



Actualización de los objetivos regionales de el SB 375 - Taller 2

21 de mayo de 2025

Bienvenida y Agenda

- Bienvenida y presentaciones
- Resumen de el SB 375
- Proceso y cronograma de actualización de objetivos
- Escenarios objetivo ilustrativos
- Resumen de los comentarios recibidos
- Próximos pasos
- Breve informe de progreso de el SB 150
- Preguntas y comentarios

Objetivos de hoy

- Compartir escenarios ilustrativos sobre el establecimiento de objetivos y los comentarios recibidos hasta la fecha.
- Escuchar sus comentarios sobre los escenarios actuales y otros escenarios que CARB debería considerar explorar.
- Presentar el trabajo del Informe de Progreso de la SB 150 de 2026.

Descripción general de la SB 375

Metas de GEI del Plan Regional



Statewide	-19%
MTC/ABAG	-19%
SACOG	-19%
SANDAG	-19%
SCAG	-19%
Fresno COG	-13%
Kern COG	-15%
Kings CAG	-13%
Madera CTC	-16%
Merced CAG	-14%
San Joaquin COG	-16%
Stanislaus COG	-16%
Tulare CAG	-16%
AMBAG	-6%
Butte CAG	-7%
San Luis Obispo COG	-11%
Santa Barbara CAG	-17%
Shasta RTA	-4%
Tahoe MPO	-5%

Alcanzar los objetivos: Estrategias comunes de SCS

Tipo de estrategia	Ejemplos
<i>Uso del suelo</i>	Desarrollo de relleno, aumento del desarrollo multifamiliar y/o de lotes pequeños, aumento de la densidad para desarrollo residencial y comercial, desarrollo orientado al transporte público, usos mixtos del suelo, equilibrio entre empleo y vivienda, etc.
<i>Transporte</i>	Aumento de la infraestructura y las operaciones de transporte, infraestructura para bicicletas y peatones, calles completas, TDM, TSM, uso compartido de vehículos y furgonetas, teletrabajo, etc.
<i>Tarifas locales y regionales</i>	Carriles de peaje, tarifas de estacionamiento, tarifas por congestión, tarifas de cordón, etc.
<i>ZEV y nueva movilidad</i>	Infraestructura de carga para ZEV, incentivos para ZEV, vehículos compartidos, bicicletas compartidas/micromovilidad, microtránsito, etc.

Proceso y cronograma de actualización de objetivos

¿Qué es la actualización de objetivos de el SB 375?

- La CARB debe actualizar sus objetivos de reducción de emisiones de GEI al menos cada 8 años
- Los objetivos anteriores se establecieron en 2010 y 2018
- Las actualizaciones para el año objetivo 2035 se aprobarán en 2026
- Los nuevos objetivos se aplicarán al quinto ciclo de los SCS

Por qué es importante la actualización de los objetivos

- Los objetivos determinan los esfuerzos necesarios para alcanzarlos (ej., cambios en el entorno construido y los servicios en cada región)
- Las características de una comunidad sostenible, como viviendas asequibles cerca de destinos esenciales y una variedad de opciones de transporte con bajas emisiones de carbono, también generan resultados más equitativos
- Los objetivos garantizan que las actividades de el SB 375 contribuyan al logro de los objetivos climáticos del plan de alcance

Cronograma general de actualización de objetivos



Consideraciones de entrada para la actualización de destino

Directivas sobre clima y calidad del aire y cambios regulatorios

- Plan de Alcance
- Autos Limpios Avanzados II

Avances logrados

- Informe de progreso de el SB 150 y datos actualizados

Investigación

- Investigaciones más recientes (p. ej., teletrabajo, vehículos autónomos, etc.)

Aportaciones de los socios

- Recomendaciones de la MPO y datos de apoyo
- Organizaciones no gubernamentales, agencias estatales y público en general

Plan de Alcance del Cambio Climático AB 32

El transporte generó el 50 % de las emisiones de GEI a nivel estatal en 2019, la principal fuente de emisiones

Las emisiones del transporte se pueden abordar de tres maneras generales:

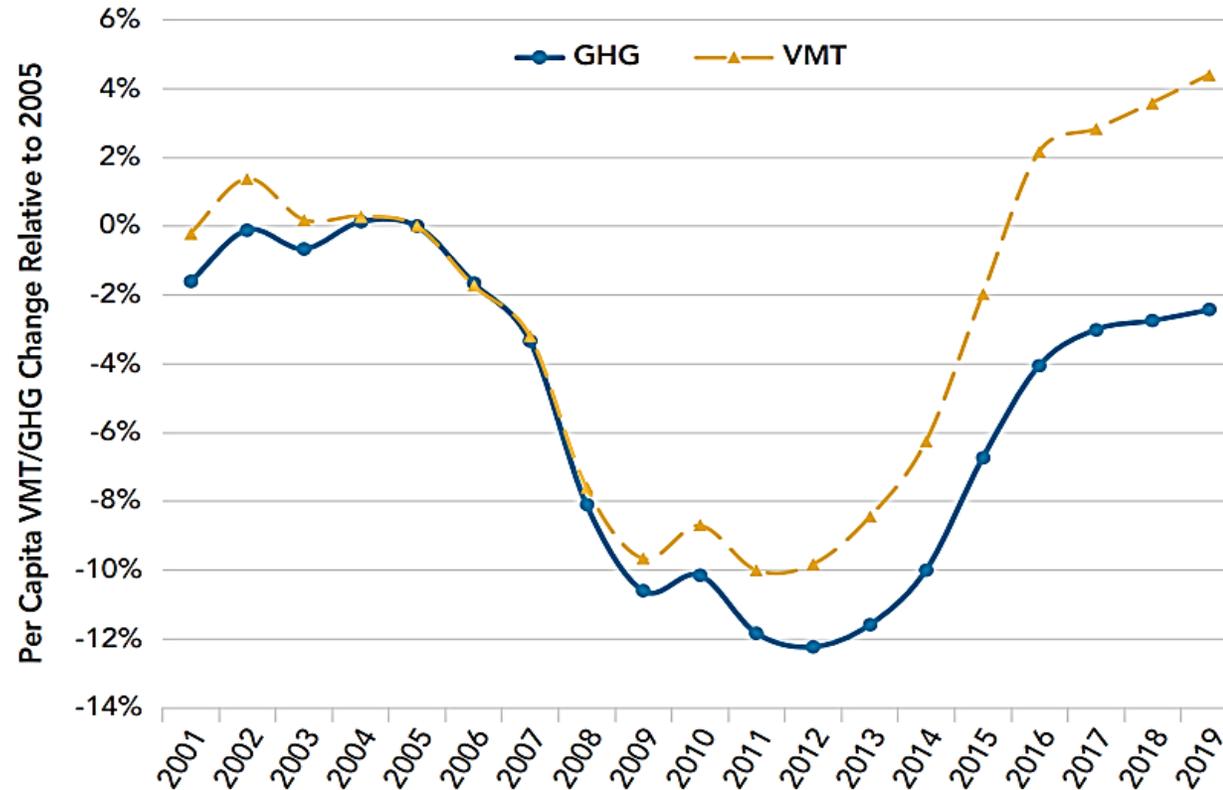
- **Tecnología** (como los vehículos eléctricos)
- **Combustibles**
- **Viajes en vehículo** (kilómetros recorridos por vehículo (VMT))

A pesar de los vehículos más limpios y los combustibles bajos en carbono, el camino hacia la neutralidad de carbono para 2045 también depende de la reducción de los VMT per cápita

- Reducir los VMT per cápita en un **25 % para 2030**
- Reducir los VMT per cápita en un **30 por ciento para 2045**

Informes y datos de el SB 150

FIGURE 2. LIGHT-DUTY VMT AND GHG PER CAPITA RELATIVE TO 2005
(CALIFORNIA'S 18 MPO REGIONS AGGREGATED)^{40, 41}



2019 data indicate that nearly all regions were far from achieving 2020 targets set by CARB.

Escenarios objetivo ilustrativos

Establecimiento de objetivos: escenarios ilustrativos de objetivos del SCS a nivel estatal

Escenarios basados en el Plan de Alcance (Descendente):

- **Escenario 1:** Se utiliza un cálculo retrospectivo a partir del objetivo de los VMT para 2045 del Plan de Alcance de 2022
- **Escenario 2:** Se utiliza la interpolación para encontrar el valor entre los objetivos de los VMT para 2030 y 2045 del Plan de Alcance de 2022

Objetivos sin cambios (De abajo a arriba):

- **Escenario 3:** Utiliza los objetivos actuales de el SB 375

Resumen de escenarios objetivo ilustrativos del SCS a nivel estatal

Escenarios ilustrativos	Nueva reducción de GEI per cápita del SCS estatal (2035 vs. 2005)
Escenario 1 (Plan de alcance basado en el objetivo para 2045)	-22%
Escenario 2 (Plan de alcance basado en los objetivos para 2030 y 2045)	-28%
Escenario 3 (Sin cambios - Objetivos actuales)	-19%

Los resultados del escenario reflejan el cálculo del objetivo estatal, que se procesará posteriormente para cada MPO

Resumen de los comentarios recibidos hasta el momento

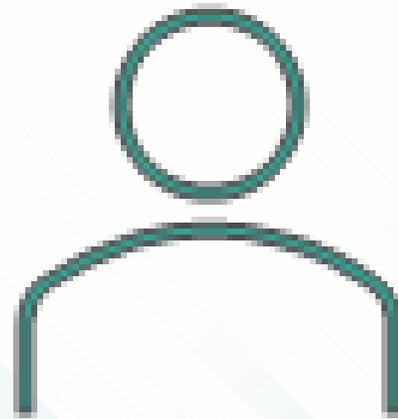
Aspectos destacados de los comentarios recibidos

Alcanzar los objetivos actuales es un desafío

Centrarse en la implementación

Los cambios demográficos y de población tienen un impacto

Lograr el objetivo de reducción de VMT es importante



Transparencia en el proceso para que todos puedan entender

Aspectos destacados de los comentarios recibidos

- La falta de progreso no debería ser motivo de falta de ambición; los objetivos deberían ser los máximos factibles
- Un enfoque en la reducción de VMT será más importante con la resistencia federal a la sostenibilidad climática y la llegada de los vehículos automatizados
- Reducir el VMT tiene muchos cobeneficios importantes



Lograr el objetivo de reducción de VMT es importante

Aspectos destacados de los comentarios recibidos

- Alcanzar los objetivos actuales ya es un desafío y requiere mucho esfuerzo para implementarlos; los objetivos deberían seguir siendo los mismos o, en algunas regiones, ser incluso más bajos
- El corto tiempo para alcanzar los objetivos para 2035 lo hará más difícil
- La pérdida de fondos federales o los cambios a nivel federal podrían dificultar aún más la implementación de las estrategias del SCS
- El plan de alcance no está limitado fiscalmente, por lo que no es un objetivo razonable

Alcanzar los
objetivos
actuales es un
desafío

Aspectos destacados de los comentarios recibidos

- Se debe dedicar más tiempo y esfuerzo a la implementación y no a los detalles técnicos para alcanzar un objetivo
- Aumentar el objetivo sin herramientas o financiación adicionales para las estrategias de SCS no conducirá a una mayor implementación



Centrarse en la implementación

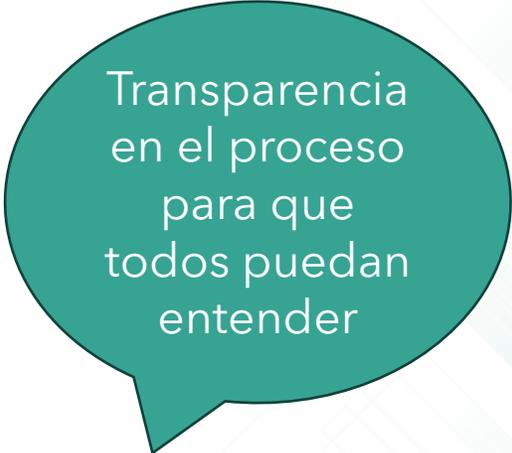
Aspectos destacados de los comentarios recibidos

- La demanda acumulada de vivienda provocará un crecimiento de la vivienda incluso con un crecimiento poblacional bajo o nulo
- El crecimiento poblacional está ocurriendo en áreas con menos alternativas a los viajes en vehículo
- Los cambios en las etapas de la vida de la población (como el envejecimiento de la población y la matriculación universitaria) impactan los viajes en vehículo
- Los cambios en los hallazgos de las investigaciones y los factores exógenos, como un menor crecimiento poblacional, dificultarán aún más el logro de los objetivos existentes
- Otros factores exógenos, como los incendios forestales, pueden afectar a las poblaciones y aumentar el VMT

Los cambios demográficos y de población tienen un impacto

Aspectos destacados de los comentarios recibidos

- La transparencia en el proceso y el cálculo de objetivos es importante
- Los objetivos y las directrices se impactan entre sí, y se necesita una comprensión clara de ambos
- Los objetivos deben conciliar las metas estatales en conflicto (por ejemplo, las políticas estatales que reducen el costo operativo de los automóviles, como los vehículos eléctricos, pueden aumentar el VMT)
- Considere un escenario de línea de tendencia que considere las tendencias actuales de VMT
- Considere un escenario que suponga la eliminación de la expansión de las carreteras, la reducción de las millas de los carriles, un uso ambicioso del suelo, incluyendo la construcción de viviendas y el uso del transporte público
- Considere un escenario que considere los objetivos/reducciones provenientes únicamente de los proyectos de transporte
- Considere un escenario que considere una recesión



Transparencia
en el proceso
para que
todos puedan
entender

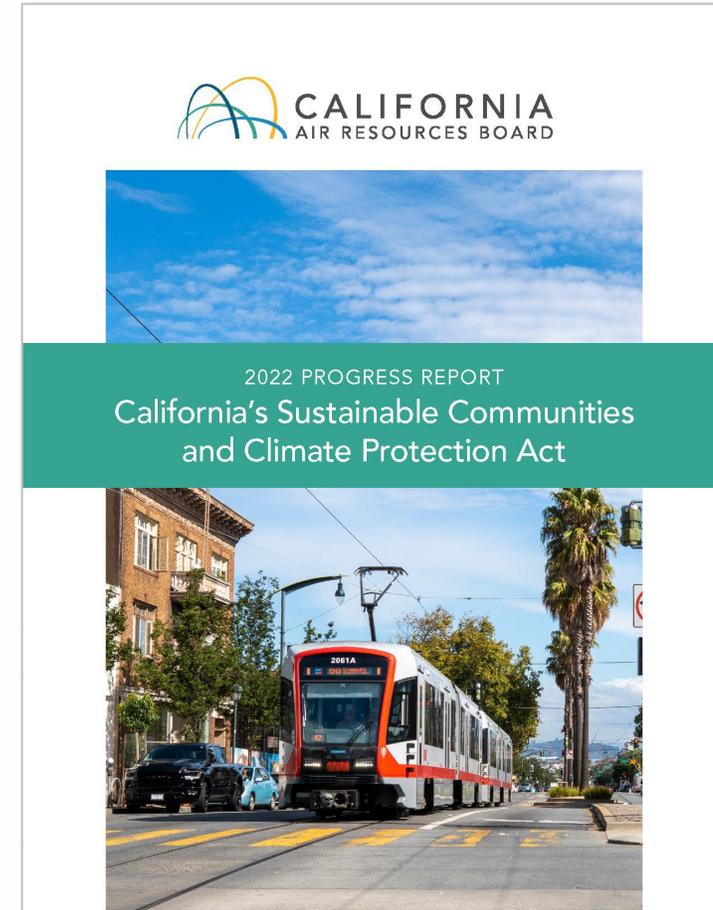
Próximos pasos

- Escuchar sus opiniones y comentarios
- Sintetizar y considerar los comentarios recibidos
- Seguir desarrollando y compartiendo los borradores de escenarios objetivo y recomendaciones
- Continuar el proceso de revisión ambiental
- Seguir desarrollando y compartiendo las directrices de evaluación y las recomendaciones actualizadas

Actualización del informe de progreso de la SB 150

Informe de progreso del Proyecto de ley 150 del Senado

- Los datos y el informe actualizados se presentarán en 2026
- El informe de progreso actual de 2022 muestra que el progreso no va por buen camino y que se requieren medidas



¡Gracias!

Si tiene alguna otra aportación, contáctenos en
sustainablecommunities@arb.ca.gov