objetivos estatales de CARB o legislatura.

Con este fin, un Blueprint revisado puede establecer las asignaciones del poder de toma de decisiones de los CSC en relación con los distritos aéreos, proporcionar un marco para el papel de facilitadores externos, ofrecer estudios de casos de enfoques exitosos de participación comunitaria, sugerencias para recursos de capacitación sobre cuestiones clave como la competencia cultural, el antirracismo, la ciencia cívica y la justicia ambiental, y las disposiciones para la resolución de conflictos entre las partes interesadas. Este también puede ser un lugar para considerar la

aplicación del Título VI de la Ley de Derechos Civiles y otros marcos legales para guiar un enfoque orientado a la justicia ambiental a AB 617. Esto requerirá un proceso para determinar cuánto de esto se puede abordar a través de una revisión del Plan y cuánto requerirá la acción de la legislatura. En todo caso, La revisión del Plan debería ir acompañada de capacitación para todas las partes (CARB, Distritos Aéreos, CSC) sobre cómo aplicar sus principios, incluido un marco de justicia ambiental y racial. Esta revisión o aumento puede ser dirigida por el Grupo de Consulta AB 617, quizás con la ayuda de otros expertos en participación comunitaria.

### 3. Mejorar el proceso de selección de la comunidad.

Las críticas al proceso de selección de la comunidad pusieron de relieve una serie de desafíos que cualquier nuevo proceso debe abordar. Primero, el proceso debe reducir el sentido de competencia entre las comunidades, ya que muchos defensores sintieron que estaban compitiendo por presentarse como lo peor de lo peor para obtener la designación como comunidad AB 617. Esto será mucho más urgente a medida que el conjunto de fondos continúe reduciéndose para las nuevas comunidades AB 617. Algo de esto puede aliviarse proporcionando otros tipos de financiación, posiblemente incluyendo una priorización de Community Air Grants a aquellas comunidades no seleccionadas para su inclusión total. Esto también puede abordarse mediante la difusión de las innovaciones desarrolladas en la primera ronda de comunidades a otros en todo el estado, como la creación de versiones de recursos más bajos de CAMP y CERP.

Hubo una gran variación en las metodologías utilizadas en las diferentes propuestas del Distrito Aéreo, algunas de ellas bastante rigurosas y basadas en datos y otras con un enfoque menos sólido. Una respuesta a esto sería desarrollar una metodología de evaluación consistente que pueda usarse en todo el estado para crear una base predecible y fácil de entender para presentar el caso y evaluar las propuestas. Además de considerar la exposición ambiental y los factores de vulnerabilidad social (usando CalEnviroScreen y adaptaciones actualmente en desarrollo por un equipo dirigido por UC Berkeley) que se enfocan más específicamente en temas relacionados con el aire, incluidos los pesticidas, la metodología también debe considerar la capacidad de la comunidad para participar en un manera significativa en el proceso como criterio de selección clave.

Una innovación significativa en el proceso de selección representada en su mayor grado en el Valle de San Joaquín fue un proceso de desarrollo de propuestas impulsado por la comunidad, a través del cual las organizaciones comunitarias aplicaron una metodología rigurosa basada en datos combinada con una priorización colectiva de las comunidades para proponer al Aire Distrito. Una vez que CARB ha mejorado sus criterios de selección, el proceso impulsado por la comunidad puede aplicar esto en sus deliberaciones. Este proceso requeriría una cantidad sustancial de capacidad para los grupos comunitarios, pero esto podría construirse con el apoyo del Comité Directivo de Justicia Ambiental AB 617 de San Joaquin Valley AB 617.

En términos más generales, CARB y los distritos aéreos pueden reducir la competencia entre las comunidades al comprometerse a extender los beneficios de la implementación AB 617 más allá de los límites de las comunidades AB 617 individuales seleccionadas. Esto se puede lograr mediante la adopción de un enfoque regional. En esta estructura, las áreas cercanas a las comunidades AB 617 seleccionadas tendrían un papel en comentar sobre los CAMP y los CERP para garantizar que sus intereses y preocupaciones se consideren seriamente y que las reducciones de emisiones a la atmósfera beneficien a sus residentes. Por ejemplo, si bien South-Central LA no

se seleccionó para la segunda ronda de comunidades, podría participar en los nuevos esfuerzos de la comunidad del sureste de LA. En segundo lugar, AB 617 puede adoptar un enfoque estatal e industrial basado en el sector para desarrollar políticas tales como las Reglas de fuentes indirectas para industrias altamente contaminantes que beneficiarán a todas las comunidades en California, con un enfoque en aquellas personas desproporcionadamente cargadas por dichas fuentes. Una variación de este enfoque es garantizar que los distritos aéreos de todo el estado se coordinen entre sí para incorporar prácticas prometedoras dentro de los procesos y estrategias reguladoras de CSC. Este puede ser un papel importante para la Asociación de Oficiales de Control de Contaminación de California. En tercer lugar, y en términos más generales, muchos de los componentes del AB 617, como los CSC, la inclusión de los impulsores de la contaminación atmosférica como el uso de la tierra, las métricas y evaluaciones de salud pública, y un cambio hacia nuevas estrategias de reducción de emisiones pueden ser integrados en las acciones del Distrito del Aire en todo el estado. Por supuesto, la obtención de fondos adicionales de la legislatura será necesaria para apoyar muchas de estas actividades.

#### 4. Mejorar la gestión de procesos CSC

El mayor grado de conflicto en el proceso AB 617 ocurrió en los CSC. Esto se debió principalmente a las relaciones entre los distritos aéreos y los miembros del CSC sobre el grado de autoridad para tomar decisiones que buscaban los residentes y las organizaciones de la comunidad y para los cuales los distritos aéreos fueron desiguales en su entrega. Desafortunadamente, la estructura de algunos de los CSC no se resolvió, y a veces exacerbó esta tensión. Al mismo tiempo, hubo una serie de enfoques que podrían considerarse modelos para su futura implementación.

Como se señaló anteriormente, varios de los CSC más exitosos en términos de colaboración, como en West Oakland, fueron producto de décadas de desarrollo y colaboración, por lo tanto, no se debe esperar que ningún CSC actual exhiba este nivel de alta función en el 1- Cronología de 2 años de los CSC. Por el contrario, algunos de los entornos más conflictivos, como en Wilmington / Carson / West Long Beach y las comunidades del Valle de San Joaquín, fueron producto de tensiones de décadas entre los distritos aéreos y las organizaciones comunitarias, y no es realista esperar que esto ocurra. resuelto en la línea de tiempo piloto AB 617. Sin embargo, hay una serie de principios de diseño que pueden adaptarse para su futura implementación.

Primero, los modelos de liderazgo y toma de decisiones deben establecerse de manera participativa y democrática. Si bien, como se describió anteriormente, hay una amplia gama de modelos que la primera ronda de CSC ha adoptado, es importante que todos los CSC prioricen la creación de poder comunitario. En la mayoría de los casos, si no en todos, esto implicará un cambio en el status quo de las formas en que los Distritos Aéreos se relacionan actualmente con sus comunidades locales y requieren un cese de algún nivel de control de la agencia hacia la comunidad. Ya sea que esto se haga a través de una estructura de copresidencia formal o por algún otro medio, el posicionamiento de las voces de la comunidad en el centro de la toma de decisiones es crítico. Además, la decisión sobre la estructura de liderazgo debe tomarla el propio CSC, no los distritos aéreos.

En segundo lugar, desarrolle un conjunto de acuerdos de colaboración o asociación, no simplemente una carta de CSC. Estos detallarían los roles, las responsabilidades, la toma de decisiones y los procesos de resolución de conflictos. Presentarían valores explícitos del grupo

(por ejemplo, justicia e inclusión racial, ambiental y social). También establecería una estructura de liderazgo clara. Según las experiencias de la primera ronda de comunidades, un co-líder como en West Oakland, co-presidente como en Imperial o un co-anfitrión como en San Bernardino, que consiste en un representante de la comunidad y un representante del distrito, parece funcionar mejor. Estas decisiones deben ser tomadas por el propio CSC, no por CARB ni por los distritos aéreos, y pueden codificarse en el estatuto del CSC.

En tercer lugar, los CSC deberían hacer esfuerzos adicionales para incluir poblaciones típicamente marginadas, incluidos los que no hablan inglés, los gobiernos y las comunidades juveniles y tribales. Si bien varios CSC han dado prioridad a los jóvenes y no angloparlantes (y CARB ha llevado a cabo actividades de divulgación tribal), hay un largo camino por recorrer para garantizar que los CSC realmente reflejen la amplitud de la comunidad. Consideraciones importantes sobre la participación de hablantes monolingües de otros idiomas además del español (como hmong, tagalo, vietnamita, etc.) que prevalecen en las ubicaciones de CSC también serán críticamente importantes, ya que esto no existía en la mayoría, si no en todos los CSC. Será útil designar al personal de CARB, los distritos aéreos y las organizaciones comunitarias (esta última con una compensación adicional) para desempeñar esta función de divulgación y participación.

Cuarto, mejorar las capacidades de comunicación científica de los distritos aéreos y otros presentadores en las reuniones de CSC ayudará a que las reuniones sean más accesibles y la participación sea más significativa para todos los miembros. Revisar presentaciones con organizaciones comunitarias antes de cada reunión para obtener ayuda para hacer que el idioma sea apropiado podría ser útil. El desarrollo de Grupos Asesores Técnicos independientes formados por expertos científicos que podrían ayudar a interpretar los materiales de Air District y CARB para los miembros del CSC, desarrollar propuestas científicamente sólidas con el CSC se ha visto como una práctica prometedora. Esto se está desarrollando en Richmond / San Pablo y se está discutiendo en Sacramento y se considera cuidadosamente a medida que avanza la implementación AB 617.

Quinto, utilice un estándar de facilitador externo para todos los CSC. En algunos casos, como Sacramento, donde no había un facilitador externo hasta el final del proceso, había una tensión significativa entre el Distrito del Aire y el CSC. Al mismo tiempo, hubo cierta variación en la efectividad de los facilitadores en los CSC, por lo que garantizar que tengan la competencia cultural, la resolución de conflictos y la experiencia con las políticas públicas será beneficioso. Debe haber, como mínimo, aportes e idealmente una toma de decisiones compartida por el Distrito del Aire y el CSC en el proceso de selección. Un facilitador de CSC presentó su conjunto de recomendaciones para prácticas prometedoras.

"Apoyar a un equipo de líderes de la comunidad en el codiseño y codirección del proceso también ha resultado crucial por razones similares; incorporando transparencia en cada etapa del proceso (explicando las decisiones por adelantado, brindando tantas oportunidades como sea posible para que los participantes hagan preguntas y aporten información, realizando encuestas en vivo y mostrando los resultados y conteos en tiempo real, reconociendo errores y curvas de aprendizaje para todas las partes, incluyendo los realizados por agencias gubernamentales y el equipo co-líder de la comunidad, etc.), estipendios remunerados (los



miembros de la comunidad están ocupados y aprecian el reconocimiento de que su tiempo y trabajo son valiosos) ".

Sin embargo, incluso con un facilitador externo, los distritos aéreos deben ser responsables de garantizar que los elementos clave del proceso incluyan la distribución oportuna de los materiales de la reunión (en todos los idiomas locales relevantes), asegurando que haya tiempo suficiente en las reuniones para las actividades participativas. (p. ej., la clasificación de los miembros del CSC de las acciones del CERP) se realizará de manera significativa y un compromiso proactivo para integrar esta aportación en los planes.

Sexto, los conflictos entre los distritos aéreos y los CSC en la mayoría de las áreas del estado sugieren una serie de mejoras necesarias. Esto debe incluir asegurarse de que los distritos aéreos no desempeñen funciones de facilitador o intenten controlar el proceso. En su lugar, deberían adoptar el nuevo modo de relaciones con los residentes y las organizaciones de la comunidad que no se basa en la defensa contra el compromiso local, sino que lo ven como un componente valioso para garantizar que cumplan con su misión. Para apoyar esto, deben mejorar las capacidades de su personal en competencia cultural para trabajar con comunidades diversas y construir la justicia ambiental en sus valores organizacionales. Finalmente ellos puede aumentar su coordinación con otras agencias y gobiernos (p. ej., ciudades y condados, agencias de transporte, agencias de regulación de pesticidas y otros) para abordar los impulsores más amplios de las disparidades en la calidad del aire.

Séptimo, desarrollar una política explícita y consistente sobre conflictos de intereses dentro de la membresía de CSC. Hubo una serie de políticas de conflicto de intereses propuestas por CSC que pueden considerarse. En la medida más limitada, hubo propuestas para simplemente revelar conflictos potenciales. Una política más sustancial sería hacer que los representantes de la industria y los empleados residentes se abstengan de las decisiones que afectan a sus industrias y, en el caso más restrictivo, la membresía de CSC no estaría permitida para estas partes. Frente a tales posiciones divergentes por parte de los miembros de CSC, la selección de un modelo apropiado está más allá del alcance de esta evaluación y, en cambio, recomendamos encarecidamente que CARB considere esto y elabore una política estándar para todos los CSC. Sin embargo, hay una serie de modelos a los que se puede recurrir, incluida la Comisión de Servicios Públicos de California y la Comisión de Energía de California exigen a su Grupo Asesor de la Comunidad Desfavorecida que requiera una declaración de interés económico (Formulario 700) para todos los miembros.

En octavo y último lugar, como se ha señalado en las conclusiones de la CSC anteriormente mencionadas, existía una gran preocupación por el papel "al fondo de la sala" de la CARB en las reuniones de la CSC. Mientras que el personal de CARB puede haber - muy apropiadamente - tratado de no sobrepasar sus límites con los Distritos Aéreos, este enfoque fue a menudo percibido como insuficiente por los miembros del CSC. En cambio, numerosos encuestados pidieron un papel más activo en la comunicación de los requisitos del Plan para la participación de la comunidad, explicando las expectativas del organismo en cuanto a los elementos clave de la política (es decir, los CAMP, los CERP) y respaldando a los representantes de la comunidad cuando fuera necesario. Si bien el personal del CARB proporcionó apoyo en situaciones urgentes, éste fue a menudo demasiado ad hoc y reactivo y podría haber sido menos necesario si

se hubiera seguido un proceso más directo y un papel más activo en primer lugar. Esta crítica fue expresada por algunos de los propios funcionarios de la CARB, que hablaron de su frustración por las restricciones de sus funciones y sugirieron que los dirigentes de la CARB debían adoptar medidas para apoyar mejor a su personal. Parte de ese apoyo puede consistir en una mejor capacitación en materia de participación comunitaria y competencia cultural, y también podría beneficiarse de una práctica de contratación de nuevos funcionarios con esas capacidades si se quiere que ésta sea una función permanente y más importante para la CARB. Como se ha señalado anteriormente, tener acceso a un plan que proporcione una orientación explícita a los distritos aéreos para la participación comunitaria y que también pueda informar las interacciones de CARB con el CSC y los distritos aéreos mejoraría enormemente la eficacia de CARB.

#### 5. Mejorar el desarrollo de los CAMP

El desarrollo de los CAMP tuvo algunos éxitos importantes, principalmente en la forma en que proporcionaron a los miembros de la comunidad educación y conciencia sobre la tecnología de monitoreo. Esto fue muy apreciado por muchos encuestados. Además, las tensiones entre los miembros de la comunidad y los distritos aéreos sobre los límites de monitoreo se resolvieron en gran medida en la mayoría de las comunidades.

Sin embargo, la mayoría de los CAMP no lograron uno de los objetivos principales de la legislación AB 617, que era proporcionar datos para informar a los CERP. Esto fue principalmente una función de la línea de tiempo establecida en el estatuto por la legislatura con un período muy limitado entre la presentación del CAMP y el desarrollo del CERP. Este es un desafío difícil de abordar, pero claramente, será necesario aumentar el tiempo de monitoreo para permitir la aplicación al CERP.

Otra posible solución, aunque parcial, es el mayor uso del monitoreo de la calidad del aire generado por la comunidad que está disponible en varios lugares (Wilmington / Carson / West Long Beach, Condado Imperial, West Oakland, Valle de San Joaquín y Richmond / San Pablo). Los distritos aéreos y las organizaciones comunitarias con experiencia en monitoreo de aire comunitario pueden colaborar para aplicar algunos de estos datos de monitoreo en los CAMP. La creación de capacidad y la asistencia técnica de Tracking California para una serie de CSC ha sido valiosa y debe ampliarse y expandirse. El uso de las subvenciones aéreas comunitarias para apoyar aún más este tipo de ciencia cívica, así como las alianzas con el apoyo técnico de universidades y consultores pueden proporcionar beneficios adicionales.

#### 6. Desarrollo mejorado de CERP

La producción de los CERP que podrían mejorar efectivamente la calidad del aire en poblaciones desfavorecidas era el objetivo central claro de AB 617. Si bien hubo satisfacción general en los CERP al final del proceso en la mayoría de las áreas del estado, esto fue el resultado de una lucha significativa entre los CSC y los distritos aéreos y, en varios casos, una fuerte intervención de la propia junta de CARB en el proceso de aprobación final. Hay una serie de mejoras en el proceso CERP que podrían ayudar tanto a reducir el conflicto como a la efectividad de sus resultados.

Primero, una de las críticas más significativas de los residentes y las organizaciones comunitarias de los CERP es que carecen de "dientes". Esto significa que dependen demasiado del monitoreo, la aplicación y los incentivos, que si bien son valiosos, pueden no garantizar por sí solos

reducciones sustanciales de las emisiones al aire. En cambio, los CERP deberían incluir cantidades y plazos de reducción de emisiones agresivos, con nuevas regulaciones específicas para cumplir con estos objetivos más allá de las acciones existentes del Distrito Aéreo. Además, estos objetivos de emisiones deben ser obligatorios y exigibles, y CARB debe establecer una barra alta para la aprobación inicial de los CERP y la certificación anualmente con base en estos estándares obligatorios. Sin este respaldo basado en los resultados, la participación de la comunidad por sí sola no garantizará que se cumplan los objetivos de la legislación AB 617 y el Plan.

En segundo lugar, el proceso del CERP debería comenzar antes identificando las prioridades de la comunidad para las inversiones que marcan una diferencia directa en la salud y el bienestar de los residentes de las comunidades objetivo, en lugar de que los distritos aéreos presenten su lista y que la comunidad responda. Entre ellas pueden figurar elementos como la financiación de vehículos eléctricos y subsidios para paneles solares; la ecologización urbana (plantación de árboles, muros verdes); calles completas en muchos de los CERP urbanos; la electrificación de puertos y otras instalaciones industriales; y la reorientación de camiones diesel, entre otras. Al mismo tiempo, es importante que la elaboración de las estrategias de reducción de las emisiones no sea responsabilidad exclusiva de los miembros de la CSC, que tal vez no tengan los conocimientos técnicos y la capacidad necesarios. En estos casos, sería más eficaz que los residentes y las organizaciones comunitarias identificaran los objetivos generales y que luego los Distritos Aéreos (con el apoyo del personal de CARB, según proceda) desarrollaran las bases técnicas para alcanzar esos objetivos. Este fue el caso del trabajo de AQMD de la Costa Sur para desarrollar la estrategia de reducción del 50% de la refinería en el CSC de Wilmington/Carson/West Long Beach. Los Distritos Aéreos también deben documentar cómo están abordando las recomendaciones de la comunidad, así como revelar cómo las están integrando en los CERPs.

Los criterios de exposición directa y los beneficios de impacto en la salud para los residentes del área, como una prioridad sobre las estrategias generales del área, pueden ayudar a demostrar que este es realmente un programa comunitario de protección del aire. Esto no quiere decir que las estrategias de área amplia no sean también valiosas, sino que las acciones e impactos a escala comunitaria deben ser altamente priorizados. Del mismo modo, CARB debería exigir a los distritos aéreos que sigan las pautas de Blueprint para enfatizar nuevas acciones más allá de sus acciones actuales (lo cual fue desigual en su aplicación en algunos de los CERP, al menos en sus borradores). De manera similar, CARB debería alentar Distritos aéreos para enfatizar las acciones de permisos y cumplimiento para responsabilizar a la industria y no solo para proporcionar incentivos de la industria.

En tercer lugar, los CERP deberían abordar a los conductores “ascendentes” de la calidad del aire, principalmente el uso de la tierra que localizan instalaciones peligrosas en y cerca de comunidades desfavorecidas. Esto requerirá un compromiso activo con el gobierno de la ciudad y el condado que tienen poder de uso de la tierra. La integración de AB 617 con la implementación de SB 1000 (que requiere la integración de elementos EJ en los Planes Generales de la ciudad y el condado) puede ayudar en este proceso. Esto requerirá que los distritos aéreos y CARB se involucren más con la planificación del uso de la tierra: una arena que no han abordado de manera significativa, que tiende a diferir a las ciudades y condados para los cuales esta es una jurisdicción primaria. Por lo tanto, será importante desarrollar alianzas más activas y sólidas con ciudades y condados en temas de uso de la tierra.

Cuarto, los CERP deben incluir métricas específicas de mejora de la salud como base para evaluar el éxito de sus acciones. El liderazgo en el CSC de Wilmington / Carson / West Long Beach ha sido bastante articulado en la promoción de esta orientación de salud pública a AB 617. Como se señaló anteriormente, CARB asigna una alta prioridad a la protección de la salud pública como parte de su misión y la reducción de la salud. dañar las emisiones puede considerarse una estrategia de mejora de la salud pública. Sin embargo, algunos miembros de CSC están pidiendo que se incluyan métricas de salud específicas (como reducciones en las visitas al hospital de asma y hospitalizaciones) para que se incluyan en los CERP. El seguimiento de estos impactos es complejo, y a menudo costoso, por lo que deberá considerarse con cuidado.

Quinto y finalmente, CARB y los distritos aéreos deberían considerar seriamente las propuestas recientes de algunos miembros de CSC (principalmente de West Oakland) para usar el Título VI de la Ley de Derechos Civiles, así como las disposiciones de la Ley de Aire Limpio que permiten y requieren que las agencias presenten todos los mejores esfuerzos para eliminar las disparidades raciales en los impactos debido a la exposición a la contaminación del aire. Esto crearía un estándar mucho más alto para CARB y los distritos aéreos que el Blueprint actual, que solo llama para abordar estas disparidades sin un estándar explícito o un requisito legal para cumplirlo. También tomaría medidas importantes para defender los valores de EJ, incluido el fuerte componente de justicia racial que subyace a los orígenes del movimiento de justicia ambiental. Una forma de que esto proceda sería encargar a un comité que desarrolle una estrategia para este tipo de integración de políticas. Este podría ser el Grupo de Consulta AB 617 (o un subcomité del Grupo) y tal vez incluir miembros ad-hoc con experiencia legal y en políticas apropiadas. Las políticas de California que prohíben el uso de la raza en la distribución de fondos también deberán abordarse en estas estrategias.

#### 7. Mejorar el programa de subvenciones comunitarias de aire

Hubo recomendaciones mixtas de los participantes en el estudio sobre si los Community Air Grants deberían centrarse en las comunidades AB 617 para mejorar el desarrollo de los CAMP y los CERP o si deberían extenderse más allá de estas comunidades. Ambos tienen fuertes justificaciones. Por un lado, enfocarlos en las comunidades AB 617 ayudará a garantizar que estas comunidades tengan la capacidad de crear documentos de planificación de la más alta calidad, un argumento para la efectividad. Por otro lado, distribuir los fondos fuera de estas comunidades centrales produciría un resultado más equitativo en todo el estado. Una forma de abordar este dilema sería dividir la diferencia y proporcionar una parte de los fondos para las comunidades AB 617 designadas con el objetivo específico de mejorar los CAMP y los CERP y la otra parte para crear capacidad en otras comunidades para ayudarlos a entrar en un canalización para poder adoptar CAMP y CERP efectivos en el futuro. Esto requeriría que las subvenciones no se otorguen para otros usos (por ejemplo, educación comunitaria general sobre calidad del aire). Para garantizar que las subvenciones se utilicen de manera más efectiva, debe haber una evaluación del programa de las primeras rondas del programa.

#### 8. Asegure fondos a largo plazo para apoyar la implementación AB 617

Para que el AB 617 cumpla su objetivo de ser una intervención transformadora en la gestión de la calidad del aire, necesita una financiación constante para igualar el grado de demandas que se imponen a todas las partes, incluidos CARB y los distritos aéreos. Desafortunadamente Hasta la

fecha, el financiamiento de la legislatura y el gobernador para estos esfuerzos ha sido impredecible e inconsistente. Por lo tanto, se recomienda que se realice una evaluación del modelo de financiamiento que se utiliza para implementar AB 617 para determinar qué nivel de fondos son necesarios para que los Distritos Aéreos realicen sus funciones necesarias y para la oficina de asuntos legislativos de CARB, tal vez en colaboración con el AB 617 Grupo de Consulta para trabajar con la legislatura y la Oficina del Gobernador para asegurar fondos suficientes para una implementación sostenible de la política.

## 5. PREGUNTAS DE EVALUACIÓN A LARGO PLAZO

AB 617 es un nuevo enfoque audaz que intenta transformar la gobernanza de la calidad del aire en California. Esto se basa en una serie de hipótesis que deben evaluarse empíricamente con el tiempo. Estos incluyen la hipótesis de que un enfoque comprometido con la comunidad creará mejores planes de calidad del aire y que, si se implementa, de hecho mejorará el aire en estas comunidades. Esto, a su vez, plantea una serie de preguntas que deben evaluarse para medir las transformaciones reales logradas. Estos incluyen lo siguiente.

1. ¿Cómo se integran los CAMP y los CERP en los planes y procesos de planificación de Air District?
2. ¿Cómo se está integrando la implementación de CAMP y CERP en otras entidades (por ejemplo, ciudades, condados, gobiernos tribales)?
3. ¿Cómo ha cambiado el proceso 617 las relaciones entre las organizaciones comunitarias con los distritos aéreos?
4. ¿Cómo ha cambiado el proceso 617 las relaciones entre CARB y los distritos aéreos?
5. ¿Cómo han mejorado los CERP la calidad del aire en comunidades desfavorecidas?
6. ¿Qué tan bien se están integrando las lecciones aprendidas del Año 1 en las comunidades del Año 2 y más allá?
7. ¿Qué tan bien se ha sostenido la voz y el poder de la comunidad durante el proceso?

Estas preguntas pueden formar la base de evaluaciones posteriores del proceso AB 617, ya sea por otro evaluador externo y / o por la reflexión crítica de CARB y las propias partes interesadas.

## 6. CONCLUSIÓN

AB 617 ha sido aclamado como una política transformadora para la gestión de la calidad del aire en California. Estas transformaciones incluyen una localización de la gestión de la calidad del aire desde una escala regulatoria regional a una escala comunitaria. Esto se ha manifestado tanto en términos del enfoque local de su monitoreo y gestión de la calidad del aire como en su participación de las comunidades afectadas como socios, no solo como beneficiarios de las acciones gubernamentales. También representa un paso importante en los esfuerzos de California para integrar la justicia ambiental más profundamente en la cultura, estructura y función de las agencias estatales.

A pesar de una serie de conflictos, las 10 comunidades piloto pudieron producir CAMP y / o CERP que representan un progreso más allá de la línea de base de las prácticas actuales. Del mismo modo, si bien muchos de los procesos involucraron una gran tensión entre todos los interesados (dentro de los CSC; entre los CSC y los distritos aéreos; y entre todas estas entidades y CARB) durante

todo el proceso, se avanzó en las 10 comunidades hacia un conjunto más colaborativo de relaciones.

Basándonos en el análisis de todas las fuentes de datos consideradas en este estudio, nos parece apropiado considerar el experimento AB 617 como un éxito calificado como programa piloto. Los desafíos restantes incluyen asegurar que haya una mejor distribución del poder entre los Distritos Aéreos, los residentes y las organizaciones de la comunidad (sobre y más allá de los CSCs), que los CERPs produzcan mejoras significativas, medibles y aplicables a la calidad del aire, y que las lecciones aprendidas de estos pilotos sean incorporadas en la futura implementación de la política en todo el estado. Aunque es demasiado pronto para evaluar este éxito a largo plazo de la aplicación de la política, hay señales de esperanza de que al colocar los valores de justicia ambiental de la eliminación de las disparidades raciales en la contaminación del aire y las disparidades de salud y el respeto y la construcción de la voz y el poder de la comunidad que el AB 617 está en camino de realizar impactos significativos para lograr la justicia ambiental.

---

**Agradecimientos:** Los autores expresan su gratitud a las muchas personas involucradas en la implementación de AB 617, incluido el personal de CARB y los distritos aéreos, y los miembros del Comité Directivo de la Comunidad que compartieron sus historias y perspectivas con nosotros. Varios revisores anónimos de CARB, así como múltiples revisores de partes interesadas de los CSC han ayudado a mejorar el informe. Todos los errores son responsabilidad de los autores. Informe encargado por la Junta de Recursos del Aire de California: Contrato # 17RD035.

**Descargos de responsabilidad:** Las opiniones expresadas en este artículo son únicamente las de los autores y no representan la posición o política oficial del Estado de California, la Agencia de Protección Ambiental de California o la Junta de Recursos del Aire de California. La mención de nombres comerciales, productos y organizaciones no constituye aprobación ni recomendación de uso.

**Cita sugerida:** London, Jonathan; Peter Nguyen, Mia Dawson y Katrina Manrique (2020). *Participación de la comunidad en AB 617: una evaluación de desafíos, éxitos, lecciones aprendidas y recomendaciones para el futuro*. Universidad de California, Davis.

Jonathan London fue director del proyecto y autor principal del informe. Peter Nguyen y Mia Dawson sirvieron como Asociados de Investigación y realizaron muchas de las entrevistas y observaciones de los participantes. Katrina Manrique desarrolló los gráficos y la edición del informe. Stefanie Sanchez tradujo el informe en español.

Para obtener más información sobre el informe, comuníquese con el Director del Proyecto, Jonathan London, Ph.D. Departamento de Ecología Humana, UC Davis. [jkldon@ucdavis.edu](mailto:jkldon@ucdavis.edu)

# APÉNDICES

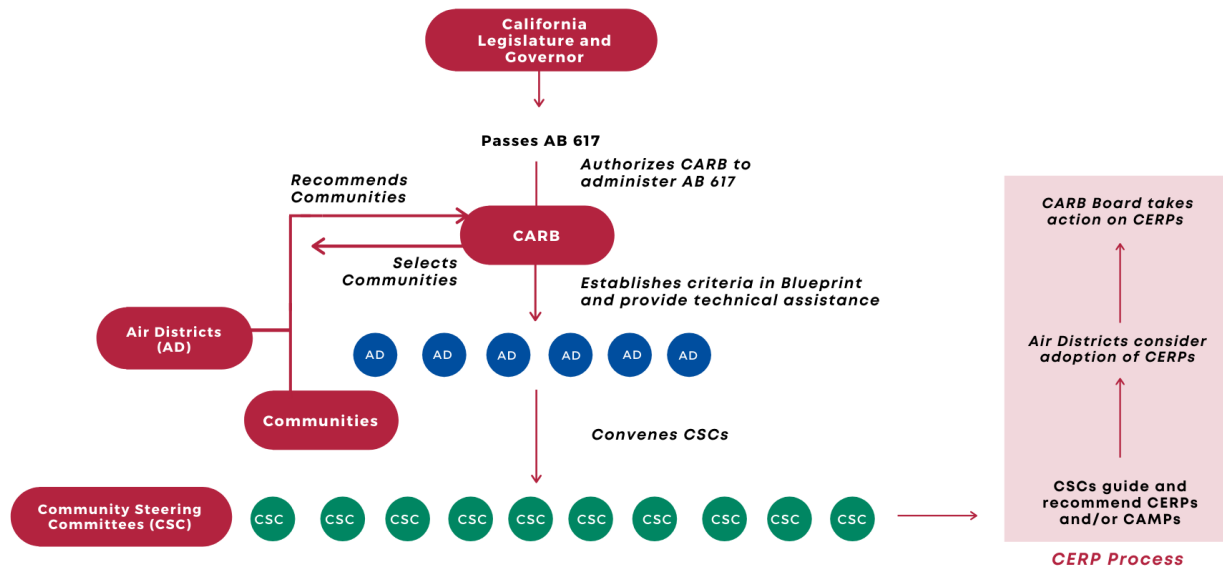


Figura i: Estructura y proceso AB 617 Fuente: Autores (Gráfico: Katrina Manrique)

## Who Has the Authority to Implement Actions?

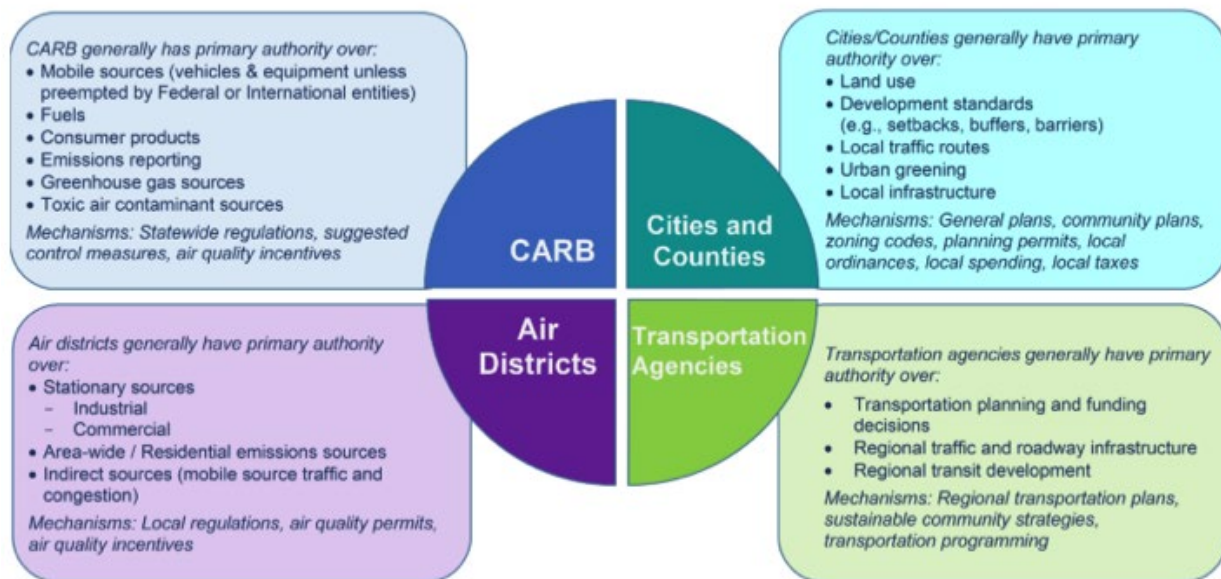


Figura ii: Gestión de la calidad del aire en California Fuente: CARB

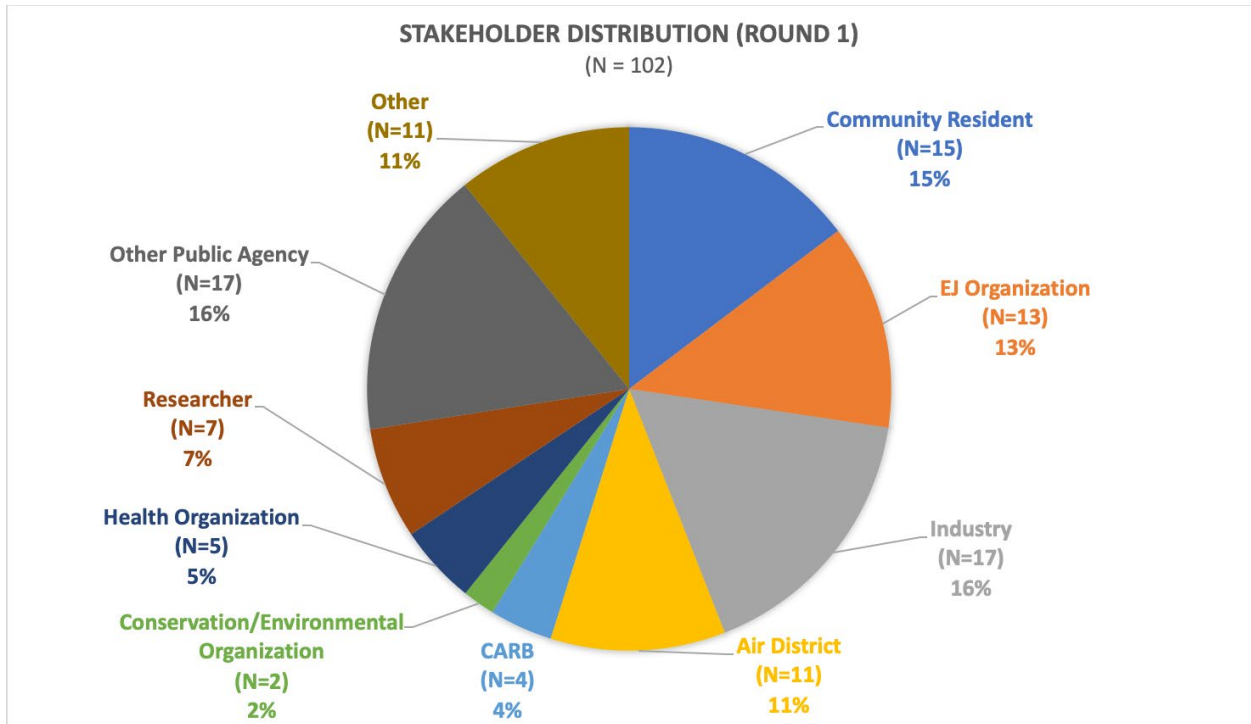


Figura iii: Encuestados por grupos de partes interesadas en la encuesta 2018-2019 (n = 102).

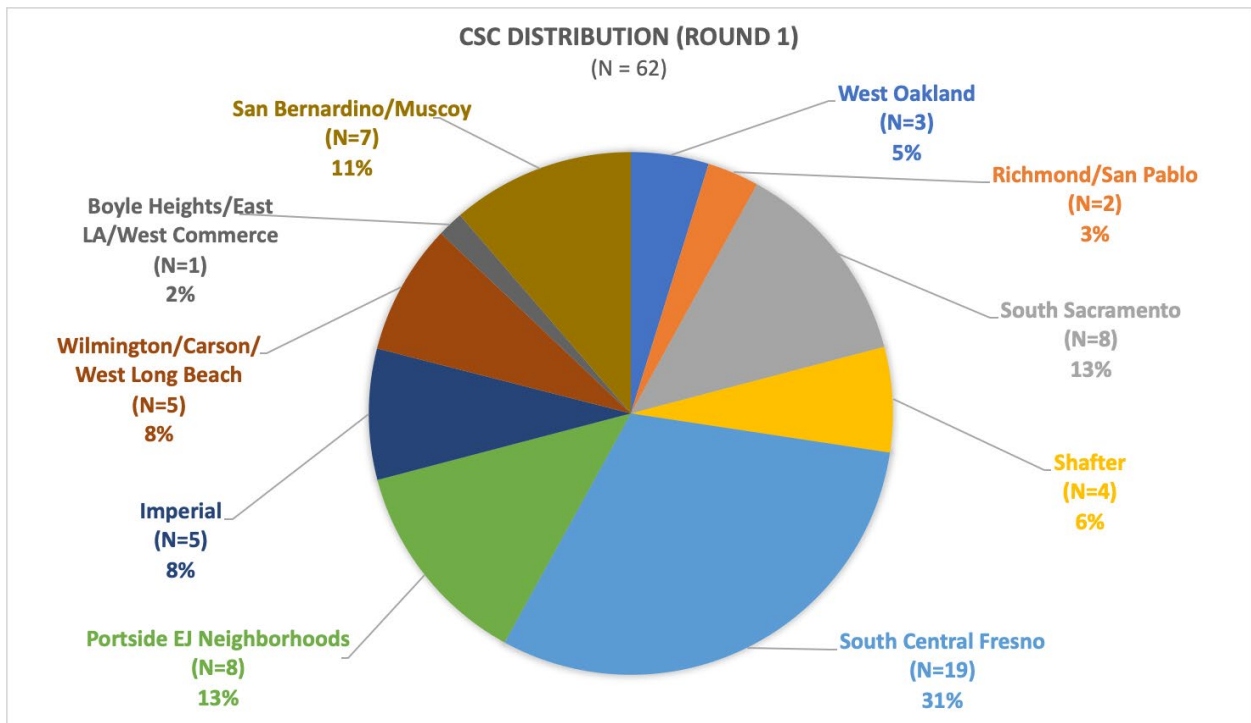


Figura iv: Encuestados por CSC en la encuesta 2018-2019 (n = 62).



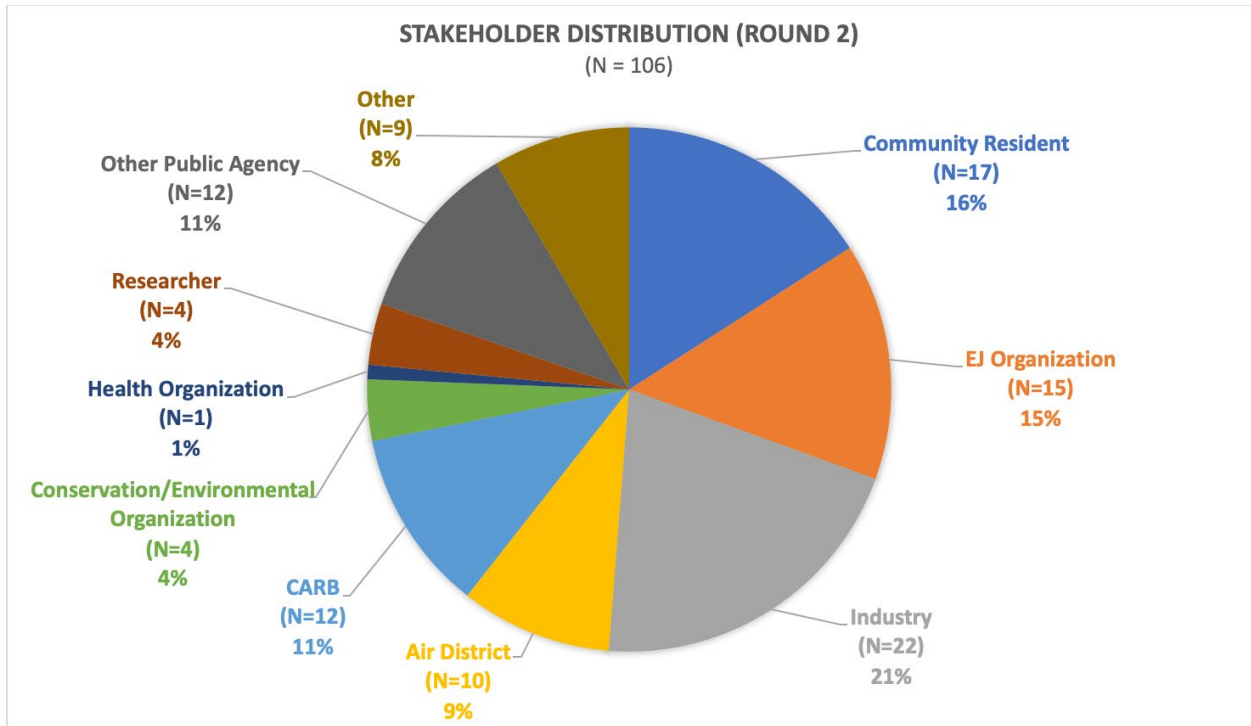


Figura v: Encuestados por grupos de partes interesadas en la encuesta 2020 (n = 106).

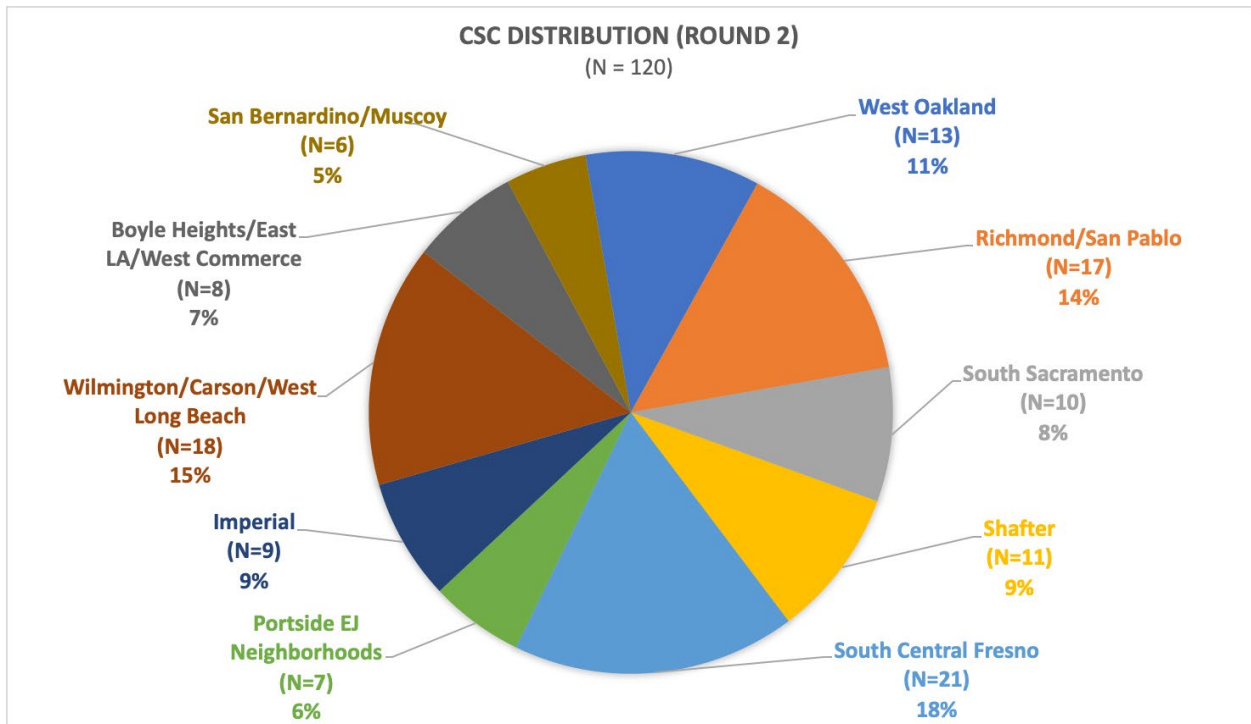


Figura vi: Encuestados por CSC en la encuesta 2020 (n = 120)