

Minutas de la reunión del Equipo de Trabajo de
Calidad del Aire en SD/TJ,
llevada a cabo el 09/04/2008 en National City, California

Asistentes:

Amy Radetsky	Consulado de Estados Unidos en Tijuana
Dave Fege	US EPA (Oficina fronteriza)
Dimitri Smith	CARB
Domingo Vigil	Distrito de Control de la Contaminación del Aire del Condado de San Diego (SDAPDC)
Amilia Simpson	Environmental Health Coalition in San Diego and Tijuana
Fernando Amador	CARB
Guillermo Rodríguez	Profesor e Investigador de Calidad del Aire, Coordinador de Estudios de Posgrado de la Facultad de Ciencias Químicas, UABC
Ernesto Velez	UABC
Jenny Quintana	Universidad Estatal de San Diego, Escuela de Posgrado en Salud Pública
Jose Carmelo Zavala	Centro Industrial de Gestion Ambiental
Mónica Tamayo	Secretaría de Protección Ambiental del Estado de Baja California
Paula Stigler	Banda Pala de Indios Misión
Michel Vazquez	Environmental health
Magdalena Cerula	Environmental Health
Rosabel Lopez	Secretaría de Protección Ambiental del Estado de Baja California (SPA)
Víctor Borboa	Secretaría de Protección Ambiental del Estado de Baja California (SPA)

Bienvenida, Auto presentación y Aprobación de Minuta

Paula Stigler dio la bienvenida a todos los asistentes a la reunión. Se aprobaron las minutas de la reunión pasada.

Revisión del taller en Otay Mesa sobre el programa de incentivos de la Prop. 1B en San Diego y la nueva regulación del ARB para camiones diesel de carga pesada en carreteras.

Dimitri hizo la primera presentación acerca de un taller que se llevó a cabo en la Mesa de Otay sobre una norma propuesta para los camiones pesado que usan diesel. La norma propuesta se aplicará a todos los camiones “shuttle”, camiones pesados y casi todos los vehículos que usan diesel or diesel alternativo como combustible. Esta norma se aplica independientemente de dónde esté registrado el vehículo, esto es, los vehículos pueden ser intraestatales, interestatales o internacionales. Esta norma iniciará a finales del 2010 y requerirá que los vehículos sean actualizados para cumplir con los estándares de emisiones para materia particulada y óxidos de nitrógeno. El motor del vehículo tiene que actualizarse a un modelo equivalente a un motor del 2007 a más tardar para el año 2013, y para el 2021, el motor deberá ser modelo año 2012. Se puede utilizar tecnología de retroajuste. Hay dos opciones para cumplimiento de esta norma: 1) la mejor tecnología de control que haya disponible (BACT, por sus siglas en inglés), y 2) promedio de flotillas. Los dueños de las flotillas pueden cumplir con las metas de emisión de NOx y PM en promedio para las flotillas, o pueden usar el calendario de la mejor tecnología de control disponible. Los requerimientos de BACT se implementarán en dos fases. Los requerimientos de la primera fase comienzan en el 2012 para los vehículos más antiguos y se implementará paulatinamente en un período de cuatro años, i.e., un motor más antiguo que 1998 deberá ser actualizado a uno equivalente al modelo de 2007 para finales del año 2010 y deberá estar equipado con un sistema del más alto nivel para el control verificado de emisiones de diesel de PM. La requerimientos de BACT fase 2 empezará a finales del 2017; un motor del año 2007 deberá ser actualizado con un motor modelo 2012 para finales del 2019 y también deberá estar equipado con los controles más altos de emisión de PM.

La opción de promedio para la flotilla permite una mezcla de vehículos limpios y sucios y aún poder cumplir con la norma. Cada año, los dueños de flotillas deberán mostrar que las emisiones promedio de NOx y PM de las flotillas no exceden las metas de emisión promedio para la flotilla que establece la norma. Esta opción también establece un límite en la cantidad de rotación y retroajustes de la flotilla que se requerirían cada año.

Los vehículos estarán exentos si viajan menos de 1,000 milas/año. Si se instalan los niveles más altos de control de PM antes del 2010 podrán acceder a créditos tempranos. También se está exento de los requerimientos de rotación si el camión viaja menos de 7500 millas y los vehículos operan fuera de áreas contaminadas que se identifican en la norma. Los dueños están sujetos a los requerimientos de presentar reportes ante la Junta de Recursos del Aire de California (CARB). Están planeados más talleres informativos para mayo y junio.

Domingo Vigil habló del Programa de Incentivos de la Propuesta 1B. Esta propuesta fue aprobada por los electores en el 2006 e incluye mil millones de dólares en bonos a ser asignados a lo largo de 4 años para reducir las emisiones causadas por la industria del

movimiento de bienes en California. Para poder acceder a los fondos de la propuesta, estas reducciones necesitan cumplirse antes de que sean obligatorias, de tal manera que si hay una ley que requiere una reducción de emisiones y no se han cumplido éstos niveles reducidos, un proyecto para reducir emisiones no califica para recibir fondos por medio de este programa, esto es, no se pueden usar estos fondos para cumplir con las normas ya existentes. La legislación que implementa el programa se encuentra en la Propuesta 88 del Senado y en la Propuesta 201 de la Asamblea. Esta legislación requiere que la CARB adopte lineamientos en este programa para establecer los criterios y procedimientos para la asignación de fondos, así como el requerimiento de reportes periódicos. Los primeros 250 millones ya están asignados para el año fiscal 2007-2008. La CARB identificó cuatro corredores comerciales en California con base en la población, las emisiones por el movimiento de bienes y las necesidades para el cumplimiento con las normas federales de calidad del aire. Los cuatro corredores se encuentran en: el área de la Bahía de San Francisco, el Valle Central, Los Angeles/Inland Empire y el corredor comercial de la frontera en San Diego, incluyendo el Valle Imperial. El corredor de Los Angeles recibirá \$550 millones, el Valle Central \$250 millones, el corredor de San Francisco \$140 millones y la región fronteriza de San Diego, \$60 millones.

Existen diferentes categorías de proyectos, por ejemplo, la categoría de Proyecto de Camiones de Puertos y Patios Ferrocarrileros. Un camión de puerto es todo camión que opere en los puertos y que haga, por lo menos, 150 visitas al puerto/año. Todos los demás camiones que no cumplan con estos criterios se asignan la categoría de “otros camiones”. Otras categorías para proyectos incluyen locomotoras, equipo de carga en la bahía y costa y de electrificación de paradas de camión. La dependencia líder en San Diego es el Distrito de Control de la Contaminación del Aire del Condado de San Diego (SDAPCD), y ya se han iniciado los esfuerzos de difusión. El primer taller fue el 21 de marzo en Scripps Ranch y el 2 de abril en la Mesa de Otay. El distrito ha recolectado datos para el programa de aproximadamente 300 camiones para el primer año de financiamiento. Cada proyecto de equipo tiene diferentes especificaciones, por ejemplo, los camiones tienen que haber estado registrados en California, por lo menos durante 2 años y tienen que operar en California en un 100%. De manera que si el camión entra en otros estados o entra a México, no cumplen con los criterios para recibir fondos. Quizá se hagan modificaciones anualmente a los lineamientos. Las fechas límite para terminación también son diferentes para cada categoría; después de haber firmado el contrato con el Distrito, se cuenta con 18 meses para terminar proyectos relacionados a camiones. Para retro-adaptaciones de camiones, el modelo debe estar entre los años de 1994 y 2006, para reemplazarlos deben ser del 2006 o más antiguos. Hay límites a los fondos, por ejemplo, el programa proveerá de 25% hasta el 50% del costo del proyecto (aproximadamente), el dinero restante tiene que ser de una iguala de fondos. Las condiciones de operación también deben cumplirse y se puede requerir que los camiones usen aparatos de rastreo o GPS, para garantizar que no salgan de las fronteras del estado. También hay requerimientos de inspección, de llevar registros y de reportar. Una vez que el Distrito cuente con los fondos en junio/julio, los dueños pueden presentar sus solicitudes y los proyectos se clasificarán de acuerdo a costo-eficiencia. La CARB ha desarrollado una calculadora de reducción de emisiones que se usará para determinar cuántas libras de NOx y PM están siendo reducidas con este programa. La información

se colocará en el portal de internet. El coordinador del programa en San Diego es Chuck Spagnola. Para preguntas en español, favor de comunicarse con Domingo Vigil.

Resumen de la reunión de los co-presidentes y colaboración entre los distintos equipos de trabajo, actualización sobre la reunión del Equipo de Trabajo de Salud Ambiental

Paula Stigler reportó que hace 2 y medio meses hubo una reunión de los co-presidentes de los equipos de trabajo (hay alrededor de 10) de la región de Baja California-California. Hablaron acerca de las oportunidades para colaborar entre sí. El equipo de trabajo de Salud Ambiental (ETSA) abarca varios temas, tales como la preparación y respuesta ante emergencias, problemas en el aire, suelos, y agua, y están tratando de coordinarse con otros equipos de trabajo para proponer proyectos. En el futuro, los co-presidentes tendrán reuniones semestrales para informar de las actividades que cada uno está realizando y para tratar de coordinarse lo más posible con otros equipos de trabajo. Al ETSA le gustaría colaborar con otros equipos de trabajo en las siguientes áreas:

- 1 Proyecto de disposición de plaguicidas
- 2 Proyecto de disposición de residuos peligrosos
- 3 Proyectos de calidad del aire (retroajuste de camiones diesel, hornos ladrilleros, y problemas de calidad del aire en los cruces fronterizos)
- 4 Programas de playas limpias y monitoreo
- 5 Proyectos de difusión comunitaria y de educación sobre las cuencas hídricas.
- 6 Programas de monitoreo de aves migratorias

La meta sería de hacer una propuesta conjunta, o al menos obtener sus comentarios acerca de las propuestas.

El siguiente punto en su orden día fue desarrollar un calendario de las reuniones de los equipos de trabajo para evitar que se traslapen las reuniones y permitir que los participantes puedan asistir a reuniones de más de un equipo de trabajo.

También acordaron crear una lista de direcciones electrónicas para formar una red para que los co-presidentes se pueden comunicar entre sí.

Por último, están preparando un Documento de Prioridades de Salud Ambiental. Los estarán revisando todos los co-presidentes de los equipos de trabajo. El ETSA reconoce la necesidad de monitorear la calidad del aire en los cruces fronterizos de San Diego/Tijuana y Paula trabajará para fortalecer ese aspecto de los esfuerzos del ETSA.

Linea de Tiempo del Proceso de Subsidios de EPA para el 2008

Dave dio información relativa a las ideas para proyecto. Para la reunión se preparó una lista de las propuestas de proyecto. A manera de recordatorio, Dave explicó que la EPA tiene 900 mil dólares para proyectos ambientales en las regiones fronterizas de Baja California/California y Arizona/Sonora. Los fondos serán recibidos directamente por la

COCEF, quien trabajará con la EPA y otros grupos regionales – SEMARNAT, SPA y CalEPA – para seleccionar los proyectos que recibirán fondos. La razón principal por la que se usa a la COCEF es para poder gastar fondos en México, ya que por ley la EPA no puede directamente gastar fondos en México. La COCEF también tiene responsabilidades de supervisión de proyectos. Las propuestas pueden ser presentadas por los equipos de trabajo, los foros de política a nivel de toda la frontera, las tribus indígenas y las dependencias estatales del medio ambiente de México y de los Estados Unidos. La fecha límite para la presentación de proyectos es el 30 de mayo del 2008. Las propuestas deberán abordar las prioridades identificadas por los equipos de trabajo en sus áreas; para este equipo de trabajo, tienen que tratarse del ozono, PM 10 y 2.5 y los gases con efecto invernadero. El criterio más importante para que un proyecto reciba fondos es que, de hecho, el proyecto reduzca las emisiones, no ser estudios sobre las emisiones.

Victor Borboa comentó que no se deberá permitir que los proyectos seleccionados puedan subcontratar el trabajo a ser realizado. Sugirió que los contratistas sean empresas locales para poder ponerse en contacto localmente con el responsable. El equipo de trabajo estuvo de acuerdo en esta sugerencia.

La presentación sobre el inventario de gases con efecto invernadero fue cancelada.

Guillermo Rodriguez indicó que le preocupaba que el principal criterio para la selección de proyectos fuera la reducción de emisiones. Dijo que para reducir emisiones era necesario primero saber cuáles son los contaminantes. Dave le respondió que estaba de acuerdo pero que ya había mucha información acerca de PM10 y de ozono y que en vez de tratar de obtener más información acerca de contaminantes desconocidos, los co-presidentes creían que era mejor hacer algo acerca de los contaminantes conocidos y ya estudiados. Aunque es una decisión difícil, es necesaria debido a lo reducido de los fondos para los proyectos. EPA, CARB, SEMARNAT y SPA han invertido cientos de miles de dólares en un sistema de monitoreo de 13 estaciones en las ciudades de Tijuana, Rosarito, Mexicali y Tecate para tratar de conocer la situación de los contaminantes prioritarios (NOx, ozono y PM10), de manera que se han hecho inversiones y ahora se deben tomar acciones para reducir estos contaminantes. Quizá en la siguiente ronda de financiamiento, se pueda poner de relieve con los co-presidentes el tema de la necesidad de mayor información acerca de los contaminantes. Guillermo indicó que era necesario evaluar la ubicación de las estaciones de monitoreo ya que en el sur de la ciudad de Tijuana hay altos niveles de polvo, PM10 y 2.5 y que no hay estaciones de monitoreo. Se sugiere usar una estación móvil para monitorear el aire en la frontera en las inmediaciones de las garitas.

Jenny Quintana preguntó si otros contaminantes diesel, tales como en cabón negro y los hidrocarburos poliaromáticos (PAH, por sus siglas en inglés) podrían estar en la lista de contaminantes prioritarios. Dave indicó que no ha habido ninguna discusión al respecto.

Guillermo comentó que ellos recientemente han medido niveles de PAHs en Tijuana y que son cinco veces los niveles que se miden en San Diego. Los niveles de carbón negro

también son de cinco a seis veces los niveles que se miden en la Ciudad de México. Estos nuevos datos crean una nueva necesidad de mitigar estos contaminantes y no sólo los contaminantes prioritarios.

Ideas para Proyectos para el proceso de subsidios de EPA del 2008

Paula leyó el proyecto presentado por José García Gómez del Grupo Ecologista. El proyecto propone la reforestación de las cuencas de aire geográficas o atmosféricas y la determinación del índice de las áreas verdes por habitante en Tijuana. Los árboles crearían una barrera en contra de las emisiones y la dispersión de partículas. Los resultados esperados son la reducción de emisiones y la dispersión de partículas en zonas con un menor índice de forestación. Jenny indicó que este proyecto era interesante como un proyecto líder para intervenciones futuras.

Víctor habló de los proyectos que proponen, el primero de los cuales es implementar estaciones de monitoreo en las garitas de Tijuana, Otay y Mexicali, para que puedan servir de un instrumento para educar y concientizar a los conductores y pasajeros quienes verían los niveles de los contaminantes al pasar por la frontera. Los resultados esperados son el contribuir a los esfuerzos binacionales para tomar las decisiones necesarias tales como la implementación de la inspección vehicular. En la medida en que el público se eduque y adquiera una conciencia ambiental, decidirán afinar sus coches, reduciendo así la contaminación. Hay otro proyecto de implementar una estación móvil. El otro proyecto tiene que ver con los ganaderos con los que se reunió Víctor. El proyecto se trata de reducir las emisiones de metano provenientes de las actividades ganaderas. Se usaría el metano para producir electricidad usando un digestor. Esta electricidad la usarían en sus propias instalaciones. Los ganaderos también contribuirán dinero para la implementación de estos proyectos.

Tere Olmos presentó una propuesta para evitar el uso de aerosols. El proyecto sería una campaña de difusión enfocada en prevenir la contaminación del aire ambiental y también la contaminación visual (graffiti). Propone la colaboración con tiendas como Home Depot y otras, la creación de folletos conteniendo información sobre los aerosols. También sugiere que las tiendas controlen a quién le venden estas pinturas. No indicó qué organización estaría supervisando el proyecto.

Emilia Simpson presentó a Magdalena Cerda y a Michelle Vázquez, quienes trabajaron en una campaña fronteriza. La Coalición de Salud Ambiental ha estado trabajando en una colonia cercana al cruce fronterizo de Otay. Son la misma organización que trabajó para el saneamiento del sitio de Metales y Derivados. Ese sitio ya no representa un peligro para la comunidad. El proyecto que proponen ahora está motivado por la comunidad y ya está haciéndose un proyecto piloto. Se trata de reducir los niveles de PM2.5 en las inmediaciones de las escuelas primarias y jardines de niños en Tijuana, que son causados por el tránsito de grandes camiones frente a estas escuelas. La meta es reducir el tránsito de estos vehículos frente a las escuelas obligándolos a tener rutas que usan calles y avenidas principales.

Dave se prestó de voluntario para ser una fuente de información acerca de cómo presentar ideas para proyectos, su dirección electrónica es fege.dave@epa.gov . También se pueden enviar ideas a Domingo Vigil en domingo.vigil@sdcounty.ca.gov

Paula agradeció a todos por las buenas ideas para proyecto. La fecha para conocer los resultados de los proyectos seleccionados es el 30 de agosto.

La fecha de la siguiente reunion trimestral es el 9 de Julio de 4 a 7 pm en Tijuana.