

# PROYECTO DE LEY DE LA ASAMBLEA 617: UN INFORME INSTANTÁNEO



**JOHNATHAN LONDON, PH.D.**

**PETER NGUYEN, BA**

*UNIVERSIDAD DE CALIFORNIA, DAVIS*

**ENERO 2022**

**UCDAVIS**

# Tabla de Contenido

<b>Introducción</b> .....	3
<b>Métodos</b> .....	4
<b>Descubrimientos importantes</b> .....	6
Liderazgo Comunitario .....	6
Capacitación para miembros del CSC.....	6
Colaboración Interinstitucional y Comunitaria .....	7
Justicia Racial y Ambiental.....	8
Rol de CARB.....	10
Papel de los distritos aéreos .....	11
Papel de la Industria .....	13
Evaluación de los Planes Comunitarios de Monitoreo del Aire (CAMP).....	14
Programas de reducción de emisiones en la comunidad (CERP).....	14
Problemas de la Legislación Original.....	16
Pasos futuros .....	17
<b>Conclusión</b> .....	20
<b>Apéndice A</b> .....	21
<b>Apéndice B</b> .....	21

# INTRODUCCIÓN

El Proyecto de Ley de la Asamblea (AB 617), aprobado en 2017, es un experimento audaz pero controvertido para abordar las disparidades en la calidad del aire en algunas de las comunidades más sobrecargadas de California. Ha involucrado a una amplia gama de partes interesadas, desde residentes y organizaciones de la comunidad, gobiernos locales, distritos de aire, la Junta de Recursos del Aire de California (CARB), la industria y otras partes interesadas. Hasta la fecha, se ha implementado en 15 comunidades en todo el estado y también ha involucrado varios elementos regulatorios en todo el estado. AB 617 ha promovido enfoques innovadores para el monitoreo y la gestión de la calidad del aire y la colaboración entre múltiples partes interesadas, pero también ha provocado acalorados conflictos sobre qué tan bien está logrando sus objetivos.<sup>1</sup>

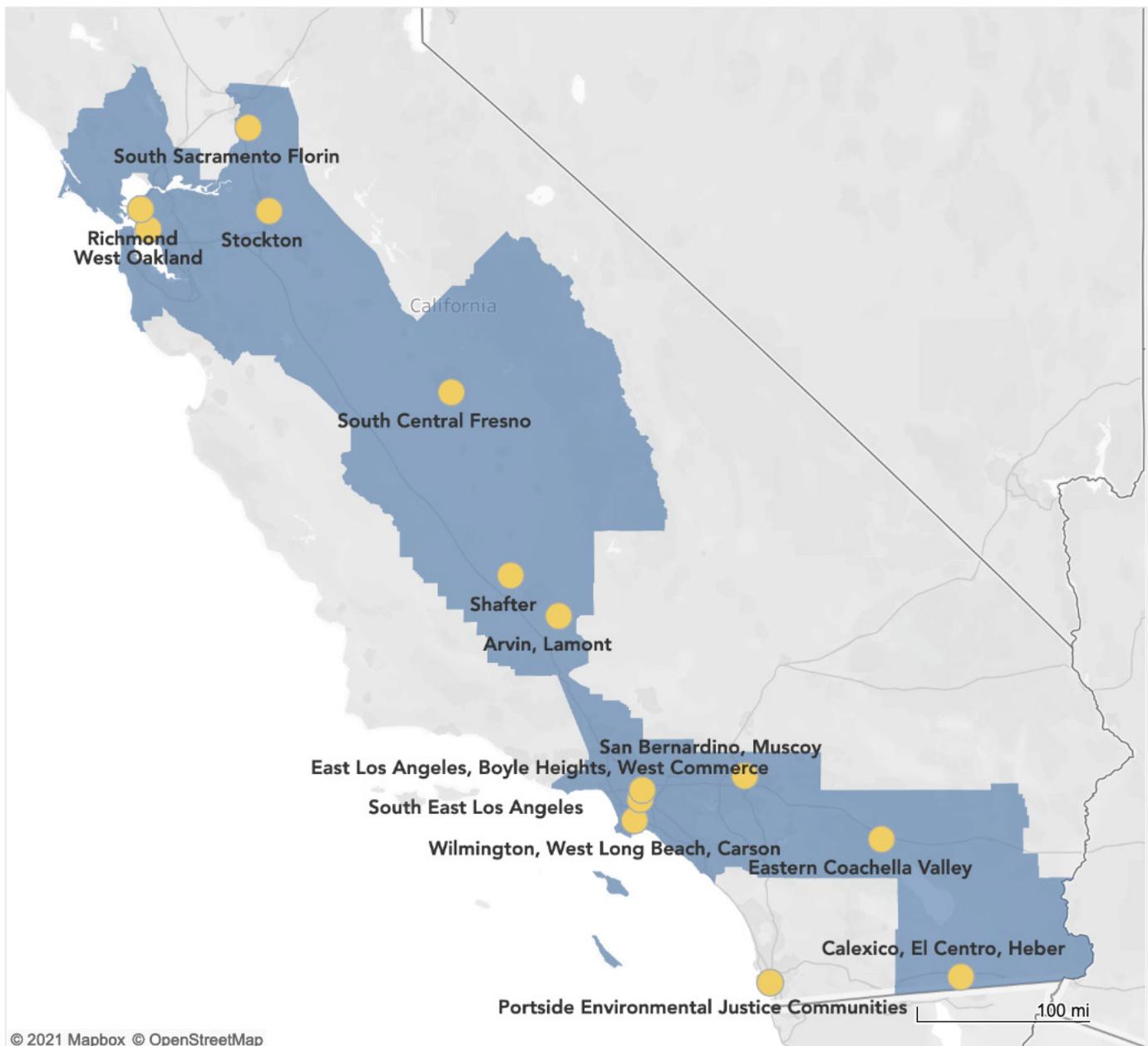


Figura 1: Comunidades seleccionadas para su inclusión en AB 617. Fuente: CARB

## AB 617 ELEMENTS • Focus on Community Action



Figura 2: Fuente: Plano CARB AB 617

Este informe pretende ser una breve evaluación (o "instantánea") de las percepciones de la implementación de AB 617 hasta la fecha. Sin embargo, no es un análisis exhaustivo, ya que se basa únicamente en una encuesta puntual de las percepciones de las partes interesadas de AB 617 y no incluye otros métodos para cotejar estas percepciones con los datos de implementación reales. No obstante, se espera que este informe resalte los éxitos clave, las debilidades y las lecciones aprendidas en la implementación de AB 617, así como que plantee problemas y preguntas que deberían convertirse en la base del diálogo entre las múltiples partes interesadas involucradas en la política, así como más estudios.

## MÉTODOS

Este informe se basa en una encuesta en línea de Qualtrics administrada a miembros de los Comités Directivos Comunitarios (CSC) en las 15 comunidades seleccionadas, los seis Distritos de Aire asociados con estas comunidades, otras agencias estatales relevantes, el Grupo de Consulta AB 617, Beneficiarios de Community Air Grant y miembros de la legislatura. La encuesta se administró en agosto de 2021. Doscientos setenta y nueve encuestados únicos completaron la encuesta, incluidos miembros de los 15 CSC y el personal asociado de 6 Distrito de Aire y CARB, así como otras partes relevantes. La distribución de los encuestados se muestra en el Apéndice A. Ocho de estas respuestas fueron de encuestas en español. Para salvaguardar el anonimato, eliminamos todos los nombres de lugares de los comentarios y los sustituimos por una letra (p. ej., "El [X] Air District).

La encuesta se distribuyó de varias formas. Los distritos de aire distribuyeron las encuestas a sus CSC, al personal de su distrito y a los miembros de la junta directiva. CARB distribuyó las encuestas a su personal, la Junta de CARB, el Grupo de Consulta AB 617 (compuesto por líderes de las organizaciones comunitarias en los CSC, los Distritos de Aire, la industria y otros líderes relevantes), así como a los

beneficiarios de Community Air Grant. Como resultado, los investigadores no tuvieron acceso directo a los encuestados, lo que puede haber afectado la tasa de respuesta.

Hay una serie de limitaciones del estudio. Lo que es más importante, en algunos casos, el número de algunas categorías de encuestados fue bajo, por lo que los resultados deben tomarse con cautela. Si bien las tasas de respuesta de los distritos del aire y CARB fueron bastante sólidas (el distrito 44, los encuestados en cada uno de los 6 distritos involucrados y los 47 encuestados de CARB, abarcaron la gran mayoría del personal de la agencia involucrado en AB 617), la tasa de respuesta fue mucho más alta. menor en los CSC. Aquí, el número total de encuestados fue 109 (pero el número de encuestados para cada pregunta oscila entre 70 y 99). Según el número total de miembros del CSC (aproximadamente 500 en las 15 comunidades AB 617), esto da como resultado una tasa de respuesta para los CSC de alrededor del 15 %. Si bien esto cae dentro de los límites de una tasa de respuesta legítima (generalmente entre 5% y 30% para encuestas electrónicas), es demasiado bajo para servir como una muestra representativa de los miembros del CSC. Esta tasa de respuesta también varió entre los CSC. Como resultado, es importante interpretar los resultados para los miembros del CSC como solo una sugerencia de que hay problemas que justifican una reflexión adicional por parte de las partes interesadas de AB 617 y un estudio futuro en lugar de una declaración representativa de la percepción en cualquier CSC o en todos los CSC como entero.

Para abordar este tamaño de muestra reducido, no desglosamos los resultados de los residentes de CSC y las organizaciones comunitarias por comunidad AB 617 y, en su lugar, combinamos los resultados de todos los miembros de CSC. Esto tiene el efecto de combinar los resultados de los encuestados con perspectivas potencialmente diferentes. Sin embargo, cuando hay grandes diferencias entre los resultados de las comunidades AB 617, sugiere que debe haber algunas causas importantes para estas diferencias que deberían ser objeto de más investigación.

Otra limitación del estudio es que a los encuestados se les permitió indicar múltiples afiliaciones por comunidad de implementación de AB 617, así como también por rol. Si bien sus respuestas se contaron solo una vez, este método resultó en una superposición en algunas categorías, como un miembro de CSC que también forma parte del Grupo de consulta AB 617 y un beneficiario de Community Air Grant. Como resultado, nos enfocamos principalmente en los resultados de las categorías que no se superponen (miembros del Distrito de Aire, CARB y CSC).

Este informe se centra en las áreas en las que hubo mayores diferencias en las respuestas, así como en aquellas que abordan algunos de los temas más polémicos en el proceso de implementación de AB 617 según la investigación previa de los autores y, por lo tanto, no cubre la mayoría de las preguntas. en la encuesta. Los informes completos de la encuesta están vinculados en el Apéndice B.



# DESCUBRIMIENTOS IMPORTANTES

## LIDERAZGO COMUNITARIO

Una de las principales intenciones de AB 617 es que las personas más afectadas por la contaminación del aire ayuden a dar forma a las políticas para mejorar estas condiciones. Desafortunadamente, sobre la cuestión del éxito de AB 617 en “colocar a las comunidades en roles de toma de decisiones en el desarrollo de CAMP y/o CERP”, existe una gran desconexión entre la visión de los distritos de aire en comparación con la mayoría de los demás participantes. Algunos de estos comentarios críticos de las partes interesadas se escuchan en los comentarios de las encuestas.

Un miembro del CSC señaló la importancia de desarrollar el poder de la comunidad para llevar a cabo la supervisión y la rendición de cuentas de la agencia.

“Deje que CARB y los distritos de aire regionales sepan que está bien empoderar completamente a las comunidades, incluso si nos equivocamos en algunas cosas, no podemos hacerlo mucho peor que el statu quo. La renuncia al poder a regañadientes es condescendiente y socava la confianza. Sería diferente si las agencias estuvieran haciendo un gran trabajo antes de todo esto, pero no lo estaban, por eso era necesario el 617 y eso significa cambiar las cosas. La designación como comunidad 617 no es solo un reconocimiento de que se necesitan recursos, también es un reconocimiento de que se necesitan supervisión y responsabilidad”.

Un encuestado de CSC en español citó la necesidad de una mayor inclusión.

“Si se basarán en incluir a todas las comunidades los objetivos tendrán un mejor propósito, habrá más unidad y mayor colaboración de la comunidad”

Sin embargo, estas preocupaciones no solo las tienen los miembros del CSC. Un miembro del personal de CARB también planteó el problema de lo que ellos ven como un control indebido por parte de su propia agencia, así como de los Distritos del Aire, que desplaza la toma de decisiones de los CSC.

“Siento que con demasiada frecuencia los distritos de aire o CARB intentan acelerar el proceso al tomar decisiones que deberían ser responsabilidad de los miembros de la comunidad examinar y responder, o al menos con demasiada frecuencia ellos/nosotros presionamos para que la comunidad responda de cierta manera. camino. Es muy probable que las opciones CARB y los distritos de aire sean las opciones CORRECTAS, pero el punto de AB 617, al menos según entiendo el espíritu de la legislación, es poner el poder de tomar decisiones en manos de las comunidades. ellos mismos.”

## CAPACITACIÓN PARA MIEMBROS DEL CSC

La educación y la capacitación de los miembros del CSC en los elementos técnicos del control y la gestión de la calidad del aire son cruciales para el éxito del programa, pero no se brindan de manera suficiente. Esto se ilustra en la Figura 3 a continuación, que muestra niveles significativos de insatisfacción con la capacitación brindada al CSC para ser miembro efectivo del comité. Si bien existe cierta variación entre los grupos de encuestados, el nivel de los insatisfechos o muy insatisfecho con la capacitación es alto: el más alto es el Grupo de consulta (63 %), seguido del CSC (46 %), CARB (43 %) y Distrito del Aire (27 %).

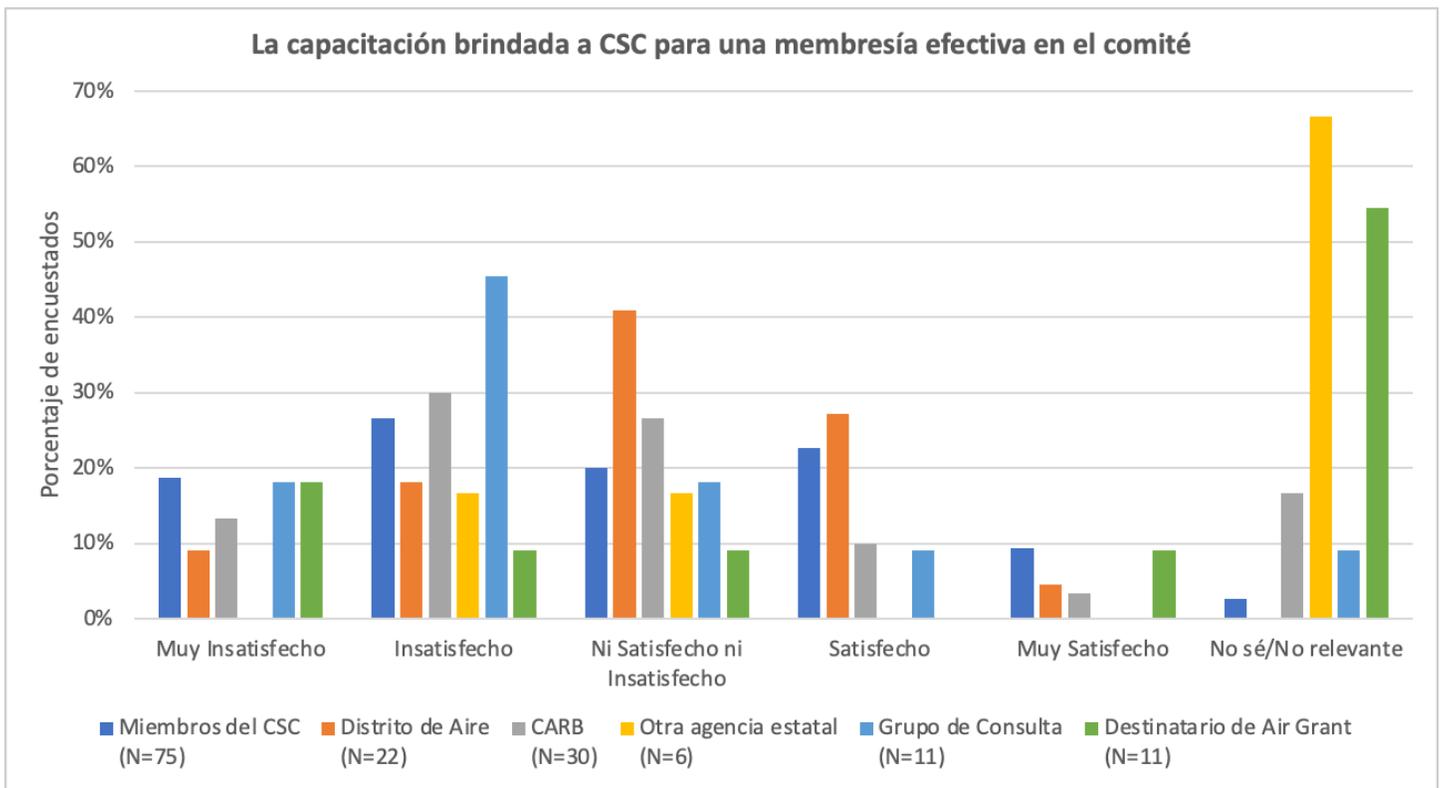


Figura 3: Calificaciones de satisfacción / insatisfacción de “La capacitación brindada a CSC para la membresía efectiva en el comité por grupo de interés” por grupo de interés.

Un comentario de un encuestado de CSC habla de la importancia y la brecha de la capacitación de los miembros de la comunidad.

“Es vital que las voces de la comunidad lideren este proceso. Tampoco se puede exagerar que las comunidades tienen un gran obstáculo de aprendizaje que deben superar para tomar las decisiones informadas que desean tomar para ser líderes efectivos. También está claro que ni los distritos de aire regionales, el personal de CARB ni la mayoría de los equipos de facilitación tienen la experiencia adecuada como educadores. Creo que hay importantes oportunidades perdidas para brindar a las comunidades el impulso de alfabetización que necesitan para participar plenamente al comprender tanto el contenido técnico como la historia política en torno a los problemas que estamos abordando.”

## COLABORACIÓN INTERINSTITUCIONAL Y COMUNITARIA

La colaboración entre agencias es uno de los procesos clave necesarios para una implementación exitosa de AB 617 porque muchas de las estrategias CERP requieren la participación de entidades locales, regionales y estatales. Desafortunadamente, existe una brecha entre las categorías de encuestados sobre la pregunta de qué tan bien AB 617 está "Ayudando a mejorar la colaboración entre CARB, los distritos de aire y las comunidades".

En general, las agencias públicas tienen calificaciones más altas sobre el tema de la colaboración que los CSC: el 64 % de CARB, el 63 % de otras agencias estatales y el 59 % de los encuestados del Distrito del Aire están satisfechos o muy satisfechos en comparación con solo el 47 % de los encuestados de

CSC. Esto indica que si bien la mayoría de las entidades estatales y regionales tienen una visión positiva de los avances en la colaboración, esto no es compartido en la misma medida con los representantes de la comunidad. En ese momento, también hay aproximadamente una cuarta parte de los encuestados del Distrito del Aire y dos tercios del Grupo de Consulta con esta opinión negativa, mientras que solo el 11 % de los encuestados de CARB están insatisfechos con el progreso de la colaboración.

Porcentajes		Miembros del CSC (N=99)	Distrito de Aire (N=31)	CARB (N=35)	Otra Agencia Estatal (N=8)	Grupo de Consulta (N=12)	Destinatario de Air Grant (N=12)
Ubicar a las comunidades en roles de toma de decisiones en el desarrollo de CAMP y/o CERP	Muy Insatisfecho	10%	0%	0%	0%	8%	0%
	Insatisfecho	13%	6%	20%	0%	17%	8%
	Ni Satisfecho ni Insatisfecho	21%	16%	23%	50%	58%	50%
	Satisfecho	29%	45%	29%	25%	8%	8%
	Muy Satisfecho	25%	29%	20%	0%	8%	17%
	No sé/No relevante	1%	3%	9%	25%	0%	17%
		↓ N=98	N = 32	N=36	N=8	N=12	N=13
Mejorar la colaboración entre CARB, los distritos de aire y las comunidades	Muy Insatisfecho	9%	3%	0%	0%	0%	0%
	Insatisfecho	17%	19%	11%	0%	33%	23%
	Ni Satisfecho ni Insatisfecho	24%	16%	19%	13%	17%	23%
	Satisfecho	28%	34%	39%	63%	42%	38%
	Muy Satisfecho	19%	25%	25%	0%	8%	8%
	No sé/No relevante	2%	3%	6%	25%	0%	8%
		↓ N=96	N=29	N=35	N=8	N=12	N=13
Avanzar en el abordaje de problemas de racismo estructural y justicia ambiental	Muy Insatisfecho	14%	10%	0%	0%	8%	8%
	Insatisfecho	27%	7%	23%	25%	33%	23%
	Ni Satisfecho ni Insatisfecho	22%	31%	40%	25%	33%	31%
	Satisfecho	19%	31%	17%	25%	17%	23%
	Muy Satisfecho	13%	7%	9%	13%	0%	8%
	No sé/No relevante	6%	14%	11%	13%	8%	8%

Figura 4: Calificaciones de satisfacción / insatisfacción de los objetivos clave de AB 617 por grupo de partes interesadas.

Un encuestado de habla hispana habló sobre los problemas de colaboración entre los Distritos del Aire, los CARB y otras agencias.

*“Provisionar las responsabilidades de las agencias locales y estatales. Las agencias explican durante el proceso de creación de documentos pero causa confusión y uno apunta el dedo a otro de quién es responsable por ciertas áreas regulares o trabajo problemático a la calidad del aire en nuestra comunidad. El estado necesita aclarar sus responsabilidades sobre el distrito de como se necesita que complete el programa incorporando a la comunidad en todo el proceso.”*

## JUSTICIA RACIAL Y AMBIENTAL

Existe una percepción dividida entre los grupos de encuestados cuando se trata de calificaciones sobre el abordaje de problemas de racismo estructural y justicia ambiental. Para los CSC, el 41% de los miembros están insatisfechos o muy insatisfechos con solo un 32% satisfecho o muy satisfecho. CARB tiene un nivel de satisfacción similar (26%) con solo un 23% insatisfecho o muy insatisfecho. Los distritos aéreos tienen la opinión más positiva con un 38 % satisfecho o muy satisfecho y un nivel de insatisfacción similar al de CARB (17 %). Como en muchas de las preguntas, el Grupo de Consulta es más negativo con solo un 17% satisfecho y un 41% insatisfecho o muy insatisfecho.

Los resultados de esta pregunta sobre justicia ambiental están alineados con los de la Pregunta 13: “¿Qué tan bien cumple la implementación de AB 617 con los principios de justicia ambiental?” Las percepciones positivas varían entre las entidades: más altas para los distritos de aire y CARB (ambos con 47 %) que ven la alineación muy bien o muy bien en comparación con solo el 33 % para los CSC y el 18 % para los miembros del Grupo de consulta. Por el contrario, todavía existe una fuerte opinión crítica constante con el 39 % de los CSC, el 33 % de los distritos de aire, el 36 % de CARB y el 54 % de los miembros del Grupo de consulta que ven la pregunta negativamente. Esto sugiere que trabajar en la alineación de AB 617 con la justicia racial y ambiental debería ser un área importante de enfoque en los próximos años.

Porcentajes	Miembro del CSC (N=72)	Distrito de Aire (N=21)	CARB (N=30)	Otra Agencia Estatal (N=6)	Grupo de Consulta (N=11)	Destinatario de Air Grant (N=11)
Mal	15%	0%	3%	17%	18%	0%
Algo Bien	24%	33%	33%	0%	36%	36%
Ni Bien Ni No Bien	24%	5%	7%	33%	18%	18%
Bien	18%	33%	40%	50%	18%	36%
Muy Bien	15%	14%	7%	0%	0%	9%
No Sé	4%	14%	10%	0%	9%	0%

Figura 5: Calificaciones de "¿Qué tan bien cumple la implementación de AB 617 con los principios de justicia ambiental?" por grupo de interés.

Un miembro del CSC proporcionó una visión histórica sobre el tema con algunas sugerencias para los próximos pasos.

“La justicia ambiental y el racismo solo se discutieron profundamente en el AB 617 Year 3 CSC más reciente del sur de Los Ángeles. No vi este nivel de diálogo en la comunidad de Year 1 [Wilmington, Carson, West Long Beach] y, por lo que he oído de los otros CSC, parece que no ha sido el centro de atención. Estoy muy interesado en el Plan del Pueblo que el grupo de Consulta AB 617 está desarrollando para abordar mejor el racismo estructural y la justicia ambiental. La capacitación sobre sesgos implícitos para todas las agencias y organizaciones involucradas también sería muy útil”.

Un comentario de un encuestado de CARB destaca la importancia de considerar los procesos históricos que crearon inequidades ambientales y los problemas en las políticas públicas que no los abordaron adecuadamente.

“Bueno, el racismo estructural y ambiental no eran palabras de moda cuando comenzó AB 617, por lo que se abordó como un problema socioeconómico. Pero la raza es lo que construyó los barrios en los que AB 617 busca transformar. Entonces, el hecho de que CARB y los distritos de aire no lo reconocieran con firmeza desde el principio fue culpa del gobierno”.

Si bien hubo muy pocos comentarios de los Distritos de Aire sobre la justicia ambiental (8 en total), hubo uno que aborda el tema en términos claros.

“Las comunidades necesitan más poder. Los principios de JA requieren que las comunidades estén empoderadas y hablen por sí mismas. Si esto se logra o no, varía enormemente entre distritos y entre comunidades”.

## ROL DE CARB

Una cuestión que se ha planteado constantemente durante el proceso de implementación de AB 617 ha sido el papel de CARB en las reuniones del CSC. Hay una amplia gama de opiniones al respecto, con un interés general en ver una postura más proactiva por parte del personal de CARB.

Porcentajes		Miembros del CSC (N=73)	Distrito de Aire (N=20)	CARB (N=27)	Otra Agencia Estatal (N=6)	Grupo de Consulta (N=11)	Destinatario de Air Grant (N=11)
Ser proactivo en la participación en CSC	Muy Insatisfecho	10%	15%	4%	0%	27%	0%
	Insatisfecho	18%	15%	15%	17%	18%	18%
	Ni Satisfecho ni Insatisfecho	16%	15%	15%	33%	9%	27%
	Satisfecho	32%	45%	37%	0%	27%	9%
	Muy Satisfecho	21%	5%	15%	17%	0%	9%
	No sé/No relevante	4%	5%	15%	33%	18%	36%

Figura 6: Calificación del nivel de satisfacción/insatisfacción con los roles de CARB por grupo de partes interesadas.

Como se muestra aquí, existe un nivel similar de opiniones negativas sobre el papel proactivo de CARB expresado por los miembros de CSC, Distrito del Aire, y Grupo de Consultación (28 %, 30 %, 45 % respectivamente) en comparación con solo el 19 % para CARB y el 17 % para otras agencias estatales. Y, sin embargo, es importante tener en cuenta que aproximadamente la mitad de los miembros de CSC, Distrito del Aire, y CARB ven el papel de CARB de manera positiva (53 %, 50 % y 52 % respectivamente) están satisfechos o muy satisfechos). En general, esto muestra que si bien hay cierto nivel de apoyo a la función de CARB, existe un margen significativo de mejora.

Un miembro del personal del Distrito del Aire articula una perspectiva común en relación con el conjunto completo de respuestas que exige un papel más proactivo.

“Desde que comenzó el programa AB 617, se supone que CARB es la agencia líder/supervisora; sin embargo, han tomado un papel secundario en el desarrollo e implementación de CERP. En mi experiencia, CARB solo ha brindado asistencia o lecciones aprendidas solo cuando se le solicitó o se le preguntó directamente en la mayoría de los casos. Espero que se produzca una mejora importante a medida que el personal de CARB tenga más experiencias con este programa y, con el tiempo, pueda ayudar mejor a los distritos y al programa en general”.

Muchos miembros de los CSC hacen llamados similares para un papel más proactivo para CARB al tiempo que reconocen las contribuciones positivas del personal de la agencia cuando están activos, incluso cuando esto puede ponerlos en relaciones incómodas con los Distritos de Aire. Esto habla del espacio desafiante para la agencia, ya que se inserta más profundamente en la gestión de la calidad del aire local que en el pasado, mientras equilibra su papel como parte neutral y con la máxima autoridad sobre los Distritos de Aire.

“CARB ha sido genial... si alguna vez hablan. CARB debería poder compartir las lecciones aprendidas entre las comunidades. Los Distritos Regionales del Aire no están en condiciones de entregar esa información. ¿Cómo llegamos a un lugar donde una agencia estatal de California está más preocupada por alterar los sentimientos del personal del distrito de aire local y los miembros de la junta que por perder su credibilidad con los residentes?”

Finalmente, este llamado a un papel más proactivo se refleja en un comentario que refleja muchos del propio personal de CARB, incluido en este comentario.

“CARB ha dado un paso atrás en gran medida y solo ha sido un observador. Este papel de observador que CARB ha asumido ha llevado a experiencias muy diferentes para las comunidades y ha llevado a que algunos distritos abusen de su poder percibido sobre el proceso AB617. Creo que CARB debe asumir un papel más importante en la supervisión de que los CSC estén facultados para tomar decisiones por su propia comunidad en lugar de que los distritos de aire les digan lo que se va a hacer”.

Un miembro del personal de CARB explica este desafío basándose en el hecho de que la participación de la agencia en AB 617 es un "cambio radical... con enormes repercusiones organizacionales, y carecemos de la infraestructura de información necesaria para implementar el programa de manera efectiva".

Estos datos cuantitativos y comentarios reflejan la necesidad de que CARB evalúe más sus roles en el proceso AB 617 y desarrolle las estructuras organizacionales, las culturas y los recursos necesarios para brindar el apoyo para la implementación que necesitan todas las partes.

## **PAPEL DE LOS DISTRITOS AÉREOS**

Los distritos de aire del estado sirven como la agencia de implementación principal para el desarrollo e implementación a escala comunitaria de los CAMP y CERP. Y, sin embargo, debido a que ambos conjuntos de documentos (especialmente los CERP) requieren una amplia colaboración entre los Distritos de Aire y los CSC que brindan la base para la participación comunitaria y con otros gobiernos y agencias implementadoras, AB 617 está ampliando en gran medida el tipo y el grado de las asociaciones que son involucrados. Dos preguntas en la encuesta examinan esta colaboración. 1) ¿Qué tan bien están los distritos de aire "brindando oportunidades adecuadas para que el CSC escriba o dé forma a acciones en el CERP o CAMP o tome decisiones sobre cómo se implementan estos planes?" y 2) ¿Qué tan bien están los Distritos de Aire "colaborando con otras entidades relevantes (ciudades, condados, comisionados agrícolas del condado, puertos, etc.)?"

En cuanto a la primera pregunta sobre la toma de decisiones del CSC a nivel agregado de todas las partes interesadas, existe un nivel moderado de apoyo a las funciones del Distrito del Aire. Aquí, el 44 % de todas las partes interesadas están satisfechos o muy satisfechos con las funciones de los Distritos de Aire, mientras que el 34 % de los encuestados están insatisfechos o muy insatisfechos. Sobre la segunda pregunta de colaboración con otras entidades relevantes, hay un nivel de apoyo un poco más bajo con solo un 38% satisfecho o muy satisfecho y un 30% insatisfecho o muy insatisfecho.

Desglosar esto por grupo de partes interesadas muestra grandes diferencias en la percepción. Por ejemplo, mientras que solo el 5 % de los encuestados del Distrito del Aire informaron estar insatisfechos o muy insatisfechos con sus funciones de apoyo a la toma de decisiones del CSC en los CAMP y CERP, todas las demás partes interesadas tuvieron índices de desaprobación mucho más altos (superando el 29 % para el CSC). encuestados insatisfechos o muy insatisfechos). Prevalece un patrón similar para la cuestión de los distritos de aire que colaboran con otras entidades relevantes. Aquí, el 5 % de los encuestados del Distrito del Aire informaron estar insatisfechos o muy insatisfechos con su desempeño en comparación con el 36 % de los miembros del CSC que expresaron esta opinión negativa.

Porcentajes		Miembros del CSC (N=72)	Distrito de Aire (N=19)	CARB (N=28)	Otra Agencia Estatal (N=6)	Grupo de Consulta (N=11)	Destinatario de Air Grant (N=11)
Brindar oportunidades adecuadas para que el CSC escriba o dé forma a acciones en el CERP o CAMP, o tome decisiones sobre cómo se implementan estos planes	Muy Insatisfecho	8%	0%	0%	0%	9%	0%
	Insatisfecho	21%	5%	25%	17%	9%	27%
	Ni Satisfecho ni Insatisfecho	24%	21%	18%	0%	45%	27%
	Satisfecho	22%	37%	29%	50%	18%	9%
	Muy Satisfecho	18%	32%	11%	17%	9%	0%
	No sé/No relevante	7%	5%	18%	17%	9%	36%
	Respuestas de la encuesta	↓ N=68	N = 20	N=28	N=6	N=9	N=10
Colaborar con otras entidades relevantes (ciudades, condados, comisionados agrícolas del condado, puertos, etc.)	Muy Insatisfecho	15%	0%	4%	0%	0%	10%
	Insatisfecho	21%	5%	11%	17%	22%	10%
	Ni Satisfecho ni Insatisfecho	15%	25%	18%	33%	11%	20%
	Satisfecho	24%	35%	29%	33%	33%	30%
	Muy Satisfecho	15%	25%	21%	0%	11%	10%
	No sé/No relevante	12%	10%	18%	17%	22%	20%

Figura 7: Calificación de satisfacción/insatisfacción con las funciones del Distrito del Aire por grupo de partes interesadas

Esta disparidad en las calificaciones se ilustra en una serie de comentarios sobre la cuestión de cómo se podría mejorar el papel de los distritos de aire.

Un representante del Distrito del Aire proporcionó una declaración reflexiva de sus diligentes intentos de responder a las solicitudes de CSC a pesar de las limitaciones logísticas.

“Personalmente, he visto la frustración de los miembros del CSC a medida que continuamos tratando de escuchar y brindar la información que solicitan. Desafortunadamente, hay casos en los que la información que solicitan no está disponible, como datos y estudios de salud específicos de la comunidad, o hay desafíos para proporcionar la información cuando la legislación proporciona una cantidad de tiempo tan limitada para completar un CERP y /o CAMP.”

Un comentario de un encuestado de CARB también elogia los esfuerzos positivos de algunos distritos de aire mientras llama a otros con enfoques menos constructivos para la participación comunitaria.

“Hay algunos distritos de aire que son maravillosos para empoderar y brindar el apoyo necesario para que los CSC tengan éxito. Sin embargo, hay algunos distritos de aire que están manipulando y subyugando a los CSC para que cumplan las órdenes del distrito de aire. Los distritos de aire deben centrarse en el empoderamiento y el apoyo de los CSC y permitir que los CSC decidan cómo se debe desarrollar e implementar el CERP o CAMP”.

Finalmente, dos comentarios de algunos miembros del CSC también brindan una perspectiva matizada. Un miembro del CSC describe las mejoras evolutivas de su Distrito del Aire:

“Creo que mi distrito de aire [X] se estira demasiado. Necesitan más recursos para ser eficaces. No han podido dar seguimiento a todas las inquietudes de los miembros de la comunidad. Parece que les está yendo mucho mejor incorporando a la comunidad en un entorno participativo en el año 3 en comparación con la comunidad del año 1, por lo que hay esperanza de que estén evolucionando”.

Otro comentario establece su visión para la toma de decisiones centrada en el CSC: “Los distritos de aire deben empoderar al CSC para que construya estos planes y tome todas las decisiones relacionadas con ellos, y luego la implementación del control”.

## PAPEL DE LA INDUSTRIA

Un tema que ha suscitado mucha controversia ha sido el papel de la industria en los CSC y en la implementación de AB 617 en su conjunto. Existe una división en la percepción entre aquellos que ven a la industria como parte de la comunidad y por lo tanto una parte legítima e importante de los CSC y aquellos que desean limitar la influencia de la industria argumentando que es un conflicto de interés que el sector regulado participe en el desarrollo de los reglamentos. Esta división se escucha en los siguientes comentarios.

Un miembro de CSC representa los comentarios de muchos en la encuesta que critican el papel de la industria.

La industria de "consultoría" nunca debería haber sido interpretada en el sentido de que los representantes de la industria deberían "votar sobre su propio monitoreo o reducciones de emisiones". Los representantes de la industria pueden presentar su caso en los últimos 90 segundos a 5 minutos de las reuniones como el público en general.

Este sentimiento se refleja en un comentario de un representante de una agencia estatal que no pertenece a CARB.

“La industria debería tener un asiento en la mesa pero no poder para influir en las decisiones del CSC (ya tienen suficiente poder)”.

Por el contrario, hay una serie de comentarios de representantes de la industria que piden una mayor participación de la industria en los CSC.

Un encuestado de la industria observó:

“En el [X CSC] solo hay dos miembros comerciales sin derecho a voto. Creo que las empresas y la industria son parte de la comunidad y deberían tener un voto, incluso si es una pequeña parte del comité”.

Otro encuestado de la industria se hizo eco de esta percepción:

“El [Distrito X], como todos los organismos reguladores, debe ser fácil de usar para la industria. Estamos todos juntos en esto. Una vez que el [Distrito X] elimine toda industria, ¿qué pasará con millones de californianos en situaciones socialmente desfavorecidas?”

Otro miembro del CSC de la industria hace un punto más matizado, no sobre el CSC de la participación industrial sino en el impacto potencial de los CERP en las pequeñas empresas en contraste con los grandes actores corporativos.

“Una pregunta que tengo es ¿cómo apoyamos a tantas pequeñas empresas familiares que no pueden cumplir con las decisiones políticas que solo las grandes empresas adineradas pueden asumir? Lo último que quiero ver es una mayor consolidación de industrias y negocios por parte de las multinacionales”.

Está claro que se necesitará más diálogo sobre el papel de la industria por parte de todas las partes en el proceso AB 617. Este es un tema importante abordado en el borrador de revisión del Plan del Pueblo, desarrollado por un “grupo de escritores” de representantes de organizaciones comunitarias del Grupo de Consulta AB 617. Idealmente, el diálogo público sobre el borrador de revisión y el desarrollo de la versión final proporcionará un foro para esta consideración del papel de la industria.

## EVALUACIÓN DE LOS PLANES COMUNITARIOS DE MONITOREO DEL AIRE (CAMP)

Hay una variedad de calificaciones de satisfacción entre los grupos de partes interesadas en los Planes de Monitoreo del Aire de la Comunidad (CAMP) desarrollados bajo AB 617. Un 55% de los encuestados del Distrito del Aire están satisfechos o muy satisfechos con la calidad de sus CAMP. Esto se compara con solo el 41% de los miembros del CSC. Por el contrario, ningún encuestado del Distrito del Aire estaba insatisfecho o muy insatisfecho en comparación con el 17% de los encuestados de CSC. Como se señaló en la sección de limitaciones, la tasa de respuesta relativamente baja para los CSC significa que estos datos deben tomarse como preguntas importantes en lugar de presentar una descripción representativa de las percepciones de los CSC.

Hubo cierta convergencia entre los CSC y los Distritos del Aire en su preocupación por el momento y la capacidad de los CAMP para informar a los CERP, como afirma esta cita ilustrativa de un encuestado del Distrito del Aire.

“El momento de una comunidad CAMP y CERP se presta a ser un escenario de "carro delante del caballo". ¿Cómo puede el CAMP informar al CERP si se desarrollan e implementan en conjunto?”

Esto era repetido por dos comentarios de miembros del CSC sobre cómo algunos distritos de aire predeterminaron ubicaciones, fuentes y objetivos de monitoreo.

“Los datos de monitoreo del aire deben usarse para dirigir las necesidades/deseos del CSC. En una de mis ubicaciones, se predeterminó una suposición sobre lo que está causando la contaminación en la comunidad y se asignaron decisiones/dinero en base a estas suposiciones ANTES de que se completara el monitoreo del aire. ¿No debería hacerse un monitoreo PRIMERO para determinar quiénes son los culpables?”

“El Distrito [X] ya ha contratado a dos empresas [A y B] para realizar un Monitoreo de la Calidad del Aire en la Comunidad en nuestras Comunidades del Proyecto Piloto sin nuestra aprobación, sin nuestra participación en la determinación de qué empresas podríamos querer usar, qué tipo de monitoreo AQ equipo que nos gustaría usar, qué productos químicos queremos monitorear, qué tipo de datos queremos recopilar y qué tipo de informes nos gustaría tener”.

Además de este asunto del “carro delante del caballo”, los miembros del CSC tienen una variedad de otras preocupaciones. Algunos de estos comentarios se centraron en los problemas de los distritos de aire que hacen uso de los datos significativos disponibles de los sistemas de monitoreo de bajo costo administrados por la comunidad, como se ve en un comentario de un miembro del CSC.

“No todos los distritos de aire regionales apoyan las redes de sensores remotos de bajo costo recomendadas. No aprecian el potencial de compromiso y comunicación. Algunos de nosotros nos opusimos a nuestros CAMP y suplicamos modificarlos solo para que nos dijeran que la aprobación de CSC no se aplica al CAMP solo al CERP. Tuvimos que rogar para que se reconocieran nuestros proyectos de Community Air Grant”.

## PROGRAMAS DE REDUCCIÓN DE EMISIONES EN LA COMUNIDAD (CERP)

Los Programas de Reducción de Emisiones en la Comunidad (CERP) son el corazón de la estrategia de implementación AB 617 para mejorar la calidad del aire en las comunidades diseñadas y, como tales, son un indicador clave del éxito. A escala de todas las partes interesadas, existe un apoyo mixto a los CERP “potenciales para reducir sustancialmente la contaminación del aire y las exposiciones y proteger la salud en las comunidades desfavorecidas”. Como en muchos de los otros indicadores, los CSC tuvieron la opinión más negativa con un 17 % insatisfecho o muy insatisfecho y solo un 39 % satisfecho

o muy satisfecho. Esto se compara con la visión mucho más positiva de CARB (6 % insatisfecho o muy insatisfecho y 47 % satisfecho o muy satisfecho) y Distrito del Aire con solo 2 % insatisfecho o muy insatisfecho y 53 % satisfecho o muy satisfecho.

Los comentarios de los encuestados sobre cómo mejorar los CERP (de la Pregunta 12) de todo el grupo de partes interesadas ilustran esta variedad de evaluaciones.

Dos comentarios, uno de un encuestado del Distrito del Aire y otro de un miembro del CSC, indican un claro conflicto en las perspectivas. Si bien el miembro del personal del Distrito del Aire pide "más enfoque en el esfuerzo de reducción de emisiones en lugar de la exigibilidad/implementación de la reducción de la exposición de cosas que no están dentro de la jurisdicción de la agencia de calidad del aire", el miembro del CSC pide lo contrario:

"La reducción de la exposición y la creación de oportunidades económicas son estrategias igualmente válidas para la reducción de emisiones. La salud pública ES un valor de AB 617. Algunos miembros del personal del distrito de aire regional deben aprender eso".

Esta diferencia de definición de lo que requiere la ley y cuáles deberían ser las responsabilidades del Distrito ayuda a explicar algunos de los conflictos entre estos dos conjuntos de partes interesadas.

Si bien muchos comentarios del CSC incluyen un impulso para que los CERP aborden el uso de la tierra, algunos encuestados del Distrito del Aire expresan su preocupación sobre su capacidad para hacerlo. Por ejemplo, un encuestado del Distrito del Aire pidió cambios para ayudar a sus agencias a evitar verse atrapadas en una contradicción entre la demanda de las partes interesadas y su capacidad percibida para satisfacerla.

"Proporcionar a los distritos de aire jurisdicción sobre el uso de la tierra o limitar el alcance de AB 617 para centrarse solo en los problemas de calidad del aire sobre los que los distritos de aire tienen jurisdicción sobre el uso de la tierra".

Otro tema identificado con los CERP son los mecanismos de rendición de cuentas para implementarlos. Dos comentarios sobre cómo mejorar los CERP: uno de un encuestado de CARB y otro de un miembro de CSC se repiten a este respecto.

El encuestado de CARB recomendó: "Encuentre una manera de hacer que los CERP sean más específicos, agresivos, rastreables y factibles".

Un encuestado de CSC se hizo eco del sentimiento acerca de hacer que los CERP estén más orientados a los resultados.

"El CERP específico que se ha desarrollado para [la comunidad X] no se puede medir en términos de éxito y no tiene muchas medidas implementables de manera realista debido a las severas limitaciones de financiamiento asociadas con las medidas CERP específicas. Si bien hubo una gran participación de la comunidad en el desarrollo del CERP, no está tan claro cómo se pueden abordar de manera significativa los problemas de las medidas de justicia ambiental si muchas de las medidas del CERP no cuentan con más fondos".

## PROBLEMAS DE LA LEGISLACIÓN ORIGINAL

Si bien existe reconocimiento por el papel de la legislatura en la creación de AB 617, existe una gran preocupación entre todas las partes interesadas sobre dos elementos de la ley: su cronograma y la coincidencia entre sus requisitos y los fondos disponibles.

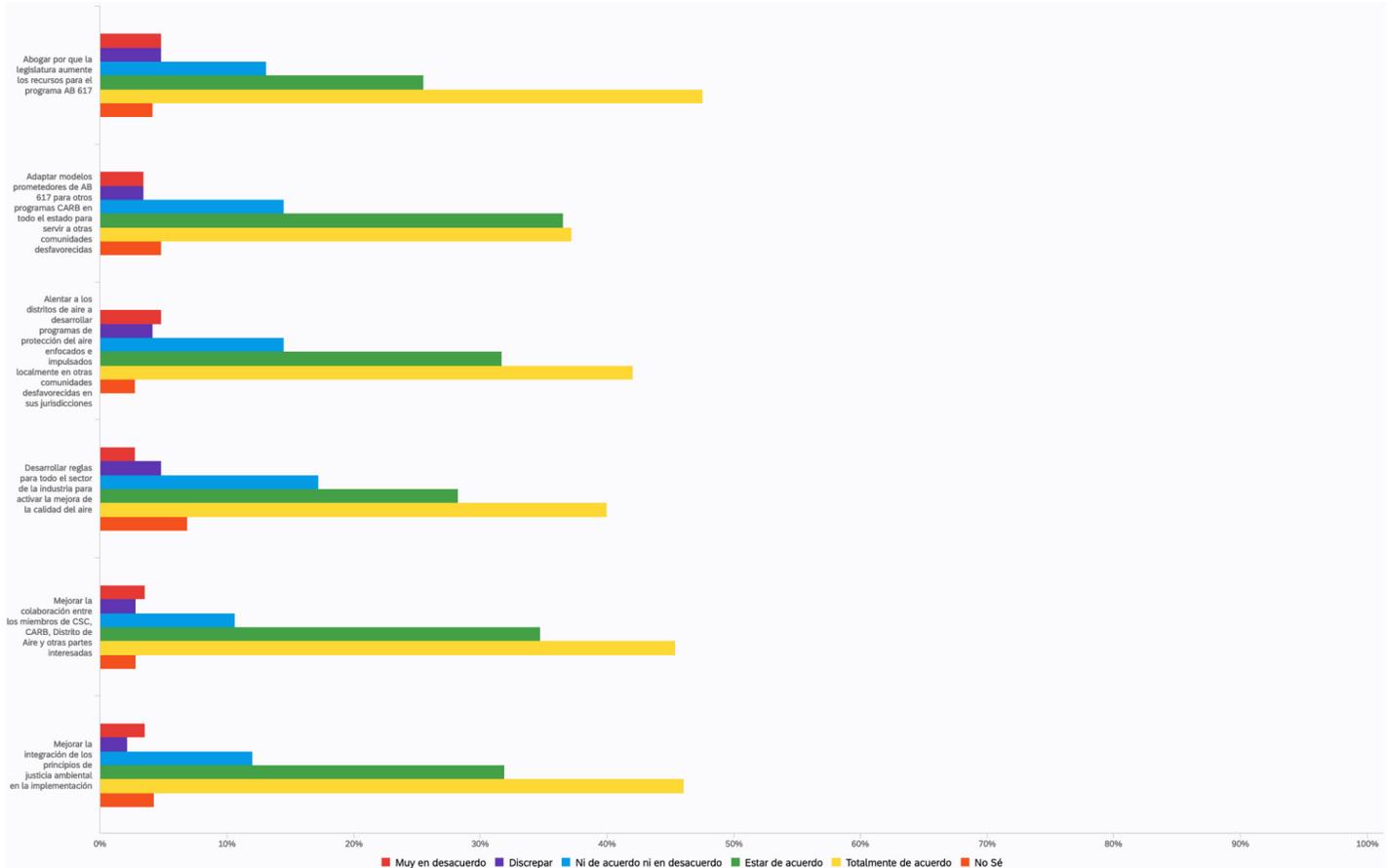
Un aspecto en el que casi todas las partes interesadas están de acuerdo es el problema del cronograma muy corto requerido por la legislación AB 617 para implementar el programa, incluido el desarrollo de los CAMP y CERP. De todos los encuestados, casi la mitad (47 %) estaba insatisfecho o muy insatisfecho con la "adecuación de los plazos de implementación requeridos", en comparación con solo el 21 % que estaba satisfecho o muy satisfecho. De manera similar, el 44 % de todos los encuestados se mostró insatisfecho o muy insatisfecho con la forma en que la legislatura proporciona suficientes recursos financieros para implementar la política, mientras que solo el 35 % se mostró satisfecho o muy satisfecho. Un representante del Distrito del Aire señaló la difícil posición en la que los coloca la legislación en relación con las demandas del CSC.

“Los plazos limitados para el desarrollo y la implementación de los CERP y CAMP serán un desafío constante y una fuente de frustración para los miembros del CSC, haciéndolos sentir que los distritos de aire no los escuchan o no están dispuestos a brindarles lo que piden. Sin embargo, es comprensible que haya plazos establecidos para que se complete este trabajo, ya que las comunidades en las que se está enfocando tienen una necesidad inmediata de reducir los niveles de contaminación del aire y su exposición a la contaminación del aire”.

Como se señaló en las secciones anteriores, este problema de tiempo también se tradujo en la dificultad de que los datos del CAMP desempeñaran un papel importante en la orientación de las prioridades y estrategias en los CERP.

## PASOS FUTUROS

Existe un alto grado de acuerdo entre todas las partes interesadas sobre los tipos de pasos futuros necesarios para mejorar la implementación de AB 617. Esto se muestra en las respuestas a la Pregunta 14 que pide a los encuestados que indiquen su nivel de acuerdo con una variedad de opciones. Como se muestra en la Figura 11 a continuación, la gran mayoría de los encuestados está de acuerdo o muy de acuerdo con todas las opciones.



n=145 respuestas

**Figura 8:** Nivel de acuerdo/desacuerdo con estas “oportunidades para los miembros del CSC, CARB, distritos de aire y otras partes interesadas para mejorar la implementación de AB 617” entre todas las partes interesadas.

Los comentarios de los encuestados aportan más matices a estas ideas de las diferentes categorías de partes interesadas.

Un miembro del CSC presenta recomendaciones que se enfocan en los beneficios directos para las poblaciones desfavorecidas a través de nuevas acciones del Distrito del Aire además de sus esfuerzos existentes.

“Necesitamos reducciones directas de la contaminación, a través de controles y cambios de zonificación, cumplimiento de las normas existentes y beneficios directos para los hogares de bajos ingresos, como dinero para climatización, electrificación, etc. Las reducciones y los beneficios directos nos acercarían mucho más a nuestros objetivos que a largo plazo. planes que se basan en programas existentes que entregan dólares de incentivos a los contaminadores corporativos que deberían pagar su propio camino o eliminarlos gradualmente”.

Otro miembro del CSC se enfoca en la necesidad de mejorar la educación, el proceso grupal y la atención a los problemas sociales estructurales.

“AB617 necesita más enfoque en las diversas necesidades de capacitación para todos los participantes, incluidos CARB, los distritos de aire, las industrias y los miembros de la comunidad, es decir, sesgo implícito, antirracismo, microagresiones raciales, maltrato racial, que describe cómo la incomodidad de hablar sobre raza se transmite a través de la educación. sistemas, líneas rojas, ciencia de la contaminación del aire, tecnología de monitoreo, tecnología de reducción de emisiones, tipos y aplicabilidad de varios tipos de estudios de salud, etc.”

Como se señaló anteriormente, la financiación es un problema importante, al igual que la colaboración entre agencias. Esto se escucha de un representante del Distrito del Aire.

“La ley necesita más recursos, financiación marcar la diferencia. Además, necesita la ayuda de otros funcionarios electos y agencias locales, ya que gran parte de lo que quieren los CSC no está bajo la jurisdicción del [Distrito de Aire] (como cuestiones de zonificación... fuentes móviles, etc.)”.

Un encuestado de CARB se hace eco de este enfoque en la financiación y la colaboración entre agencias.

“Llevar la colaboración con los consejos de gobierno es fundamental. Ninguna comunidad estaría en este lugar si hubiera un mejor uso de la tierra y otras políticas. Desde la perspectiva de la EPA/CARB/Legislatura, esta es una buena oportunidad para involucrar a los tomadores de decisiones locales en cambios más amplios e integrales que lleguen a la raíz de los problemas que comparten muchas de las comunidades AB617”.

Otro encuestado de CARB hace un comentario similar sobre la colaboración.

“[E]n particular, creo que mejorar el nivel de colaboración entre CARB, los distritos de aire y los miembros de la comunidad debería ocupar el primer lugar, así como integrar completamente los principios de EJ. Con demasiada frecuencia, el objetivo central de la acción impulsada por EJ se olvida para AB 617, a medida que desaparecemos entre la maleza”.

Otro encuestado de CARB habla de la necesidad de un enfoque sostenible para la implementación de AB 617.

“Necesitamos encontrar un modelo más sostenible para la implementación de AB 617. AB 617 no solucionará todos los problemas de calidad del aire. Deberíamos comenzar a ver el programa como el catalizador, la capacitación, la práctica para que todas las agencias involucradas realicen sus operaciones gubernamentales de manera más equitativa y justa. Los aprendizajes de AB 617 deberían filtrarse en todo el trabajo de políticas”.

Este tema de la implementación a largo plazo se refleja en otro encuestado de CARB.

“A largo plazo, por supuesto, los resultados de AB 617 deben adaptarse a otras comunidades necesitadas, ese siempre ha sido el objetivo implícito, si no declarado, del programa. Pero el programa todavía está pasando por intensos dolores de crecimiento, que seguirán siendo complicados y polémicos, y ampliar el alcance demasiado pronto creo que realmente afectará la capacidad de refinar y mejorar aún más el proceso”.

Un encuestado de otra agencia estatal también habla sobre el tema de la coordinación desde una perspectiva de aprendizaje.

“Proporcionar un centro central para que las comunidades puedan compartir lo que han aprendido para que cada comunidad no tenga que reinventar la rueda. Aumentar la educación

de la comunidad sobre la relación entre la contaminación del aire y la salud e incorporar consideraciones de salud en el CERP”.

Finalmente, otro representante de la agencia estatal ofrece una idea, reflejada en los comentarios de varios otros encuestados de múltiples categorías, sobre una forma de expandir en gran medida el impacto de AB 617 más allá de las estrategias específicas de la comunidad hasta la fecha.

“El desarrollo de reglas para todo el sector de la industria permitirá reducciones de emisiones más directas, lo que también beneficiará a otras comunidades. Tratar de mejorar la calidad del aire de una comunidad a la vez llevará demasiado tiempo, por lo que me gusta la idea de ampliar el alcance de AB 617 siempre que sea posible”.



# CONCLUSIÓN

Hay una serie de implicaciones que se pueden extraer de los datos presentados anteriormente. Sin embargo, antes de presentarlos, es importante reiterar que las bajas tasas de respuesta de los CSC significan que estos datos no deben considerarse representativos de los CSC en su conjunto y, en cambio, deben usarse para plantear preguntas que deben considerar las partes interesadas de AB 617 y servir de base para futuras investigaciones.

1. Los puntajes significativamente más bajos para los miembros del Comité Directivo Comunitario (CSC) para la mayoría de las preguntas en comparación con los distritos de aire y CARB indican que es necesario más diálogo para aprender y, en última instancia, resolver las inquietudes de los miembros del CSC.
2. Los datos sobre el desempeño de CARB indican que se necesita un enfoque más proactivo (a pesar de algunos avances recientes), incluido un mejor apoyo para los CSC en los casos en que los distritos de aire no respetan las voces y la toma de decisiones de los CSC.
3. De manera similar, los puntajes y comentarios sobre el desempeño del Distrito de Aire indican que otorgar mayores roles de toma de decisiones a los CSC es una mejora crítica para cumplir con las metas de la legislación y el Plan AB 617.
4. Hay preocupaciones, especialmente entre los CSC, sobre la alineación de los CAMP con las prioridades de la comunidad sobre qué, dónde y cómo monitorear los contaminantes del aire. Por lo tanto, la estructura y la aplicación del monitoreo de la calidad del aire en AB 617 son áreas importantes para un mayor diálogo.
5. La amplia variación en las calificaciones de satisfacción con los CERP en las comunidades indica una mayor atención al desarrollo de estrategias que estén alineadas con las prioridades de la comunidad, que brinden valor adicional más allá de las actividades existentes del Distrito del Aire y que estén más directamente relacionadas con la reducción de la exposición y la mejora de la salud pública.
6. El llamado constante de todas las partes interesadas para mejorar la capacitación técnicamente orientada para los miembros de CSC y la justicia ambiental y la participación comunitaria para los distritos de aire y CARB respaldan una estrategia de educación integral para las partes implementadoras.
7. Existe un acuerdo generalizado entre todas las categorías de encuestados sobre los problemas de la brevedad del plazo para llevar a cabo con éxito la legislación.
8. Existe un apoyo mixto para obtener recursos financieros adicionales para implementar la política en lugar de hacer un mejor uso de los recursos existentes.
9. Trabajar con la legislatura y la Oficina del Gobernador será un elemento importante para mejorar AB 617 (y posiblemente otros proyectos de ley de seguimiento) en el futuro.

Este informe Instantáneo ha brindado algunas perspectivas de alto nivel sobre los éxitos, los desafíos y las lecciones aprendidas de los primeros tres años de la implementación de AB 617 y, con suerte, ha preparado el escenario para un diálogo productivo y una mayor investigación sobre cómo ayudar a todas las partes interesadas a colaborar para mejorar su desempeño en el futuro.

## AGRADECIMIENTOS

Este estudio fue realizado por Jonathan London Ph.D. y Peter Nguyen BA de UC Davis bajo contrato con la Junta de Recursos del Aire de California.

El estudio fue asesorado por un comité de expertos de líderes comunitarios AB 617, incluidos la Sra. Margaret Gordon, Nayamin Martinez, Luis Olmedo, Matt Holmes, Christian Torres y Jesse Marquez. Los autores agradecen a sus socios en CARB y en el comité asesor de la comunidad, así como a los líderes de Harder and Company que copatrocinaron la convocatoria AB 617 que este informe ayudó a informar.

## CITA PREFERIDA.

London, Jonathan y Nguyen, Peter (2021) Proyecto de ley de la Asamblea 617: Un Informe Instantáneo. Davis CA: Universidad de California Davis.

## DESCARGOS DE RESPONSABILIDAD:

Las opiniones expresadas en este artículo pertenecen únicamente a 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 respaldo ni recomendación de uso.

## NOTAS FINALES

<sup>1</sup> Para informes recientes sobre AB 617 ver: 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.

<https://ww2.arb.ca.gov/sites/default/files/2020-10/17RD035%20-%20English%20-%20AB%20617%20UC%20Davis%20Report%20Final%20for%20distribution.pdf>; California

Environmental Justice Alliance (2021) Lecciones de los planes de reducción de emisiones comunitarias de California: la implementación defectuosa de AB 617 no debe repetirse: [https://caleja.org/wp-content/uploads/2021/05/CEJA\\_AB617\\_r4-2.pdf](https://caleja.org/wp-content/uploads/2021/05/CEJA_AB617_r4-2.pdf). Véase también Ryan, Benjamin (2020) Esta ley de California ofrece a Biden una herramienta en la lucha por la justicia ambiental. La Nación. 20 de diciembre de 2020. <https://www.thenation.com/article/environment/ab617-environment-california-epa/>.



# APÉNDICE A

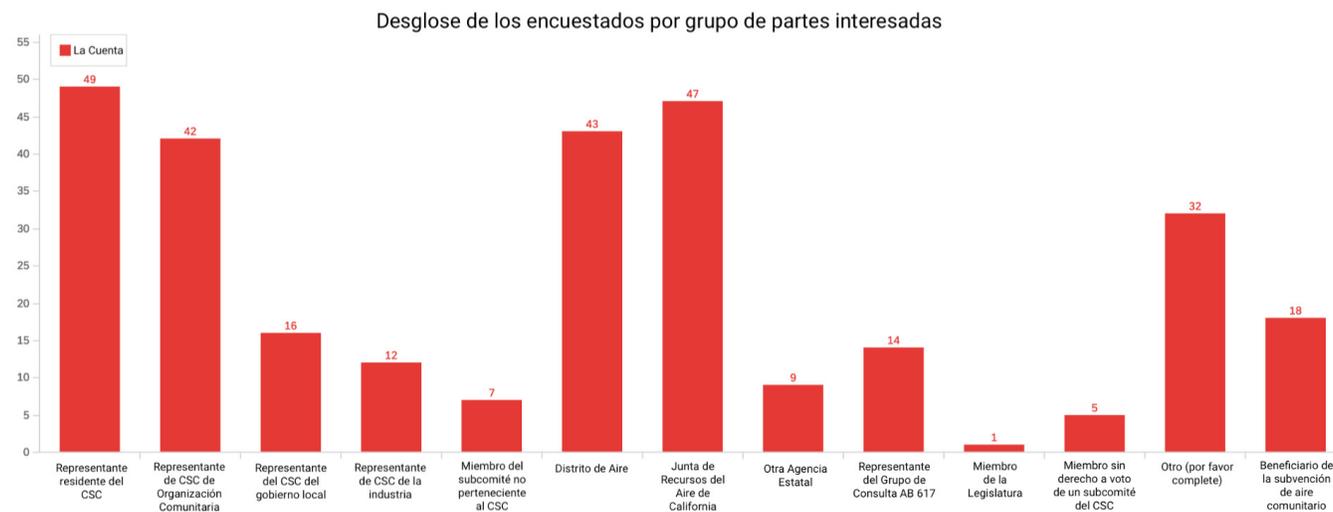


Figura yo. Desglose de los encuestados por grupo de partes interesadas

# APÉNDICE B

Encuentre los enlaces a los informes completos de la encuesta para las versiones en inglés y español a continuación:

- [Enlace al informe completo de la encuesta en inglés](#)
- [Enlace al informe completo de la encuesta en español](#)