

THE PORT OF HUENEME  
OXNARD HARBOR DISTRICT  
**2030 STRATEGIC PLAN INFRASTRUCTURE WORKSHOP**  
8 de Abril de 2021  
(Traducción al Español de la Transcripción del Video Original)

Joshua Hurwitz

--OK. Muy bien. Gracias a todos por reunirse con nosotros hoy. Bienvenidos al **Taller de Infraestructura** del Distrito del Puerto de Hueneme y Oxnard, como parte del Plan estratégico 2030.

La junta de hoy será una sesión de dos horas, que es el seguimiento de la sesión que se llevó a cabo anoche y que cubrió los Pilares de Comunidad y de Medio Ambiente, y tuvimos una magnífica presencia anoche y veo muchos de los mismos nombres aquí esta noche, de modo que les agradezco su pasión y su interés por el Puerto de Hueneme, y en ayudar a formular los próximos diez años de Plan Estratégico para el Puerto

Voy a repasar unas cuantas mecánicas de la reunión y luego entraremos a la presentación.

De modo que esta es una sesión virtual de dos horas, presentada en la plataforma de seminario en línea de Zoom. Hay la función de Chat, que siempre permanecerá abierta, ya está abierta ahora, y va a permanecer abierta durante la duración de toda la junta. Y usted la puede utilizar para someter sus comentarios y preguntas, y lo puede hacer en el idioma que usted elija. También tenemos traducción simultánea al español y al Mixteco, así que en su barra de control de Zoom; debe haber una opción de "Interpretación" y allí usted puede seleccionar el lenguaje que usted decida escuchar, y más adelante tendremos la oportunidad de escuchar los comentarios que usted haga y por favor, ya sabe, hable despacio para que los intérpretes puedan tener tiempo para traducir y también, sea paciente con nosotros mientras avanzamos en la presentación a un ritmo que permita que todos participen.

Habrá algunas secciones en las que tendremos encuestas en vivo que saltarán en su pantalla. Usted podrá elegir una selección de opción múltiple. Y, desde luego, si usted tiene preguntas o comentarios ahora o después de la presentación, puede ponerse en contacto con Dona Lacayo o con Miguel Rodriguez, cuyos correos electrónicos se proporcionan en la pantalla de esta presentación.

Esta es una corta agenda y después ya nos vamos a sumergir directamente.

Tendremos una bienvenida y una introducción por parte del CEO del Puerto de Hueneme.

Daremos otro repaso del proceso de actualización del Plan Estratégico 2030 a la fecha, y qué es lo que esperamos que continúe de aquí hasta el final del proceso.

Luego vamos a sumergirnos profundamente en el Pilar de Infraestructura, y eso será la mayor parte de la junta de hoy. Será seguida por la sección de “Lo escuchamos” y retroalimentación, lo cual, en conjunto con el Pilar de Infraestructura, será, como sabe, el centro de la reunión, en donde realmente necesitamos su aportación. Y luego cerraremos con qué es lo que serán los próximos pasos en el proceso de Plan Estratégico.

Así que, habiendo dicho esto, quiero darle la bienvenida a Kristin Decas, Directora Ejecutiva y CEO del Puerto de Hueneme.

[Kristin Decas](#)

--Buenas tardes a todos. Estoy encantada de que pudiésemos coincidir hoy, y realmente enrollarnos las mangas y adentrarnos para ver cómo vamos a desarrollar el Puerto para maximizar su productividad y eficiencia para los consumidores finales, nuestros clientes, y ver cómo es que vamos a migrar al nuevo mundo de contenedores y automóviles, hacia los próximos diez años, siendo al mismo tiempo sensitivo a la sustentabilidad del medio ambiente y las inquietudes de la comunidad, y sus preguntas.

Así que, de acuerdo con eso, pensé en comenzar con una frase que tenemos de Abraham Lincoln, que pienso que es muy adecuada: “Dame seis horas para talar un árbol, y pasaré las primeras cuatro horas afilando mi hacha”.

Y yo creo que lo que esta frase destaca es la importancia de planear y de proponer un buen plan sólido, de modo que se puedan tomar decisiones con información para un futuro brillante, y de eso es de lo que se trata la reunión de hoy.

Y con eso, creo que tenemos al Comisionado Hodge en la línea. Él iba a intentar entrar para darnos un rápido saludo y bienvenida.

Comisionado Hodge, ¿pudo reunirse con nosotros?

[Dona Lacayo:](#)

--Creo que ya está conectado, pero no estoy segura si nos puede escuchar.

[Joshua Hurwitz](#)

Creo que su micrófono está apagado, también

[Kristin Decas](#)

--Veamos

[Dona Lacayo:](#)

--Ok. Creo que en realidad no es el, Kristin. Creo que es Miss Keenan

[Kristin Decas](#)

--Ok. De acuerdo. Creo que va a conectarse cuando tenga la oportunidad. Sé que estaba en la estación de bomberos así que, cuando pueda conectarse, él lo hará y nos dará algunos comentarios cuando tenga la oportunidad.

Así que, con esto, y para empezar la reunión, hay un par de cosas que quisiera compartir.

Uno, para la estructura de aquellos que están en esta llamada o en esta reunión por internet con nosotros el día de hoy, quisiera compartir que estamos complacidos porque el lunes, este lunes, de las 10AM hasta las 3PM de la tarde, vamos a estar auspicando un sitio de vacunación; va a ser la vacuna de JyJ, no se requiere registrarse o pre-registración, así es que solamente lleguen al lugar y estará disponible para ustedes, para su familia y para cualquier persona que sea elegible para la vacuna. Así que por favor tome ventaja de esta oportunidad, si usted gusta.

Hay otra cosa que yo quisiera compartir, para empezar y poner en marcha el tema del liderazgo. La mayor parte de ustedes, los que están con nosotros hoy, son clientes y creo que entienden nuestro modelo administrativo, pero creo que es importante que sepan cuál es la configuración de nuestro Consejo en este momento. El liderazgo comienza desde arriba aquí y quiero que todos sepan qué tanto está nuestro líder comprometido con el éxito del Puerto, y el éxito está aquí y en sus plataformas de negocios, así como en los representantes y los ciudadanos representados de la comunidad, que tienen esa profunda relación de trabajo, de forma que nuestro éxito en el Puerto, sea compartido con la comunidad también.

Estamos celebrando 83 años. Para aquellos de ustedes que no están muy seguros, nuestros comisionados del Puerto son todos oficiales electos. Ellos son electos y deben residir dentro de este límite geopolítico para poder ser aptos para servir como comisionados del Puerto, de modo que eso incluye la ciudad de Oxnard, la ciudad de Port Hueneme y las áreas incorporadas y las comunidades de la playa en nuestro condado, para que ellos tengan el criterio de residentes para que puedan servir como comisionados del Puerto y el término, para su conocimiento, es de cuatro años y están escalonados, de modo que vamos a tener dos comisionados del Puerto que se eligen un año, y entonces en otros dos años, tendremos a otros tres comisionados para reelección.

De modo que así es como funciona la estructura de nuestra administración; si pueden por favor poner nuestra próxima diapositiva, Josh, lo apreciaría.

Esto nos lleva a nuestro motto y nuestro DNA, y quienes somos como comunidad portuaria. No estamos aquí para convertirnos en un puerto rico. Sí contamos con alrededor de 89 millones de dólares en activos, los cuales los tenemos que reinvertir en estructuras para asegurarnos que seremos sustentables en el futuro, pero nuestra real misión es enriquecer a las comunidades, atrayendo a los negocios que están con nosotros esta tarde, que son los que realmente crean la prosperidad económica, el crecimiento en los empleos y que claro que también crean el beneficio

económico y social para nuestra comunidad. Pueden ustedes ver el contexto en la parte baja aquí, pero es importante saber que esto proviene directamente de nuestro reglamento y que nuestra Misión abarca la construcción, operación y el control y el desarrollo de las instalaciones del Puerto, para que podamos tener un comercio global y para tener una presencia fuerte para nuestros clientes alrededor del mundo y tener esos componentes que son tan importantes para el comercio mundial y para nuestro éxito como una Comunidad de Puerto.

El otro aspecto importante que quiero destacar al tiempo que nos movemos hacia los diálogos de este día, es que parece que hay una agenda muy fuerte que está surgiendo de Washington en términos de inversión en infraestructura. Mucho Dinero. Y es una oportunidad real, creo, para los residentes de California, que podamos asegurar este fondo y de verdad tomar estas oportunidades que van a estar canalizadas; yo pienso que va a haber un buen flujo de oportunidades de financiamiento que van a llegar al estado de California y queremos estar seguros de estar listos, de que nuestros proyectos estén bien definidos, y que estén construidos en torno a nuestros planes de transportación de modo que podamos agresivamente asegurar este financiamiento.

Así que pienso que hay una gran cantidad de oportunidades emocionantes en el horizonte, así que sólo hay que arremangarse las mangas, ver las cosas que se deben hacer, y hacerlas. Así.

Con eso, regreso contigo, Josh.

[Joshua Hurwitz](#)

--Excelente. Gracias Kristin.

Ahora quiero presentarles a Dona Lacayo, nuestra Directora Comercial del Puerto de Hueneme.

[Dona Lacayo:](#)

--Gracias Josh. Buenas tardes a todos, gracias por reunirse con nosotros. Solo quiero repasar algunos de los puntos importantes de lo que vimos en el año pasado que sucedió con COVID. Muchos de nosotros no estábamos seguros de cuál sería la dirección iba a seguir la economía con todos los cierres que estaban sucediendo, así que anticipábamos una recuperación muy lenta, incluso para el segmento de los automóviles, dado que las OEM tuvieron que cerrar sus operaciones durante los meses de marzo y abril. Ya saben. Vimos unos de los peores meses en el segmento automotriz para nosotros, en los meses de Mayo y Junio del año pasado.

Sin embargo. La recuperación parece estar muy fuerte y estamos viendo que algunos de los números, que son de Julio a Marzo de este año, comparados con el mismo período de tiempo del año pasado, estos números están muy alineados con lo que eran, incluso hasta un poco más arriba. De modo que la economía se está recuperando rápidamente. El sector de la agricultura y el segmento de las frutas frescas y perecederos, que equivale al 30 por ciento de los ingresos del Puerto, en realidad permanecieron estables en general durante COVID, ya que las tiendas de comestibles estaban abiertas, el puerto permaneció abierto 24/7, los empleados estaban trabajando de día y de noche sin parar, así que el segmento creció en realidad. Y los automóviles

representaron una baja del 14 por ciento debido a los cierres por COVID., pero este año hemos visto, como dije, una recuperación muy, pero muy fuerte.

Ahora... ¿Qué significa esto para el impacto económico del Condado? A través de los estudios hemos visto que hay quince mil empleos conectados al Puerto. Alrededor de mil setecientos de ellos son empleos directos en Oxnard y en Port Hueneme, y mientras crecemos, el impacto económico y las oportunidades de empleo, para empleos de sostenimiento de familias, crece también.

El valor económico de la actividad del Puerto es superior a los 1.7 billones de dólares, y la carga anual ha crecido de 9 billones de valor de carga anualmente, a 10.85 billones de dólares en este momento.

Operamos dentro del puerto en 120 acres aproximadamente. Sin embargo, si tomamos en consideración los acres que tenemos por fuera, para las instalaciones privadas de nuestros clientes (algunas de estas son rentadas, muchas son propiedades), hay aproximadamente 550 acres de área de procesamiento del Puerto en el área de almacenamiento.

Somos los propietarios de las vías del tren, las vías del tren que conectan Union Pacific en Oxnard, que está siendo operado en este momento por Genesee & Wyoming.

El segmento de la refrigeración es un segmento de alto crecimiento para nosotros, y con la congestión en los puertos de LA, Long Beach y Oakland, hemos visto muchos clientes que quieren venir a Hueneme para asegurarse que su carga continúa más eficientemente.

La refrigeración en el muelle ahora ocupa 176 mil pies cuadrados y cuando vemos conectores para frigoríficos o conectores eléctricos que se requieren para los contenedores refrigerados, esos son más de mil ahora que están incluidos en el muelle, de 299 que había antes, y luego las instalaciones de los clientes e instalaciones de terceras personas fuera del Puerto.

La siguiente diapositiva, por favor Josh.

Así que, como estábamos mencionando, este año hasta la fecha, se ve muy positivo. Estos son números del año fiscal actual, julio a marzo.

Para el segmento de automóviles, combinado con la carga alta y carga pesada, estamos viendo un crecimiento de dos por ciento, comparado con el mismo período del año pasado.

Frutas. Algo de la congestión realmente nos está ayudando a crecer en este segmento en particular, que es cuatro por ciento por arriba, comparado con el año pasado. Estamos manejando más contenedores de lo que hemos hecho antes, de modo que nuestros clientes están inclinándose por contenedores. También estamos viendo algunos de los negocios de cítricos que están regresando aquí, en los brillantes barcos a granel hacia Asia.

La recaudación total de operaciones, gracias a este crecimiento de la carga, ha crecido más de cuatro por ciento. Gracias.

[Joshua Hurwitz](#)

--Muy bien. Gracias, Dona.

Así que ahora nos gustaría virar hacia una recapitulación del Plan Estratégico anterior, el Plan 2020, que fue elaborado en 2015.

Este Plan tenía 5 pilares principales: Vitalidad Económica, Medio Ambiente, Innovación y Tecnología, Comunidad y Mercadotecnia.

Y cada pilar tenía un número de estrategias o proyectos que estaban identificados para ser alcanzados.

Y un plan de cinco años era suficientemente largo para conseguir muchas tareas, pero no suficientemente largo para lograrlas todas, lo cual es una señal de que es un plan bien definido y ambicioso, puesto que sería casi decepcionante completar todo lo que se había propuesto alcanzar en cinco años.

Pero, algunos de los puntos destacados incluyen la profundización de los canales para incrementar la profundidad general del Puerto a 40 pies, y en la parte frontal del muelle también. La excepción fue el drenar a 40 pies en algunas partes del muelle 2, justamente frente a la bodega de Del Monte, que aún no se ha podido dragar, y los muelles cuatro y cinco están pendientes. Pero el Puerto fue capaz de dragar lo suficientemente profundo para poder manejar embarcaciones de tamaño grande. Esto se pudo hacer en parte gracias a que recibimos más de 30 millones en fondos de subvenciones, de fuentes estatales y federales, entre 2007 y 2020, lo cual nos permitió invertir bastante por encima, en términos de recaudación total o de ganancias de operación, ya que fuimos muy enérgicos en el sector de las subvenciones.

Del Medio Ambiente, se implementó el Sistema de Energía de Costa, para conectar a las embarcaciones, lo cual fue parcialmente responsable de una reducción general del 85% en las Emisiones de Partículas de Diesel del Puerto, y se invirtió en un Sistema de Monitoreo de la Calidad del Aire de Grado de Referencia, para medir la calidad real del aire, en vez de calcular la calidad del aire.

Por el lado de la Innovación, se lanzó el Programa Mast que después evolucionó en lo que se llama Fathomwerx, el cual es un programa innovador de incubadora, que está ahora físicamente presente en el Puerto de Hueneme. Es realmente una herramienta incubadora de negocios emocionante para intentar, y para el crecimiento de nuevas ideas de negocios, y nuevos negocios.

Trabajando con la Comunidad, el Puerto ha llevado a cabo hasta 48 distribuciones de alimentos, en donde se pudo donar más de un millón de libras de productos frescos, de modo que ha sido

un participante realmente activo en la comunidad, en verdad trabajando para mejorar las vidas de aquellos miembros que viven en y alrededor del área del Puerto.

Y luego, con respecto a la Alianza Educativa, formamos el curso de Comercio Global y Logística, asociándonos con el Distrito de Escuelas Preparatorias.

Hubo cosas que el Puerto deseaba realizar, para las que los cinco años no fue tiempo suficiente de lograr. De nuevo, terminar de dragar, alguna realineación del tráfico; hubo un número de reparaciones remediales que se han estado posponiendo, y que muy probablemente se harán en los próximos diez años. Y también hubo transacciones de bienes raíces fuera de la terminal, que no fueron consumadas.

Mientras tanto, la industria realmente evolucionó muy dramáticamente alrededor, de modo que el retiro gradual de las embarcaciones refrigeradas y el incremento en contenedores es una de esas tendencias.

Así que esos son algunos de los logros y de los trabajos en progreso, desde donde estábamos en el pasado que nos trajo hasta donde estamos hoy.

Quisiera cubrir ahora solo someramente el Plan 2030 y el proceso por el que estamos pasando.

Realmente empezamos en enero de 2020, con una reunión con el Grupo de Operadores del Puerto (POG por sus siglas en inglés). Muchos de los participantes del día de hoy son miembros de ese POG, Grupo de Operadores del Puerto. De allí siguió un año completo de entrevistas y diálogos de uno a uno con las partes interesadas; hubo más de 75 grupos, que representaron más de 100 individuos, más de un individuo por grupo, que estuvieron participando en las conversaciones. Y esto representó más de 200 horas de divulgación y diálogos.

Más recientemente, el Puerto ha llevado a cabo encuestas en línea y en persona en el mes de marzo, la cual alcanzó a más de 500 participantes. Todo esto nos ha llevado... ese esfuerzo de divulgación nos ha llevado al sitio en donde estamos hoy (ayer y hoy), con estos dos talleres de trabajo. De estos talleres el siguiente paso es desarrollar un proyecto del Plan Estratégico; va a haber un proceso de afinación y después va a haber una audiencia pública para revisar el proyecto de plan, y para incorporar los comentarios y se anticipa que será adoptado. El Plan Final será adoptado y pasado por el Consejo durante este Año Fiscal, que termina en junio de 2021.

Algunos comentarios que recibimos de la retroalimentación de esos diálogos de uno a uno y de la reunión del POG, y también de las encuestas, especialmente de los clientes y operadores tales como ustedes, fue que la infraestructura es la prioridad número uno para los clientes y operadores. Hubo un gran, gran énfasis en mejorar la eficiencia de la carga y la velocidad en general, y el rol del Puerto en este aspecto, que es el primero y antes que nada (no exclusivamente, pero si primero y antes que nada), debe ser asegurar que la infraestructura que esté disponible sea la adecuada para la tarea.

En este mismo contexto hubo un reconocimiento de que el Medio Ambiente y las Comunidades son clave para el éxito del Puerto, de modo que hubo un deseo de ver que las operaciones del Puerto y, de hecho, que todas las operaciones relacionadas con la logística, tomen en consideración el impacto ambiental de sus actividades y que el beneficio incluya también a los miembros de la comunidad.

Hubo un deseo neto de mantener la mezcla de carga que existe en el Puerto al día de hoy, de modo que no hubo un consenso acerca del enfoque central exclusivo en uno de los segmentos principales de la carga (contenedores, autos); como ustedes saben, el Puerto también maneja fertilizante líquido a granel, hay también operaciones comerciales de pesca; hay una mezcla diversa de carga y hubo el deseo de ver que el Puerto permanezca enfocado en mercados nicho, pero en una diversidad de esos mercados.

Hubo un reconocimiento en el sentido de que la seguridad es fundamental; la seguridad y el bienestar. Todos los participantes, los trabajadores, todos ustedes, los empleados, el staff y los clientes, dijeron que la infraestructura, la atención que se le dé a la infraestructura, debe incorporar la seguridad como uno de los parámetros de diseño.

Y finalmente, hubo un reconocimiento de que el Puerto debe continuar sus esfuerzos de ver también hacia afuera del Puerto, por los problemas causados por el crecimiento que el Puerto ha experimentado. Pero también hay mucho que hacer para racionalizar y para mejorar la experiencia en la terminal. Así que hay el deseo de impulsar ambas.

Específicamente en las encuestas en línea, creo que uno de los asuntos realmente interesantes que encontramos del Puerto, para el grupo comercial aquí, los usuarios y los clientes del Puerto, es que la comunidad los respalda. Están a favor, la gran mayoría, de la expansión del Puerto. Ellos ven y reconocen, que la expansión del Puerto conllevaría más oportunidades laborales, y más inversión a la comunidad. Y han escuchado que los problemas por el crecimiento van a requerir un enfoque en la habilidad del Puerto y sus socios, para expandir la infraestructura. Escucharon el mensaje y están a favor. También es interesante saber que más del 50 por ciento de los encuestados hablaban español, así que hay una amplia selección de la comunidad alrededor de Port Hueneme, Oxnard y el Condado. Como vemos en la próxima página, lo que ellos piden a cambio es que el Puerto los respalde.

En las encuestas de la comunidad, las dos primeras opciones escogidas como prioridad, fueron la Comunicación y en Involucramiento. Entonces ellos quieren una comunicación abierta y transparente y querían que el Puerto fuera un miembro involucrado de la comunidad y viceversa. Estos dos conceptos estaban muy altos en el rango. Los siguientes dos, que estuvieron igualmente altos con respecto al otro, fueron el Rol del Puerto en la Vitalidad Económica y la Creación de Empleos, junto con la Responsabilidad de Medio Ambiente. Si usted piensa en esto, esto coincide con lo que escuchamos en las entrevistas con las partes interesadas, que el negocio primordial del Puerto debe estar casado con la conciencia del impacto ambiental de sus operaciones, pero hubo un amplio apoyo para continuar una actividad robusta en el Puerto.

Vamos a pasar brevemente a los nuevos Cinco Pilares.

Así que hay dos nuevos Pilares que se han propuesto para este nuevo Plan de diez años: la Infraestructura, lo cual no existía en el pasado pero fue, otra vez, la inquietud número uno de las partes interesadas y será ahora un Pilar por sí mismo. Y va a haber una serie de estrategias o proyectos que van a estar dentro del Pilar de Infraestructura.

Y el Pilar de Colaboración se amplió para reflejar los conceptos de la Equidad Social, Comunidad y Colaboración. Así que el bienestar del Puerto y de sus clientes se traduce en el bienestar de la comunidad y ahora involucró conceptos alrededor de la Equidad Social.

Hoy, como mencionamos, vamos a enfocarnos en el Pilar de Infraestructura. Vamos a profundizar, pero, por supuesto, esta presentación estará disponible muy probablemente en la página de Internet del Puerto, junto con la presentación de anoche, la cual se enfocó en los Pilares de Medio Ambiente y Equidad Social y la Sociedad con la Comunidad. Así que esa estará disponible para ustedes, si están interesados.

Al pensar en el Pilar de Infraestructura, puede ser provechoso pensar acerca de las categorías o actividades que pueden caer bajo este Pilar. Esta no es una lista exhaustiva, pero es una categorización auxiliar y la creación de ciertas categorías.

Así que algunas de las posibles categorías dentro de este plan serían mantenimiento remedial o de remplazo, o gastos de inversión en estructuras existentes; podría ser la viabilidad comercial para autos y Ro-Ro; podrían ser proyectos que contribuyan hacia la viabilidad comercial de los contenedores; podría ser cualquier iniciativa o esfuerzo para mejorar la eficiencia, la velocidad, la seguridad y la capacidad en general; y, finalmente, hay un reconocimiento de que la infraestructura por sí misma necesita evolucionar para mejorar la sustentabilidad ambiental, y para invertir en infraestructura verde.

Con esto, me gustaría presenta a Christina Birdsey, Gerente de Operaciones del Puerto de Hueneme, para cubrir algunas de las condiciones existentes que están presentes en la actualidad.

[Christina Birdsey](#)

--Gracias, Josh. ¿Me escuchan bien?

[Joshua Hurwitz](#)

--Si. Muy bien.

[Christina Birdsey](#)

--Muy bien. Así que gracias a todos por estar aquí de nuevo el día de hoy. Solo quiero hacer énfasis en la importancia de asegurarnos de que nos estamos moviendo hacia la dirección en que nuestros clientes, las partes interesadas y la comunidad, quieren que vayamos. Así que realmente aprecio su tiempo y energía aquí al proporcionarnos su retroalimentación, de manera que nos aseguremos que nos estamos moviendo en la dirección adecuada. En este momento el Puerto

ha logrado mucho en los últimos cinco años. Algunos de estos logros incluyen, como Josh mencionó, mil doscientos pies de mejoramiento de muelles y profundización asociada, en coordinación con cuerpos del ejército de ingeniería, para profundizar el canal de 35 pies a 40 pies. Nuestra porción fue completada en parte gracias a una subvención del Departamento de Transportación. También completamos muchos proyectos diferidos de mantenimiento, los cuales incluyeron repavimentación de más de 13 acres, en parte con una subvención ADA, y también demolimos una bodega obsoleta que estaba en el muelle, para hacer lugar para mejoras en los movimientos de manejo de carga y para fortalecer el paso asociado de concreto. En colaboración con el Puerto de LA, aseguramos financiamiento a través de los Recursos de los Puertos para el Aire de California para comprar dos UTR eléctricos; estos son los vehículos de carga de astilleros que se mueven en el Puerto, y estamos en el proceso de instalar la infraestructura eléctrica para poder suministrar carga a esos UTR, así como la infraestructura para conectar nuestras grúas híbridas eléctricas móviles estibadoras. Tres de las cinco grúas en el Puerto en este momento están capacitadas para ser conectadas.

El Puerto ha estado trabajando arduamente para desarrollar un Plan Maestro de Energía que pudiera trazar como movernos hacia nuestra meta de Cero-Emissiones, y cuál infraestructura se requiere para suministrar lo que se requiere de SCE, así como cualquier oportunidad de combustible de energía alternativa.

Entendemos que, mientras vamos creciendo hacia el futuro, esto debe hacerse con sustentabilidad. El comercio creciente a través de nuestro Puerto da trabajos que mantienen familias, mientras vemos como continuar siendo un modelo de manejo ambiental.

Muy bien. Gracias Josh, siguiente diapositiva.

[Joshua Hurwitz](#)

--Muchas gracias, Christina. Yo lo tomo de aquí.

Así que desarrollamos dos posibles subcategorías de infraestructura. De nuevo, dentro de esas cinco categorías pensamos que hay unas oportunidades a cercano plazo y otras a mediano plazo. Y, como saben, algunas oportunidades a cercano plazo pueden tomar más tiempo, y algunas oportunidades de mediano plazo pueden realmente ser relativamente rápidas para ser desarrolladas, pero en general pensamos que es usualmente más rápido enfocarnos, bien.

Así que hay cosas que se pueden hacer en la terminal y fuera de la terminal también. Algunas cosas, unas de las que escuchamos en la retroalimentación, es que sería provechoso enfocarse y concentrar los contenedores y autos en sus secciones respectivas, siempre y cuando cada uno tuviese suficiente espacio para llevar a cabo sus operaciones. Pero que era un reto combinar las operaciones y cambiar las operaciones. Era un mal necesario el acomodar el crecimiento y el éxito del Puerto, y se ha estado llevando bien.

Pero, como un plan a largo plazo, debería existir un plan para realmente tratar y racionalizar cada tipo de operación a todo el alcance posible. De modo que, actualmente, en este día,

generalmente las operaciones de contenedores están en las áreas moradas y las operaciones de los autos en las áreas verdes. Y esta es la bodega que previamente se demolió para hacer lugar y tener más lugar disponible para las operaciones de embarcaciones. En general, es más sencillo, más eficiente, más efectivo, tener espacios abiertos a lo largo del atracadero, y así, saben, como parte del plan hay el deseo de ver la demolición eventual o relocalización de bodegas adicionales; está esta bodega de Del Monte en el 3A, esta es también una bodega en 1B, a la que se refiere como una demolición potencial a largo plazo. Ciertamente, cualquier bodega que en este momento esté siendo utilizada, queremos que estos clientes tengan espacios eficientes disponibles. Pero, solo analizando a largo plazo, tiene sentido tratar de priorizar las operaciones de las embarcaciones de contenedores en una base abierta limpia y buena. Y, veamos, racionalizar el uso de la tierra dentro de los planos existentes de la terminal; tratar de, a medida de lo posible, hacer que el lado sur de la terminal sea para las operaciones de los contenedores y el lado norte para operaciones de Ro-Ro y carga.

Viendo a largo plazo, o a mediano plazo, hay un número de propiedades que están quizá infrautilizadas, de nuevo, dentro de los planos del Puerto. Esta área aquí es la propiedad del Puerto, tiene un número de edificaciones, que no están siendo realmente utilizadas por completo, creo que sería justo decirlo. Así que hay una oportunidad quizá para convertirlos en algún tipo de campus o en alguna otra cosa que fuera más productiva, como una bodega o un campus, eso sería una idea.

Hay un número de reparaciones correctivas que se requieren hacer probablemente en los próximos diez años o al menos incorporarlos de alguna manera en el plan. Algunos de estos edificios que ustedes ven aquí están al final de la vida útil y también hay algunos pilares por aquí, pilotes de madera, aproximadamente 10 o 15 por ciento están faltantes o están dañados sin poderse reparar y eso debe eventualmente tomarse en consideración.

También hay un número de espacios que pueden ser incorporados hacia un uso más productivo como almacenamiento, y de hecho puede haber una oportunidad para reubicar edificios que están en la terminal, ya sea fuera de la terminal o en lugares cercanos o en otra localidad, y con esto se libera almacenamiento adicional para autos y contenedores. Uno de estos almacenamientos para autos podría ser una estructura de estacionamiento vertical, así que este es un proyecto que está siendo contemplado para ciertamente el liberar capacidad adicional de almacenamiento y capacidad productiva. Vamos a necesitar hacer esto en los próximos diez años de modo que el Puerto pueda seguir siendo viable y vibrante y de hecho mejorar la eficiencia.

Y hay otros edificios que pueden potencialmente ser reubicados, especialmente si se crea un campus. Y existen algunas propiedades adyacentes que el Puerto ha estado intentando incorporar en el plano de actividades, y por lo tanto esto es un esfuerzo permanente. Y entonces, más adelante, cuando lleguemos al Pilar de Medio Ambiente, hay un número de asuntos de infraestructura eléctrica que deben tomarse en cuenta.

Así que, creo que esta es la parte de la tarde o del día en que tenemos un número de encuestas en línea preparadas que quisiéramos pasarles, y de nuevo, por favor pedimos su colaboración

mientras vamos despacio para grabar sus respuestas y las traducciones, así que, Dona, pienso que podemos empezar con la pregunta 14.

[Dona Lacayo](#)

--Gracias.

[Joshua Hurwitz](#)

--Esta es una pregunta acerca de la clasificación de prioridades y es una pregunta de opción múltiple, así que por favor seleccione todos los que son importantes para usted.

- A) Inversión en mantenimiento de reparación o reemplazo de estructuras existentes
  - B) Almacenamiento vertical para automóviles en la terminal
  - C) Almacenamiento para automóviles fuera de la terminal
  - D) Demoler almacenes
  - E) Inversión en Grúas Gentry STS, en contrario a las grúas móviles. Estas son, como ustedes saben, grúas montadas permanentemente sobre rieles en la terminal sur, para maniobras con contenedores.
  - F) Dedicar almacenamiento especial en la terminal
  - G) Flujo de tráfico
  - H) Infraestructura eléctrica
- Así que por favor selecciones todas las que sean importantes para usted

[Dona Lacayo](#)

--Estoy viendo que los números se mueven, gracias a todos los que están votando. Casi estamos al cincuenta por ciento que ha votado hasta ahora. Así que demos un poco más de tiempo para que la mayor parte de ustedes puedan votar. Voy a compartir los resultados después de esto para que todos los puedan ver. Ok. Quizá unos diez o quince segundos más, el 70% de ustedes ha votado hasta ahora. Ok. Ya no se está moviendo así que voy a proceder a terminar la encuesta ahora y mostrar los resultados. Esto es interesante.

[Joshua Hurwitz](#)

--Ok. Muy bien. Gracias. Si, interesante. Muy bien, así que un total de 69% de ustedes pensaron que la infraestructura eléctrica era importante, y de hecho este va a ser un componente importante. Va a haber una demanda grande de electricidad, no solo en el Puerto, sino viendo al futuro con algunos de los reglamentos en el estado de California, va a haber, saben, no solo en la industria de transportación de bienes, sino más ampliamente en la forma en que vivimos, y este estado va a ser impulsado en gran medida por un consumo eléctrico más elevado. Así que eso es un hallazgo muy importante.

La categoría más alta que sigue es la de almacenamiento vertical de automóviles en el 51%, y está empatada con el flujo de tráfico al 51% simultáneamente y seguida muy de cerca, junto con el mantenimiento de corrección y de reemplazo o capex para las estructuras existentes. Muy interesante. Un poco más abajo, pero con más de la tercera parte, están las bodegas, las grúas

Gentry y el almacenamiento de los contenedores. Muy bien. Ahora vamos a pasar a la pregunta, la primera pregunta, creo.

[Dona Lacayo](#)

--Debes estarla viendo ahora. ¿Sí?

[Joshua Hurwitz](#)

--Sí.

Así es que ¿en dónde deberíamos invertir primero, como parte de una estrategia a largo plazo? Deberíamos considerar separar los automóviles de los contenedores, ¿Sí, o no?

[Dona Lacayo](#)

--Encuesta muy activa. Gracias. Casi el 50% ya ha votado. Casi terminamos aquí. Ok. Tomaremos como cinco o diez segundos más, creo que la mayor parte de ustedes ya ha votado. Veamos si podemos conseguir los más que se puedan. Esto es muy interesante. Ok. Voy a proceder a mostrar los resultados. Veamos.

[Joshua Hurwitz](#)

--Muy bien. 79% sugirieron que sí, el Puerto debería considerar, como parte de su estrategia a largo plazo, separar los automóviles de los contenedores. Así es que, gracias, parece que tenemos un consenso y que esta es idóneamente la forma de proceder.

[Dona Lacayo](#)

--Ok. Yo voy a pasar a la siguiente pregunta, Josh.

[Joshua Hurwitz](#)

--Gracias.

Acerca del mediano plazo, ¿debería el Puerto concentrarse en el almacenamiento en la terminal, tal como la utilización de estructuras verticales para estacionamiento de automóviles, construcción de racks para contenedores refrigerados de carga, o debería crear más espacio de almacenamiento para la carga?

[Dona Lacayo](#)

--Ok. Interesante. Ok. La mitad de ustedes ya votaron. Por favor sigamos votando.

[Joshua Hurwitz](#)

--Incluyendo esta pregunta, tenemos cinco, así que tenemos esta, más cuatro. Y entonces pasaremos a otra sección de la presentación.

[Dona Lacayo](#)

--Ok. Ya no veo que estén entrando más votos. Yo solo tengo que el 61% ha votado, pero se está moviendo poco en este momento. Así que permitamos cinco o diez más segundos así que alguna

persona no ha votado, lo puede hacer ahora, y yo presentaré los resultados. Ok. Vamos a proceder y ver esto.

[Joshua Hurwitz](#)

--Ok. Este es un consenso contundente a Sí, con 90% que dicen que sí a concentrar el uso de los almacenamientos en la terminal. Gracias.

[Dona Lacayo](#)

--Ok. Tengo una más. Lo siento, dos más.

[Joshua Hurwitz](#)

--Si. A mediano plazo se debería... durante este mediano plazo, deberían las grúas Gentry barco-playa ser parte de este plan para los próximos diez años, sí o no.

Y muchos de ustedes, que son la comunidad que operan el Puerto, están familiarizados con la diferencia y, por supuesto si ustedes no lo están, yo con mucho gusto lo explico, pero estas grúas son lo contrario a las grúas movibles en el muelle que en este momento se utilizan en el Puerto. Y, mientras esperamos, yo quiero recalcar que hay una pregunta de la audiencia con respecto a qué estamos haciendo con respecto a cómo adaptarnos a la temporada de arándanos frescos de este año, que va a requerir tratamiento de refrigeración, excluyendo los que vienen de Perú, pero sí incluyendo la capacidad técnica de los contenedores refrigerados, etcétera. Así que sí es una pregunta muy bien y ciertamente, saben, el tratamiento de refrigeración es parte del manejo de bienes refrigerados y es muy importante así que, bueno, nos aseguraremos de tomar nota de esta pregunta, y definitivamente asegurarnos de que esto sea parte del plan de largo plazo, y que el Puerto tenga una respuesta para el tratamiento de refrigeración y, entonces, si obtenemos una respuesta para ustedes, se lo haremos saber lo más pronto posible.

[Dona Lacayo](#)

--Ahora, vamos a proceder y cerrar las encuestas para mostrar los resultados

[Joshua Hurwitz](#)

--Ok. 84% piensan que las grúas STS Gentry deben de ser una parte del próximo plan de diez años. Eso es un muy fuerte Sí.

[Dona Lacayo](#)

--Ok. Uno más.

[Joshua Hurwitz](#)

--¿Debería el Puerto procurar una estructura vertical de estacionamiento, sí o no?

Y mientras ustedes están votando de nuevo, otra pregunta, o comentario de la audiencia. Dado que la energía eléctrica va a ser de primera necesidad en el futuro, ¿qué está haciendo el Puerto para reducir sus costos futuros de energía eléctrica? Esta persona que nos escribe asume que el

Puerto le está cobrando los costos de la energía eléctrica a sus clientes, quienes utilizan esta energía a través de medidores y, en caso negativo, ¿ha el Puerto pensado en hacerlo? Así que hay una pregunta acerca de si el Puerto puede asegurar que haya suficiente energía para suministro de los usuarios y sus propios usos, y además asegurarse de que es costeable.

[Dona Lacayo](#)

--Ok. Ya llevamos un minuto aquí y aproximadamente un 64% ha votado hasta ahora. Vamos a ver si podemos poner unos cuantos votos más, antes de cerrar esto también.

[Joshua Hurwitz](#)

--Muy bien. Bueno, mientras estamos esperando hay otro comentarista quien pregunta, quien sugiere, que el Puerto debería considerar el buscar instalaciones de almacenamiento refrigerado por los nuevos proyectos refrigerados que están ocurriendo ahora. Así que si usted va a participar en el chat y compartirnos algunos de estos proyectos que ustedes quieran que consideremos, por favor háganlo. Sé que un número de los participantes aquí están probablemente involucrados en esos proyectos también, Así que, ok. Los resultados. 93% están a favor de las estructuras de estacionamiento vertical. Muy interesantes resultados, gracias, gracias a todos por marcar sus preferencias. Ahora me gustaría pasarles a....

[Dona Lacayo](#)

--Oh. Lo siento Josh.

[Joshua Hurwitz](#)

--Oh. Si tenemos una más. Lo siento.

[Dona Lacayo](#)

--En realidad es que noté que hay dos más preguntas de mediano plazo. Si eso está bien, ¿podemos hacerlo? Gracias. Lo siento.

[Joshua Hurwitz](#)

--Ok. Por favor. Vamos. ¿Debería el ... Puerto reubicar los edificios para hacer espacio a más operaciones de carga? Veamos si podemos lograr esto, reiniciar esto.

[Dona Lacayo](#)

--Oh. Pueden ustedes realmente votar, o yo necesito... Creo que necesito.

[Joshua Hurwitz](#)

--No. Creo que la votación está cerrada para esa.

[Dona Lacayo](#)

--Oh. Permítanme. Creo que ya pueden ahora.

[Joshua Hurwitz](#)

--Aquí vamos ahora, sí. Ok. Así que ¿debe el Puerto reubicar los edificios para hacer espacio para más operaciones de carga?

[Dona Lacayo](#)

--Ok. Más o menos la mitad de ustedes ya votaron, muy activos. En como diez segundos más ya votó mitad de ustedes.

[Joshua Hurwitz](#)

--Muy bien. También noté que hay un comentario que indica que hay más de mil ochocientos carpinteros listos, dispuestos y con la habilidad de construir una estructura vertical de estacionamiento. "Carpenters Local 805" están listos, sólo díganos cuándo. Muy bien. Muy emocionados para el futuro.

[Dona Lacayo](#)

--Ok. Voy a proceder y voy a compartir los resultados de esta también.

[Joshua Hurwitz](#)

--Muy bien. El 90% está a favor de continuar con la reubicación de los edificios y transferirlos, para hacer espacio para más operaciones de carga. Tenemos otra, ¿o ya terminamos esta sección?

[Dona Lacayo](#)

--Tenemos otra antes de la próxima votación. Sí. La última, una muy rápida. Gracias.

[Joshua Hurwitz](#)

--¿Es importante para usted que exista una oferta más diversa de logística disponible en la gran área de Oxnard y Hueneme? ¿Es esto algo importante para usted? ¿El que exista una diversidad de ofertas de logística?

Y mientras esperamos, Dona, acabo de notar que hay una pregunta en la sección de Preguntas y Respuestas, que dice que cuando se actualice el sistema de energía, ¿se van a actualizar las grúas STS al mismo tiempo, de modo que no se tenga que hacer dos veces, con un costo duplicado? Y yo pienso que es un gran recordatorio de que, saben, de que hay un número de proyectos diferentes, pero que todos están más o menos dentro de las mismas áreas, y que pudiesen potencialmente tener algunos beneficios que se traslapan, y la secuencia, saben, es importante y desde luego la secuencia con respecto a la forma en que se hace el trabajo, con el financiamiento, encontrar las fuentes de financiamiento, todo va a ser parte del plan a largo plazo.

[Dona Lacayo](#)

--Ok. Vamos a terminar las encuestas y compartir los resultados en esta última porción de las preguntas.

[Joshua Hurwitz](#)

--Ok. 88% dijeron que sí, que es importante.

También hubo una clarificación. ¿Qué es lo que queremos decir cuando hablamos de oportunidades de logística? Y yo pienso que simplemente se refiere a los amplios ecosistemas de servicios de logística y ofrecimientos fuera del área del Puerto. ¿Son suficientes? ¿Son suficientemente diversos? ¿Hay más servicios de los necesarios? Yo pienso que esa era la intención. Gracias, Ok. Así que quisiera ahora presentar a Frank Peña, quien va a discutir algunas de las oportunidades fuera del Puerto. ¿Frank?

Frank Pena:

--Muchas gracias, Josh, y quiero brevemente repasar la tarea de la expansión fuera del Puerto que lleva a cabo el Puerto. Hay noticias neutrales y noticias buenas. Las noticias neutrales son que el Puerto ha sido incrementalmente una víctima de su propio crecimiento de éxito, y las buenas noticias son que estamos trabajando en soluciones para abordar esto. En 2016, emprendimos el apoyo a un programa de expansión fuera del Puerto y esto requirió que buscar en áreas de crecimiento tanto centrales al Puerto como relacionadas con el Puerto.

Este fue el resultado de una creciente falta de tierra, no solo para nosotros mismos, sino que, con igual importancia, si no es que con más importancia, los volúmenes crecientes de los clientes los cuales, después de una evaluación de las tasas de utilización operacional y de capacidad, se descubrió que ambos, tanto el Puerto como los clientes, frecuentemente estaban operando por arriba del cien por ciento de capacidad, lo cual, por supuesto, no es una situación sustentable a largo plazo.

Así que por eso se necesita esta evaluación completa de las posibilidades de expansión fuera del Puerto en el condado de Ventura, cuya meta principal es identificar las oportunidades de expansión y cómo, el hacer esto, va a incrementar la capacidad de carga impulsando a través de la infraestructura preexistente del Puerto y en el Puerto, para incrementar el rendimiento de la carga utilizando la misma área en el Puerto, utilizando bancos de tierra adicionales fuera del Puerto. Y eso haría, por supuesto, que se incrementara la velocidad de la carga, rendimiento de carga y garantizaría la responsabilidad competitiva del Puerto a largo plazo, en una industria en que esto no se da por asentado.

En una de las encuestas de los clientes del Puerto obtuvimos que hay dos áreas de expansión y localización. El primer círculo tiene un radio de 2 millas y el segundo círculo, más grande, es de 6 millas y de eso depende el tipo de carga del que estemos hablando. Como pueden ver en esta foto aérea de las principales áreas del condado, casi exclusivamente las partes en donde hay terrenos que se pueden usar, están localizadas en la ciudad de Oxnard. También van a notar esta línea roja gruesa que es parte del corredor estratégico que existe para propósitos de defensa y que también es un conducto principal para el tráfico comercial, y en la cual los clientes del Puerto confían fuertemente.

Así que, cualquier tipo de oportunidades de expansión, los desarrollos de terrenos o del Puerto deben estar ya sea sobre, o cerca de este corredor estratégico. Una posibilidad de la fase uno es

una en la que el Puerto ha estado trabajando por varios años, y que se ha dislocado abruptamente en la intersección de los dos círculos concéntricos; el grande, el primer círculo grande y luego está el más pequeño en esa misma área. Esta área está programada para ser un parque de logística relacionada con el Puerto, lo cual va a resultar siendo un catalizador primario para la carga y para el crecimiento de empleos.

De modo que la principal meta de todo esto es el aumentar significativamente el rendimiento de la carga en velocidad, expandir la posición de crecimiento del Puerto como el motor económico mayor, realzar al Puerto como un catalizante, perdón catalizador, para crear trabajos de sostenimiento de familias lo cual es, como mencionó Kristin con anterioridad, uno de los principales objetivos de la existencia del Puerto, que tiene interesantemente, uno de los impactos ambientales mas positivos que el condado va a experimentar. Al incrementar la participación ferroviaria de la mezcla intermodal de carga, sabiendo que el ferrocarril es uno de los modos de transportación por tierra más positivos con respecto al medio ambiente, y que el más positivo es por agua, la transportación y la consolidación de las actividades del Puerto, en vez de dispersos en el condado, se darán a lo largo del corredor estratégico. Así que, en efecto, este es su Puerto y nos aseguraremos de que continúe moviendo la carga adecuadamente en el Siglo 21.

[Joshua Hurwitz](#)

--Muy bien. Gracias. Gracias, Frank. Excelente. Ok. Así que tenemos un puñado de preguntas de asuntos fuera de la terminal.

Dona, creo que podemos empezar con la pregunta 7. Tenemos cuatro preguntas aquí. Gracias.

¿Qué es importante para ti en cuanto a las instalaciones de soporte fuera del Puerto?

Ustedes pueden seleccionar, creo que más que una. Oh. Sólo es la principal, así que tienes que escoger cual es la más importante para ti. Puede ser:

- A) Estacionamiento para camiones de carga
- B) Instalaciones para rampas de ferrocarril
- C) Espacios de Bodegas de Procesamiento
- D) Áreas de Descanso o
- E) Otros

[Dona Lacayo](#)

--Ok. Aproximadamente 55% votaron ya. Sigán votando. Bueno, otros diez segundos, 65% han votado, y creo que eso es todo.

[Joshua Hurwitz](#)

--Seguro. Y mientras están votando, de nuevo, si tienen preguntas en particular con respecto al ofrecimiento de prioridades de la terminal, por favor siéntase libre de escribirlas en el chat y tendremos la oportunidad de escuchar sus comentarios. Gracias. Ok. Así es que 43% de ustedes dijeron que los espacios de bodegas de procesamiento es importante para ustedes en sus

instalaciones de apoyo fuera del Puerto. La siguiente en tamaño no fue el área de descanso, per fue seguida por el estacionamiento para camiones de carga y otros, quizá otros o pueden ser todos los anteriores, o puede ser quizá algún almacenamiento frío o relacionados con la refrigeración, pero gracias. Muy interesante. El espacio de bodegas de procesamiento fue la mayor elección.

La siguiente pregunta, por favor. Muy bien.

Así que esta es una pregunta acerca de los contenedores. Así que, ¿cuántas millas fuera de la terminal estaría dispuesto a viajar para hacer uso de las instalaciones logísticas o de almacenamiento fuera de la terminal, específicamente para los contenedores? Muy bien. La siguiente pregunta será específica para los automóviles.

[Dona Lacayo](#)

--Ok. Cerca del 42% de ustedes han votado, si podemos permitir un poco más de tiempo. Necesitamos más votos, por si alguien no ha votado aún. No veo que se mueva más así que voy a proceder a cerrarlo y mostrar los resultados.

[Joshua Hurwitz](#)

--Ok. Así que 0 a 5 millas fue la primera elección y cerca del 30% votaron que estaban de acuerdo con viajar 6 a 10 millas, 23% de 11 a 20 millas. Gracias.

[Dona Lacayo](#)

--Y la siguiente, como Josh mencionó, es específica para autos.

[Kristin Decas](#)

--Josh, probablemente ya vas a ver esto, pero hay algunos comentarios que están surgiendo en el chat con respecto a esta última pregunta. Si.

[Joshua Hurwitz](#)

--Sí. Sí. Pues de nuevo, esta pregunta es de automóviles y parece que la distancia depende de qué tan lejos nos lleve el corredor de carga pesada desde el Puerto. Así que, de nuevo, ok, de modo que el corredor de carga pesada va a conllevar lo que sus respuestas van a ser. Así que, pues sí.

[Dona Lacayo](#)

--Ese es un buen punto

[Joshua Hurwitz](#)

--Buen punto. Y luego, otro punto. Así que, observando las oportunidades de crecimiento, parece que anexar el Puerto de Channel Islands es una opción viable de crecimiento. Gracias por ese comentario. Ese fue también un comentario en la presentación de anoche, el ver como se podría lograr que la administración del Puerto incluyera al Puerto de Channel Islands. Gracias por eso.

[Dona Lacayo](#)

--Ok. Como 40% han votado. Ya no veo más movimiento. Quizá unos cuantos segundos antes de terminar.

[Joshua Hurwitz](#)

--Y, mientras estamos votando. Les voy a dar una vista de premisa de la siguiente diapositiva, y la mantendré allí hasta que terminemos la votación.

[Dona Lacayo](#)

--Ya vi eso. Ok. Ya casi estamos allí. Ok. Voy a proceder a cerrarlo. Compartiré los resultados.

[Joshua Hurwitz](#)

--Ok. Así que no nos sorprendimos por el hecho de que ustedes quieren permanecer lo más cerca posible, y obviamente eso es porque, saben, eso permite la mayor velocidad, ¿verdad? Pero hay una tolerancia que aparece aquí para distancias de 6 a 10, y de 11 a 20 millas. De nuevo, yo creo que ustedes están en lo correcto y que eso depende del lugar en donde estén las instalaciones de procesamiento, en dónde estén localizadas las instalaciones y en relación con cuál corredor estratégico de carga pesada.

[Dona Lacayo](#)

--Ok.

[Joshua Hurwitz](#)

--Siguiente pregunta.

[Dona Lacayo](#)

--Creo que ya terminamos con las preguntas óptimas de votación, Josh, sí.

[Joshua Hurwitz](#)

--Muy bien, muy bien, de acuerdo. Así que me gustaría traer de regreso a Christina a la línea para hablar un poco acerca de infraestructura verde y la transición a tecnologías verdes.

[Christina Birdsey](#)

--Ok. Gracias Josh. Así que, como hablamos anteriormente, pienso que, con respecto a nuestro crecimiento, queremos asegurarnos de que seamos el líder en sustentabilidad y en sustentabilidad ambiental, al mismo tiempo que administramos nuestro crecimiento. Así que, hay algunos de los proyectos en los que ya hemos avanzado como por ejemplo, cambiamos toda la iluminación del Puerto de forma que ahora es LED, que dura más y es más eficiente que la iluminación tradicional. Es un tipo de luz más limpio e incrementa la seguridad y la eficiencia en el Puerto, y también reduce la contaminación de luz. También tuvimos, como Josh mencionó anteriormente, un incremento en la capacidad de energía del Puerto, de modo que las embarcaciones refrigeradas que llegan puedan realmente conectarse y apagar sus motores auxiliares y únicamente utilizar la energía de la red eléctrica mientras estén en el Puerto haciendo operaciones de carga.

Como discutimos, estamos haciendo algunos proyectos para asegurarnos de que podemos conectar algunas de las grúas móviles del Puerto que recientemente llegaron al Puerto, y también alguna infraestructura para poder conectar los camiones eléctricos que estén llevando a cabo operaciones de carga. También estamos viendo si podemos incrementar algo de la capacidad para el equipo de patio, al ritmo que nos movemos hacia cero-emisiones, para que las flotillas cambien porque nosotros tenemos la capacidad de que se conecten. También tenemos acumuladores de energía en el Puerto y, como pueden imaginar, si conectas una de estas embarcaciones refrigeradas tienes una gran carga y se crea un pico en el uso de energía cuando conectas una embarcación grande, así que el almacenamiento de energía en realidad se recarga durante la noche cuando la electricidad es más verde y más limpia, de modo que “rasura” esos picos, quita esos picos del uso de modo que no impacta tanto a la red de energía.

Si estuvieron atentos al taller, escucharon a Giles Pettifour, nuestro director de Medio Ambiente, que habló acerca del plan de aire limpio que tenemos en colaboración con el Distrito de Control de Contaminación de Aire del Condado de Ventura, y eso es, digamos la parte central, mientras nos movemos hacia adelante para determinar nuestras metas y ver cómo vamos a alcanzar esas metas específicas con respecto al Plan de aire limpio para el Puerto, al tiempo que avanzamos hacia el futuro. También estamos viendo como hacerlo, y parte de este proceso se refiere a cómo demoler instalaciones obsoletas de modo que podamos asegurar que estamos mejorando y reduciendo la congestión, reduciendo las emisiones y asegurándonos de que, al tiempo que crecemos, lo hacemos siendo lo más sustentable posible. Muchos de nuestros proyectos, cuando pienso en los comentarios que ustedes han expresado, tienen que ver con analizar la infraestructura para el futuro, para podernos conectar, y también analizar las oportunidades de qué tipo de alternativas de energía o fuentes de combustibles pueden ser utilizadas en el Puerto, mientras nos movemos en esa dirección. ¿Bien? Gracias, Josh.

[Joshua Hurwitz](#)

--Muy bien. Gracias, Christina. Muy bien. Así que tenemos un puñado de preguntas. Tres preguntas de encuestas, creo y luego abrimos y le damos la oportunidad para tener un diálogo, y para que nos dejen saber sus comentarios.

Ok. La primera pregunta de encuesta está abierta.

¿Usted cree que sus necesidades de energía eléctrica aumentarán en el futuro?

Sí, significativamente

Sí, algo

No

No estoy seguro

Sabemos que el Puerto conoce que sus requerimientos de energía eléctrica van a incrementarse, y pienso que hay algo de inquietud con respecto a la capacidad de los servicios para alcanzar estos incrementos y, de hecho, pienso que no es exclusivo del Puerto de Hueneme o de Oxnard,

sino que realmente es a través de todo el estado de California. Pero nos gustaría oír de ustedes. ¿Qué piensa usted que será la demanda probable, por parte de usted de energía eléctrica?

[Dona Lacayo](#)

--Si. Estoy viendo que se mueve, así que hay más personas votando. Permitiremos otros diez segundos de modo que puedan terminar de votar. Buena participación, gracias. Ok, voy a proceder y mostrárselos.

[Joshua Hurwitz](#)

--Ok. Así que 73% dijo que sí significativamente, otro 23% dijo que sí, algo. Me refiero a que hay un indicio realmente fuerte de que la demanda en el futuro va a incrementarse. 10% no están seguros. Muchas gracias por eso.

Ahora pasamos a la siguiente pregunta.

¿Cuál de los proyectos de sustentabilidad ambiental cree usted que le traerán mayores beneficios operacionales a usted?

- A) Grúas híbridas (y usted puede escoger más de uno)
- B) Equipos en la terminal de cero-emisiones, tales como UTR, es decir, tractores y camiones en la terminal
- C) Camionetas eléctricos o híbridos
- D) Locomotoras eléctricas
- E) Energía eléctrica en tierra, la cual es la conexión de embarcaciones para que puedan apagar sus motores auxiliares mientras estén en el muelle
- F) Camiones de acarreo, de cero emisiones

Y mientras ustedes votan, hay un comentario que llegó. Sería bueno ver que, en alguno de estos proyectos futuros, se incluyera una captación de agua de escurrimiento de tormentas más robusto, en comparación con el plan actual VNP que encauza el agua de escurrimiento directamente al océano. Gracias. Este es un buen recordatorio de que, de nuevo, dentro de la infraestructura el impacto del medio ambiente en esa infraestructura es importante, y hay que tomarlo en consideración, y el agua de escurrimiento de tormentas es uno de esos temas que debe incorporarse en cualquier plan futuro de mejoramiento de infraestructura que pueda hacerse. Bien, buen comentario, gracias.

Muy bien. Así que ya tenemos los resultados. 77% sugieren que la red de energía eléctrica en tierra o la conexión de las embarcaciones tendrían los mayores beneficios operacionales para ustedes. Después tenemos otra, como del 49% del equipo de cero emisiones en la terminal UTR, seguido de cerca por los camiones de acarreo que también son de cero emisiones, y las grúas híbridas. Muchas gracias. Creo que probablemente el menos útil, pero eso no quiere decir que no sea útil para nada, son las locomotoras eléctricas o las camionetas eléctricas híbridas. Oh, creo que tenemos otra, es decir, otra pregunta de encuesta y vamos a abrir la línea del chat.

Bien. Así que, ¿planea usted electrificar sus operaciones?

- A) Sí, en los próximos cinco años
- B) Sí, en los próximos cinco a diez años
- C) Sí, en los próximos diez años o más
- D) No estoy seguro
- E) No aplica.

[Dona Lacayo](#)

--Aproximadamente la mitad ha votado. Así que ya casi terminamos. Ok. Ya no se mueve así que voy a compartir esto con ustedes.

[Joshua Hurwitz](#)

--Ok. Así que un 27% dijo que sí, en los próximos cinco años usted planea electrificar sus operaciones; 42% dijo que realmente no aplica, muy justo, y el otro 12% no está seguro. Así que, en total, hay como 40, 46, 45% que dijeron que sí, que sí planean electrificar en algún momento dentro de los próximos cinco, diez o más de diez años. Muy bien. Gracias.

Así que esto concluye nuestra porción de encuestas en línea.

Dona y yo pensamos que esta sección en la que usted y cualquier otro participante, pueden hacer comentarios verbales, además de escribir en el chat. Pueden levantar la mano, en la función, la función de levantar la mano del webinar de Zoom, y los vamos a invitar y les vamos a dar dos minutos de tiempo para que hagan un comentario o hagan una pregunta u observación, de modo que tengamos suficiente tiempo para incorporar los comentarios de todos o la retroalimentación. Si usted tiene un comentario o pregunta o le gustaría hablar, lo invitamos ahora en este momento, que lo indique levantando la mano en la función.

[Dona Lacayo](#)

--Sí. Una vez que usted levante la mano, yo voy a poder moverlo hacia la sección en donde usted puede hablar y también, usted también puede prender la cámara o puede escoger si lo quiere hacer. Tengo a Martin Rodriguez, así que voy a proceder a permitirle hablar ahora, Martín, ya puede aprender su cámara ahora si gusta Martín. ¿No, Martín? ¿Nos puede escuchar?

[Martin Rodriguez](#)

--Si. Estoy aquí

[Dona Lacayo](#)

--Excelente. Hola

[Martin Rodriguez](#)

--Si. Soy Martín Rodriguez, agente de negocios para los trabajadores metalúrgicos del local 433, y presidente de Tri-County Building Trades, y tienen ustedes un plan muy robusto y una muy buena presentación han tenido aquí y nosotros representamos 7,500 trabajadores de construcción que están listos, dispuestos y con la habilidad para hacer estos proyectos, y apreciamos que ustedes pidan retroalimentación y espero que todos entendamos que para

poder encaminar estos proyectos de energía sustentable es importante mantener una industria viable de petróleo y gas y les agradezco su tiempo.

[Joshua Hurwitz](#)

--Ok. Muy bien.

[Dona Lacayo](#)

--Gracias por sus comentarios, Martín. Gracias. Ok. En seguida tenemos a Richard Fine. Solo un minuto, ¿ok Richard?. Creo que ya puede hablar y utilizar su cámara si lo desea. ¿Hola, Richard?

[Joshua Hurwitz](#)

--Richard, aún está con el micrófono deshabilitado, pero parece que su cámara se está conectando. Vea si hay alguna forma de habilitar el micrófono. Y mientras lo esperamos a que haga eso, solamente, voy a leer un comentario que hizo...

[Richard Fine](#)

--Ahora?

[Joshua Hurwitz](#)

--Oh, ya regresaste. Aquí estás. Gracias

[Richard Fine](#)

[Richard Fine](#)

—Tomaré un segundo. Yo soy el que propuso el número de, las llamaré preguntas operacionales, y para cubrir algunas de ellas. Pero tengo una más, y es con respecto a Mandalay, creo que es la Clase de PT de la Playa de Mandalay la cual entiendo que se va a convertir, a salirse de línea muy pronto, y si eso es verdad yo estoy sugiriendo que el Puerto tal vez quiera adquirir la playa y usarla como una fuente de energía extra y de esa forma cortar sus propios gastos de energía y sería una de las cosas. Y estoy viendo a los costos de energía del Puerto y lo más que el Puerto pueda meterse y tener sus propios gastos de energía y cortando, como sabes, muchas de las operaciones hacen de regeneraciones y muchas otras cosas, por lo tanto cortando las ganancias, diremos que las compañías de servicios públicos tal vez al hacer eso van a tener grandes ahorros para el mismo Puerto. Y como el Puerto tiende a volverse a todo eléctrico, va a tener que lidiar con el hecho que, número uno, de dónde va a salir la electricidad, y cómo pueden cortar su propia energía. El Puerto va a terminar como propietario de su propia planta de energía y tal vez cuando pase el tiempo va a haber usado esa planta para la energía que produce. Y anoche cuando hablamos del tema de diferentes formas de generar, yo no sé si hay una Corriente del Golfo cercana a nosotros pero una forma de generar energía es poniendo turbinas en la Corriente del Golfo y si hay una Corriente de Golfo junto a nosotros, yo no sé qué lejos esté pero si podemos poner turbinas en esa corriente, tienes una fuente constante de electricidad. Yo sé que en Hawaii, (teníamos un lugar en Hawaii), que en Hawaii están usando poder de olas. Si hay lugares que el Puerto donde se pueden poner turbinas y el poder de las olas es otra fuente de electricidad constante. Entonces, yo no estoy recomendando molinos de viento porque, pues puedes poner molinos de viento en el Puerto si quieres adquirir tierras en las colinas y quedárselas y hacer algo

para proteger los molinos de viento de los incendios y si quieres hacer eso, poner los molinos de viento en eso, eso va a ser otra fuente porque el viento está soplando en el Condado de Ventura en Las Colinas entonces lo puedes hacer de esa forma. La otra cosa es que...

[Dona Lacayo](#)

--Gracias, gracias, Richard, por tus comentarios.

[Richard Fine](#)

--Ok. Allí termino.

[Dona Lacayo](#)

--Lo apreciamos

[Richard Fine](#)

--Requerir el Puerto, el Puerto de Channel Islands, he notado que es un sitio que está en crecimiento. Justo en el momento en que se puede adquirir, y esto va a darles otros aspectos, como propiedades e ingresos. Eso es todo por mi parte.

[Dona Lacayo](#)

--Muchas gracias

[Joshua Hurwitz](#)

--Si. Gracias, gracias Richard. Excelentes comentarios, gracias. Cualquier otro comentario que haya, si pueden por favor levantar la mano ahora, esta es la oportunidad de hacerlo. Esta es su única oportunidad; hemos tenido muchos diálogos con los participantes. También está disponible y pueden poner sus preguntas y comentarios después de la presentación, o mandarlos por correo electrónico y desde luego, esta presentación va a ser subida a Internet, como dijimos, en la página de Internet del Puerto.

[Dona Lacayo](#)

--¿Tenemos preguntas en el chat o en la sección de preguntas y respuestas de alguien?

[Joshua Hurwitz](#)

--Yo no veo ninguna otra pregunta en la sección de preguntas y respuestas, y no he visto el chat.

[Dona Lacayo](#)

--Ok. Estoy viendo de nuevo la mano de Richard, que esta levantada de nuevo, creo que quiere otra oportunidad para hacer comentarios, así que déjenme checar con él. Ok, Richard, creo que podemos escucharlo ahora.

[Richard Fine](#)

--Ok, solo para acabar. Básicamente, por lo que he estado viendo aquí y la verdad estoy hablando como un residente, un residente pasado de Oxnard Shores y ahora un residente del Puerto de Hueneme, estoy viendo las muchas formas en que el Puerto puede ir y recortar sus gastos y al

mismo tiempo expandir sus oportunidades de negocios porque al principio había un comentario de que el Puerto la verdad no está interesado en ingresos, y yo no sé si ese es un comentario verdadero o no, pero básicamente como un residente del Puerto de Hueneme yo quiero ver que el Puerto salga y amplíe sus ingresos lo más posible que pueda, porque ese beneficio viene directamente a mi como residente del Distrito de Oxnard, saben, entonces lo más que el Puerto puede expandirse, más ingresos pueden traer y traerlo en una forma que sea eficiente y un beneficio directo a los residentes a través de protecciones del medio ambiente es lo mejor que hacer, quiero decir, es absolutamente la mejor cosa.

Entonces viendo a todas estas cosas en general, qué tierras se pueden adquirir, cómo se puede expandir el Puerto, tomando sus operaciones y poniéndolas fuera del puerto directamente si se puede, todas estas cosas juntas es un beneficio a los residentes y si lo podemos hacer en una forma segura del medio ambiente no va a haber quejas de los residentes. Ahora, acuérdate, siempre va a haber discusiones del medio ambiente, quiero decir, en mi vida he estado involucrado en el establecimiento de la planta de energía en el Condado de Mendocino, y ya te puedes imaginar lo que pasa allí. Entonces, es una situación en la que tendrías que balancear todas estas cosas, y si llegas a cero emisiones, entonces eso es increíble, y creo que el Puerto puede hacer eso. Entonces, básicamente tienes todas estas cosas juntas. Quiero decir, hay una sugerencia que no puse porque no creo que estemos listos para ello y eso es lidiar con las compañías de embarques para que si puedan etiquetar su carga para que se pueda enseñar el destino final de la carga en el contenedor para ponerlo en la compañía de camiones o el ferrocarril y la compañía de camiones después para cuando la carga llegue puede ser descargada directamente a el camión si va localmente y la camioneta la puede llevar a su destino final o si su destinación es en el Oeste Medio, puede ser posiblemente descargado a algo que lo lleve al tren y directamente. Eso sería. lo mejor que podríamos hacer. No creo que estemos allí, en este punto, en este tiempo, pero algún día llegaremos allí, pero al mismo tiempo yo creo que el Puerto está haciendo un trabajo realmente increíble, y me gusta el hecho que el Puerto es el muelle verde número uno, digo, eso es algo asombroso. Entonces, el Puerto está bien en donde está ahora y yo, como residente estoy muy, muy interesado en ver que el Puerto vaya en esa dirección y todo lo que puede hacer para llegar allí.

#### [Joshua Hurwitz](#)

--Muy bien, gracias Richard. De verdad apreciamos el apoyo, comentarios y las preguntas bien planteadas. Muchas gracias. Ahora pasaré a otra pregunta que llegó por el chat. Es en relación con el crecimiento de los volúmenes de los contenedores. Así es que, con los volúmenes de los contenedores que se han duplicado recientemente, ¿cuál es el plan para acomodar el espacio para que cuatro grúas trabajen simultáneamente? Así que esta es una pregunta de algunas de las especificaciones de las operaciones y como acomodar el crecimiento futuro en el plan, y desde luego que va a haber fases y algunas consideraciones que se tendrán que hacer a corto plazo, combinadas con otras planeaciones de infraestructura a largo plazo, como parte de este plan estratégico de diez años. Así que gracias por su pregunta y nos vamos a asegurar de que el personal de soporte se ponga en contacto con usted para más detalles.

#### [Dona Lacayo](#)

--Armando Delgado tiene su mano levantada y le voy a permitir la opción de hablar. Hola Armando, ¿nos puede escuchar?

Armando Delgado

--Absolutamente, gracias. Yo tuve que... detenerme porque iba manejando.

Dona Lacayo

--De nada, hola.

Armando Delgado

--Antes que nada, gracias a todos, hola Dona, Joshua y Christina. Excelente presentación y excelente interacción con el público de nuestra comunidad aquí, de nuevo, este es Armando con "Carpenters Local 805" y estoy hablando por 1,800 carpinteros profesionales sindicalizados de nuestro local 805 y, ¿saben?, estamos listos. Estamos listos para cualquier proyecto que salga de estos pensamientos a futuro. Sabe que miles de hombres y mujeres que trabajan, incluyendo carpinteros profesionales sindicalizados, su sustento estaría en riesgo si no fuera por alianzas como la de nosotros con el Puerto y los otros trabajadores, saben, cuando las metas de medio ambiente deben incluir protecciones para las personas trabajadoras porque cuando se involucra a la comunidad local, se les da oportunidad a todos. Nos gusta que estén pensando en crecimiento vertical en lugar de... ya sabe. Pues hemos oído a la comunidad, muchas personas que se han opuesto a la expansión, pero expansión no siempre significa hacia afuera, y el crecimiento hacia arriba siempre los puede beneficiar a ustedes, Y, de nuevo, solo quiero reiterar que estamos listos para los 28 tipos de trabajos que ustedes nos den y quiero decirles que no hemos conversado en un buen tiempo, pero hemos tenido muchas oportunidades para nuevos trabajadores, nuevos aprendices que llegaron a nuestros proyectos gracias al Puerto y que ahora están moviéndose con éxito hacia adelante y esto fue en parte gracias a colaboraciones con nosotros y por las labores que nosotros pudimos traer a algunos de los miembros de la comunidad. Así que vamos a movernos hacia adelante y estamos ansiosos de poder ver qué más tienen planeado para nosotros. Muchas gracias.

Dona Lacayo

--Gracias por sus comentarios, Armando.

Joshua Hurwitz

--Muy bien, tenemos otro comentario, una pregunta que llegó a través del chat. Al mismo tiempo que el Puerto profundiza sus atracaderos para darle cabida a embarcaciones más grandes y mayor número de ellas, ¿ha habido discusiones acerca del posible alargamiento de los atracaderos en tierra? Gracias.

Si. Gracias, Muy bien. Buena pregunta, que definitivamente cae en la categoría de proyecto a largo plazo. En el pasado ha habido diseños, diseños de alto nivel, para ver eso, y creo que se va a incluir en el plan de diez años. Creo que la ambición debe ser el encontrar proyectos que puedan ser realizados en un corto plazo, mediano plazo y luego, como parte de este plan estratégico de

diez años, de verdad concretar como se va a ver la infraestructura del Puerto a largo plazo. Así que definitivamente, esta es una cuestión que debe ser tomada en cuenta en el plan de diez años.

[Dona Lacayo](#)

--Ya no veo ninguna mano levantada hasta ahora, pero me pregunto si alguien puede decir algo, ¿alguien de nuestros socios o operadores?

[Joshua Hurwitz](#)

--Y si se sienten con más confianza de hablar en español o en Mixteco, eso también está bien. Solo levanten la mano y los dejamos entrar. Usted nos puede indicar esto cuando haya activado su micrófono y nosotros vamos a ponerle un intérprete. Tenemos la habilidad de hacer eso.

[Dona Lacayo](#)

--Oh. Veamos. Ok. Muy bien. Jay Prosch tiene su mano levantada así que voy a proceder a permitirle hablar ahora y puede prender su cámara si lo desea. Hola, Jay.

[Jay Prosch](#)

--¿Pueden escucharme bien?

[Dona Lacayo](#)

--Podemos escucharlo. Hola. Buenas tardes.

[Jay Prosch](#)

--Ok. Muy bien. Gracias Dona. Así que la primera pregunta o comentario sería, y yo sé que ya contestó la pregunta acerca de las grúas Gentry en el Puerto, las grúas STS Gentry desde su perspectiva, y estamos a favor de eso en gran parte porque en una gran medida, estas son la segunda prioridad por debajo de las embarcaciones de contenedores y con el incremento en las embarcaciones con contenedores que llegan al Puerto, nuestra ventana de oportunidad para la entrada de nuestras embarcaciones se ha disminuido. De modo que yo veo a las grúas Gentry como una forma para acelerar la entrada y salida de los barcos de contenedores y ustedes verían un incremento en el volumen de entrada y de salida y abriría oportunidades para ustedes, y ese es mi comentario.

El Segundo comentario que tengo, que voy a lanzarlo como pregunta, es que ¿ha el Puerto alguna vez considerado hacer algo para los conductores de los camiones de carga? Una de las quejas más grandes que escucho por parte de los conductores de camiones que llegan aquí, especialmente aquellos que no son de la localidad, y que vienen de distancias remotas, o de otros estados, es que no hay donde estacionarse, no hay donde tomarse un descanso. No lo pueden hacer en el Puerto, y eso lo entiendo, esta ciudad es muy poco amigable con los conductores, y yo pienso que ustedes estarán de acuerdo con esto. Así que, ¿han considerado una colaboración o quizá un negocio? Podría ser una verdadera fuente de ingresos el poner un tipo de paradero de camiones fuera del Puerto, en otro sitio. Eso es todo lo que tengo. Gracias.

[Dona Lacayo](#)

--Gracias por tus comentarios, Jay, y por tus preguntas. Vamos a ponerlas como parte del plan estratégico y te lo agradecemos. Lo apreciamos.

[Joshua Hurwitz](#)

--Bueno, Dona, solo demos unos minutos más para alguna otra persona que quiera levantar su mano y si no, podemos pasar a cerrar esta sesión u describir los siguientes pasos.

[Dona Lacayo](#)

--Creo que había una persona más. Permíteme ver quién era, Josh.

[Christina Birdsey](#)

--Estaba en la casilla del chat

[Dona Lacayo](#)

--Oh. ¿En el chat? Oh. Ok. Sí. Josh, por favor revisa la casilla del chat antes de que terminemos, por favor.

[Joshua Hurwitz](#)

--Ok.

[Christina Birdsey](#)

--La última.

[Joshua Hurwitz](#)

--La pregunta para Josh, la profundización...

[Dona Lacayo](#)

--Sí.

[Joshua Hurwitz](#)

--Ok. Oh. Seguro, así que esta es la pregunta: Al mismo tiempo que el Puerto profundiza sus atracaderos para darle cabida a embarcaciones más grandes y mayor número de ellas, ¿ha habido diálogos acerca del posible alargamiento de los atracaderos en tierra? Gracias. Creo que sí, como mencioné antes, hay un número de diseños conceptuales que están siendo cambiados, cambiando las formas y de hecho sí, por lo que he escuchado, es parte del plan estratégico de diez años y hay un deseo de enfocarse en la infraestructura, enfocarse en mejoras de corto plazo, mejoras de mediano plazo y nos gustaría ver que llegaran esos diez años, pero también durante este plan estratégico de diez años de verdad concretar cómo se va a ver este Puerto a largo plazo, saben, de verdad a largo plazo, una década o décadas de visión. Y, claro, un recordatorio de que todos ustedes, muchos de ustedes, han participado en las sesiones de uno a uno en los pasados 12 o 15 meses, así que todos sus comentarios deben estar incorporados a este plan estratégico independientemente de si usted lo mencionó hoy o hace seis meses en las sesiones de uno a uno, así que les agradecemos sus contribuciones para pensar y planear que es lo que va a quedar en este plan estratégico de largo rango.

[Dona Lacayo](#)

--Ok. Kristin, quieres decir unas últimas palabras?

[Kristin Decas](#)

--Claro. Así es que, antes que nada, gracias a todos por su participación de hoy. Las respuestas y todos los comentarios fueron realmente informativos y útiles para ayudarnos a poner las bases para futuras presentaciones del Puerto. Nosotros realmente estamos tratando de ahondar en los desarrollos precisos que queremos llevar hacia adelante con estas oportunidades de financiamiento que están en el horizonte, y queremos asegurarnos de que estamos haciendo inversiones inteligentes y astutas que van a ser para el largo plazo para nuestra comunidad del Puerto y para nuestros clientes, así que por eso es importante lo que hacemos aquí. Así que, por favor.

Con la participación vamos a estar monitoreando las preguntas que surjan en el chat y las vamos a subir por medio de correos electrónicos y las vamos a subir a nuestro sitio web, y van a ser respondidas en varios lenguajes, de modo que todos lo puedan traducir y entender las preguntas que se dieron aquí y que hayamos respondido y vamos a continuar a interconectarnos con las partes interesadas y con nuestros amigos para empezar a hacer algunas presentaciones basadas en la información que surgió hoy, para asegurarnos de que estamos moviéndonos en la dirección correcta y que todos están a bordo y que estamos tomando decisiones inteligentes aquí. Así que es importante como dije al principio, afilar el hacha antes de empezar a cortar y gracias por trabajar tanto con nosotros hoy y pienso que fue una sesión realmente productiva. Gracias a todos.

[Joshua Hurwitz](#)

--Muy bien. Gracias Kristin, gracias Dona.

[Dona Lacayo](#)

--Gracias.

[Kristin Decas](#)

--Ok.

[Joshua Hurwitz](#)

--Y gracias a todos.

[Dona Lacayo](#)

--Fue Bueno escucharlos. Gracias por su tiempo.

[Kristin Decas](#)

--Y no olviden venir a recibir la vacuna si aun no la ha recibido. La tendremos el lunes, aquí, si, J/J de 10 a 3. OK., Gracias a todos.

[Dona Lacayo](#)

--Gracias.

*Joshua Hurwitz*

--Adios.

*Kristin Decas*

--Bye.