



## **BUENAS NOTICIAS PARA UN CAMBIO**

DE RICHARD A. STEDMAN  
OFICIAL DE CONTROL DE LA  
CONTAMINACIÓN DEL AIRE

Durante más de 30 años, la Ley de Aire Limpio le ha brindado a California la capacidad de establecer estándares que controlan las emisiones de vehículos automotores nuevos o motores de vehículos automotores nuevos.

(continúa en la página siguiente)

### **EN ESTE ASUNTO**

---

Buenas Noticias Para un Cambio

---

La Edad es Solo un Número,  
¡Encuesta Primero!

---

Aviso Sobre Motores Diésel  
Portátiles

---

Verifique Antes de Comprar o  
Vender un Motor Diesel Portátil

---

Programas de Subvenciones  
Para la Reducción de Emisiones  
de Fuentes Móviles AB2766

---

Redes de Monitoreo de Aire

---

Foco de Empleados y Junta  
Directiva

# BUENAS NOTICIAS PARA UN CAMBIO

Durante más de 30 años, la Ley de Aire Limpio ha brindado a California la capacidad de establecer estándares que controlan las emisiones de vehículos automotores nuevos o motores de vehículos automotores nuevos. Y desde entonces, California ha trabajado en conjunto con la Agencia de Protección Ambiental de los EE. UU. (EPA) para impulsar reducciones de la contaminación del aire que salvan vidas, mientras impulsa la inversión y la inversión en tecnologías y materiales que permitieron la próxima generación de vehículos motorizados. California ha sido el estándar de oro en el mundo para el desarrollo de estas tecnologías para combatir la contaminación del aire de los vehículos motorizados.

En 2019, la administración Trump revocó la exención de California de hace décadas que le permitía establecer sus propios estándares de contaminación del aire. El desmantelamiento de la exención también significó que los fabricantes de automóviles no estarían obligados a lograr las reducciones de emisiones de vehículos exigidas por California. Incluso con la reversión en vigor, Volkswagen, Ford, Honda y BMW se opusieron a la administración Trump cuando anunciaron un acuerdo para cumplir con las normas de emisiones existentes de California. Parece que estos fabricantes de automóviles podrían razonar que construir y vender automóviles con emisiones más limpias era el camino hacia el éxito en el futuro, incluso si no lo exige el gobierno.

El 9 de marzo de 2022, la EPA restableció la autoridad de California bajo la Ley de Aire Limpio para implementar sus propios estándares de emisión de gases de efecto invernadero para automóviles y camionetas, que otros estados también pueden adoptar y hacer cumplir. Hasta la fecha, otros 13 estados han adoptado estándares similares. Con esta autoridad restaurada, la EPA continuará asociándose con los estados para avanzar en la próxima generación de tecnologías de vehículos limpios.

Con esta acción, California vuelve a tomar el asiento del conductor cuando se trata de reducir las emisiones de los vehículos motorizados. Si fue frustrante ver la oposición de la administración anterior tomar un camino claro y significativo hacia la protección de la salud pública y el medio ambiente. Todos podemos respirar aliviados colectivamente sabiendo que nuestro camino a seguir, al menos por el momento, será ahora más productiva y beneficiosa para todos.

*Richard A. Stedman*  
**RICHARD A. STEDMAN**  
**OFICIAL DE CONTROL DE LA**  
**CONTAMINACIÓN DEL AIRE**



# LA EDAD ES SOLO UN NÚMERO, ¡ENCUESTA PRIMERO!

¡Recuerde, la edad no importa cuando se trata de asbesto! ¡Debe saber qué hay en los materiales de construcción al realizar un proyecto para la seguridad de los trabajadores, la eliminación adecuada de desechos y la prevención de la contaminación! ¡Mira antes de saltar! ¡Es la ley! Obtenga la encuesta!

¿Conocía alguna de las siguientes informaciones sobre el asbesto?

- Ciertos tipos de productos de asbesto todavía son legales para usar hoy en día en los Estados Unidos y el asbesto nunca se ha prohibido por completo.
- Todavía hay una innumerable cantidad de materiales de asbesto incrustados en edificios, infraestructuras y otros productos en la actualidad que se denominan "Materiales heredados".
- El Estándar Nacional Federal de Emisiones de Asbesto para Contaminantes Atmosféricos Peligrosos (NESHAP) de la EPA federal se aplica a las estructuras y/o componentes de las instalaciones. Algunos ejemplos de estos incluyen edificios comerciales e industriales, puentes, tuberías o estructuras residenciales como apartamentos.
- Para cualquier estructura regulada y/o componente de instalación, sin importar la fecha o la edad en que se construyó o renovó, la regulación federal de asbesto NESHAP de la EPA requiere que el propietario/operador antes de un proyecto de construcción que altere o retire materiales de construcción, realice una revisión exhaustiva. inspección de los materiales de construcción afectados por asbesto.
- Puede obtener información sobre el asbesto, las reglamentaciones y la asistencia para el cumplimiento en la página web de asbesto de MBARD:  
[www.mbard.org/asbestos-renovation-demolition](http://www.mbard.org/asbestos-renovation-demolition).

# AVISO SOBRE MOTORES DIÉSEL PORTÁTILES

El propósito de la Medida de Control de Tóxicos Aerotransportados (ATCM) de la Junta de Recursos del Aire de California (CARB) para motores portátiles es reducir las emisiones de partículas diésel (PM) de los motores portátiles alimentados con diésel que tienen una potencia de frenado nominal de 50 y más.

Para cumplir con el cronograma de eliminación gradual de niveles de motores de la regulación, tenga en cuenta que es posible que los siguientes motores portátiles alimentados con diésel no funcionen a plena capacidad después del 31 de diciembre de 2022.

Motores de nivel 2 fabricados antes del 1 de enero de 2009 y con potencia de frenado entre 50 y 750, que pertenecen a flotas pequeñas (potencia acumulada de hasta 750).

Este plazo no se aplica a los motores portátiles a diésel propiedad de flotas grandes (potencia acumulada de más de 750 caballos) que siguen la opción de cumplimiento promedio de la flota desde 2019, ni a los motores designados a más tardar el 1 de Julio de 2022 como motores de uso de emergencia, o motores de bajo uso. Los motores de bajo uso se definen como motores que operan 200 horas o menos en un año calendario. Comuníquese con el Distrito de Recursos del Aire de la Bahía de Monterey (MBARD) si opera un motor diésel portátil de nivel 2 para que podamos ayudarlo a cumplir con la ATCM estatal.

Si elige cambiar la designación permitida de su motor de uso principal (uso completo) a uso de emergencia o uso bajo, se debe completar una solicitud de modificación del permiso y enviarla a MBARD, junto con la tarifa de solicitud aplicable, a más tardar antes del 1 de Julio de 2022. Las solicitudes están disponibles en nuestro sitio web:

<https://mbard.specialdistrict.org/engines>.

Si las excepciones anteriores no satisfacen las necesidades de sus demandas operativas, puede reemplazar este motor e instalar un motor diésel nivel 4 certificado antes de la fecha límite del 31 de diciembre de 2022 para evitar la acción de ejecución de MBARD. El uso del motor portátil certificado de nivel 2 después del 31 de diciembre de 2022 constituye una infracción diaria y estará sujeto a medidas de cumplimiento obligatorias, que pueden incluir la imposición de sanciones significativas.



# AVISO SOBRE MOTORES DIÉSEL PORTÁTILES

Si elige reemplazar su motor nivel 2 certificado con un motor nivel 4 certificado, debe completar y enviar una solicitud de modificación del permiso a MBARD, junto con la tarifa de solicitud aplicable, antes de operar el motor certificado. Las solicitudes están disponibles en nuestro sitio web: <https://mbard.specialdistrict.org/engines>.

Si elige no reemplazar su motor certificado de nivel 2, o no modificar su Permiso de operación actual para aceptar limitaciones operativas de uso bajo o de emergencia, envíe una carta o un formulario de cancelación al Distrito. antes del 31 de diciembre de 2022 solicitando la cancelación del Permiso de Funcionamiento.

Los formularios de cancelación están disponibles en nuestro sitio web:

<https://mbard.specialdistrict.org/files/2ee270f80/Request-to-Cancel-Permit-11-29-2018.pdf>.

Esta acción dejará de percibir la cuota anual de renovación.



# VERIFIQUE ANTES DE COMPRAR O VENDER UN MOTOR DIESEL PORTÁTIL

A partir del 30 de noviembre de 2018, ninguna persona deberá vender u ofrecer en venta a un usuario final en California un motor portátil a diésel más allá de las fechas que se indican en la siguiente tabla. No está prohibida la venta de motores para reventa fuera de California. Los motores diésel portátiles no certificados (nivel 0) y nivel 1 no se pueden vender en California.

Certificación de motores	Motores de potencia al freno de 50 a 750		Motores de potencia al freno >750
	Gran Flota	Flota pequeña	
Nivel 1	1/1/2020	1/1/2020	1/1/2022
Nivel 2 construido antes del 1/1/2009	1/1/2022	1/1/2023	1/1/2025
Nivel 2 construido el 1/1/2009 o después	NA	NA	1/1/2027
Nivel 3 construido antes del 1/1/2009	1/1/2025	1/1/2027	NA
Nivel 3 construido el 1/1/2009 o después	1/1/2027	1/1/2029	NA
Motores de flexibilidad de nivel 1, 2 y 3	31 de diciembre del año 17 años después de la fecha de fabricación. Esta disposición no se aplicará a ninguna operación del motor antes de la fecha de vigencia de este reglamento.		

Antes de comprar un motor diesel portátil, asegúrese de que sea legal para usar en California. Los motores diésel portátiles de uso principal que no hayan sido autorizados o registrados antes del 30 de noviembre de 2018 no estarán permitidos dentro de la jurisdicción de MBARD, con algunas excepciones, a menos que estén certificados a los siguientes estándares de emisiones:

## Requisitos de MBARD del permiso para motor diésel portátil:

Clasificación de potencia del motor	Estándares de emisión para motores que no son de carretera <sup>1</sup>
50 a 750	Final de nivel 4, Nivel 4 interino flex, o Flex de nivel 3
Mayor que 750	Final de nivel 4, Nivel 4 interino flex, o Flex de nivel 2

1. Los motores flexibles no se pueden permitir si la unidad activa los requisitos federales o estatales de la mejor tecnología de control disponible (BACT).

# PROGRAMAS DE SUBVENCIONES PARA LA REDUCCIÓN DE EMISIONES DE FUENTES MÓVILES AB2766

MBARD no limita directamente las emisiones de los vehículos motorizados que representan aproximadamente la mitad de las emisiones de óxido de nitrógeno en la jurisdicción de MBARD, la cuenca de aire de la costa norte central. Sin embargo, podemos lograr reducciones sustanciales de las emisiones a través de programas de incentivos que promuevan proyectos que reduzcan la congestión del tráfico y apoyen la electrificación de los vehículos en carretera.

El proyecto de ley de la Asamblea de California 2766 (AB2766), promulgado como ley en 1990, permite que MBARD asigne una tarifa de recargo de registro del DMV de \$4.00 por vehículo a proyectos de subvención que reduzcan las emisiones de vehículos motorizados, como rotondas, sistemas de control de señales de tráfico adaptables, vehículos medianos y pesados. electrificación e incentivos para vehículos ligeros de cero emisiones. Los fondos también se pueden utilizar para la planificación, el control, la aplicación y los estudios técnicos relacionados de conformidad con la Ley de Aire Limpio de California. Los fondos están disponibles para agencias públicas y privadas, así como para los residentes de los condados de Monterey, San Benito y Santa Cruz.

Hasta la fecha, MBARD ha otorgado más de \$39,2 millones para financiar más de 604 proyectos diseñados para generar beneficios de reducción de emisiones vehiculares efectivos y medibles. La siguiente es una breve descripción de los programas financiados por AB2766. Las solicitudes para el Programa de Transporte Limpio Avanzado y el Programa de Reemplazo de Incentivos de Vales para Vehículos Eléctricos Ligeros se abrirán el 18 de marzo de 2022. Consulte el sitio web de MBARD aquí para obtener información y solicitudes del programa AB2766.

- **Programa de reemplazo de incentivos de vales para vehículos eléctricos de servicio ligero (EV):** Los vales estarán disponibles para flotas de agencias públicas de servicio ligero bajo este programa. Los beneficiarios deben reemplazar el vehículo de la flota de la agencia pública existente con un vehículo eléctrico de batería (BEV).
- **Programa de incentivos para vehículos eléctricos de servicio liviano de la bahía de Monterey:** Los incentivos están disponibles para el público en general (sin agencias públicas ni empresas privadas) a partir del 1 de julio de 2022 y se pueden usar para comprar o arrendar BEV de servicio liviano y enchufables nuevos o usados. vehículos eléctricos híbridos (PHEV). El vehículo propio existente no necesita ser reemplazado.

# PROGRAMAS DE SUBVENCIONES PARA LA REDUCCIÓN DE EMISIONES DE FUENTES MÓVILES AB2766

- **Programa de incentivos para vehículos eléctricos de servicio ligero de la Bahía de Monterey (continuación):**

- o Los nuevos vehículos con celdas de combustible de hidrógeno serán elegibles para un incentivo de \$2,500.
- o Los nuevos BEV y PHEV son elegibles para incentivos de \$2,000 y \$1,000 respectivamente.
- o Los BEV y PHEV usados son elegibles para incentivos de \$1,000 y \$700 respectivamente.
- o Todas las motocicletas eléctricas nuevas serán elegibles para un incentivo de \$1,000.
- o El programa de incentivos ofrecerá fondos adicionales basados en la elegibilidad como hogar de bajos ingresos verificado por una organización de terceros certificada.

- **Programa de Transporte Limpio Avanzado:**

- o Un premio máximo de \$400,000 para agencias públicas estará disponible para proyectos de reducción de emisiones tales como:
  - Diseño y construcción de rotondas
  - Control adaptativo de semáforos
- o Nuevos vehículos eléctricos de sustitución medianos a pesados
  - Para agencias públicas y flotas privadas de servicio mediano a pesado para reemplazar los vehículos existentes con motor de combustión interna (ICE) por vehículos totalmente eléctricos



# REDES DE MONITOREO DE AIRE

El Distrito de Recursos del Aire de la Bahía de Monterey (MBARD) históricamente ha mantenido una red reguladora de sitios de monitoreo del aire en los condados de Monterey, Santa Cruz y San Benito. Los datos recopilados en estos sitios cumplen con los requisitos específicos para monitorear los contaminantes que se evaluarán utilizando los estándares de calidad del aire ambiental estatales y federales. La red de monitoreo del aire ambiental de MBARD actualmente incluye siete sitios. Tres sitios de monitoreo en el condado de Monterey están en Salinas, Carmel Valley y King City. El condado de Santa Cruz tiene dos sitios en Santa Cruz y Felton, y los sitios en Hollister y San Juan Bautista conforman los monitores del condado de San Benito. Hay un octavo sitio de monitoreo en el Parque Nacional Pinnacles que es mantenido por el Servicio de Parques Nacionales con el propósito de monitorear la visibilidad. Los contaminantes monitoreados en todos estos sitios incluyen polvo (PM10), humo (PM2.5), ozono (O3), monóxido de carbono (CO) y óxidos de nitrógeno (NOx). Se encuentra disponible una descripción completa de la red de monitoreo del aire ambiental en el Plan Anual de la Red de Monitoreo del Aire del MBARD.

En los últimos diez años más o menos, las necesidades de monitoreo dentro de MBARD han evolucionado. MBARD ahora opera tres redes de monitoreo adicionales, cada una con sus propios propósitos únicos. Una de estas redes es propiedad del Área Estatal de Vehículos Recreativos de Hollister Hills, que forma parte del Departamento de Parques Estatales de California. Esta red incluye tres monitores de polvo (E-BAM) ubicados en diferentes áreas alrededor del parque para medir la generación y el transporte de polvo desde vehículos todo terreno. Otra red de monitoreo operada por MBARD incluye tres monitores de PM2.5 (E-BAM) ubicados en el Valle de San Lorenzo en el condado de Santa Cruz. Esta red opera estacionalmente de octubre a abril para monitorear el humo de la quema de leña en chimeneas y quemaduras al aire libre durante los meses de invierno.

La cuarta red de MBARD ha evolucionado a partir de la necesidad de monitorear el humo de los incendios forestales, pero también puede ser útil durante las quemaduras controladas a gran escala. El problema con el uso de una red reglamentaria (descrita anteriormente) durante eventos de incendio es que los datos se recopilan cada hora, se tarda otra hora en procesarlos y se combinan en un promedio continuo de 24 horas. Esto significa que los datos reglamentarios no pueden responder rápidamente a las condiciones ambientales que cambian rápidamente y que normalmente se encuentran durante los incendios forestales. La red de monitoreo de humo de incendios forestales proporcionará al público datos inmediatos cada hora, o incluso en un período de tiempo más corto, para que puedan tomar decisiones rápidas sobre cómo responder a las condiciones de humo. Esta red incluirá 30 sitios para cubrir áreas pobladas dentro de los condados de Monterey, Santa Cruz y San Benito. Para obtener más información sobre nuestras redes de monitoreo de la calidad del aire, visite <http://air.mbard.org/>.

# FOCO DE ATENCIÓN DE LOS EMPLEADOS -EDDIE BALLARON-



## **Bienvenido Eddie Ballaron, Especialista en Monitoreo de Aire**

El año pasado ha sido un desafío para el grupo de monitoreo del aire, ya que trabajamos con poco personal durante la mayor parte de 2021 después de la jubilación de un miembro valioso de nuestro equipo. Es un gran placer presentar a Eddie Ballaron como el miembro más reciente de el grupo de monitoreo del aire. Viene de UC Santa Cruz con formación en antropología y ciencias de la tierra. Tiene una base sólida de trabajo de laboratorio analítico para su trabajo en el monitoreo de la contaminación del aire y tiene las certificaciones requeridas para el trabajo con asbesto. Eddie viene a nosotros bien calificado.

Eddie se está capacitando en todos los aspectos del monitoreo del aire y está en proceso de asumir la responsabilidad de las operaciones de monitoreo de EBAM para el monitoreo del humo de leña en invierno en el Valle de San Lorenzo y el monitoreo del polvo en el Área de vehículos recreativos del estado de Hollister Hills. También se hizo cargo de la presentación de informes de Hollister Hills al departamento de Parques Estatales. Eddie también está rastreando los datos recopilados por nuestra nueva red de monitoreo de humo utilizando sensores Clarity, así como la configuración y el despliegue de estos sensores. También pasa tiempo en el campo aprendiendo sobre las operaciones, el mantenimiento y las calibraciones de la red reguladora del Distrito para convertirse en un operador de estación. Durante el tiempo que Eddie estuvo aquí, ya nos puso al día con los informes de Hollister Hills, nos ayudó mucho con el retraso en la reparación de instrumentos y ya demostró ser un activo para la División. ¡Bienvenido, Eddie!

# FOCO DE ATENCIÓN DE LOS EMPLEADOS -TYRONE BELL-



## **Tyrone "Ty" Bell ascendido a Planificador de Calidad del Aire I**

Nos complace anunciar el ascenso de Tyrone Bell a Planificador de Calidad del Aire I para ocupar uno de los dos puestos de personal que se abrieron recientemente. Ty ha estado en MBARD durante los últimos dos años y medio trabajando en la División de Planificación como Técnico de Calidad del Aire. Ty fue a la universidad en la Universidad Estatal de Carolina del Norte y se graduó del Instituto de Idiomas de Defensa, donde estudió farsi. Antes de su trabajo aquí en MBARD, Ty trabajó en el Cuerpo Veterinario del Ejército de EE. UU. como Especialista en Inspección Veterinaria de Alimentos.

En su puesto como técnico de calidad del aire, Ty ha ayudado a realizar mejoras significativas en los programas de administración de humo y subvenciones al ayudar a producir formularios de solicitud en línea y sistemas de administración de documentos. En su nuevo rol como Planificador de calidad del aire I, Ty ampliará su participación en los programas de subvenciones de MBARD, como los programas de incentivos para vehículos eléctricos y bicicletas eléctricas y el Programa de protección del aire comunitario. Estamos seguros de que Ty seguirá realizando mejoras en los programas de subvenciones de MBARD a medida que avanza en su nuevo cargo. ¡Felicidades, Ty!

# FOCO DE ATENCIÓN DE LOS EMPLEADOS -IRENE MIRANDA-



## **Bienvenida Irene Miranda, Planificador de Calidad del Aire I**

MBARD se complace en anunciar la contratación de nuestra nueva Planificadora I, Irene Miranda. Irene tiene licenciatura en Biología y un doctorado en Ciencias de la Salud Ambiental de UCLA. Al principio de su carrera, trabajó con el Departamento de Pesca y Vida Silvestre de California para ayudar con el desarrollo de Áreas Marinas Protegidas. Más recientemente, trabajó como Especialista en Control de Contaminación del Aire en el Distrito de Control de Contaminación del Aire del Condado de Siskiyou, donde desempeñó muchas funciones y adquirió experiencia en subvenciones administración, cumplimiento, monitoreo del aire y manejo del humo para incendios prescritos.

A medida que avance a su nuevo puesto en la División de Planificación de MBARD, Irene ayudará con varios programas de Planificación, incluidos los programas de incentivos para vehículos eléctricos y bicicletas eléctricas, así como los sistemas de permisos de quema agrícola y de patio trasero. Esperamos con ansias la valiosa perspectiva y las contribuciones de Irene a medida que se familiarice con estos programas. ¡Bienvenida, Irene!

# FOCO DE ATENCIÓN DE LOS EMPLEADOS -FERNANDO PENA-



## **Bienvenido a nuestro nuevo Ingeniero Fernando Peña**

El Distrito se complace en que Fernando Peña se una a la División de Ingeniería como Ingeniero de Calidad del Aire I.

Fernando obtuvo su licenciatura de Licenciado en Ingeniería Química de Cal Poly Pomona, y su maestría de Licenciado en Ingeniería Ambiental de Cal State Fullerton, y su maestría en administración de empresas de Cal State Dominguez Hills.

Fernando tiene experiencia en ingeniería en tratamiento de aguas residuales, extracción de petróleo, y se ha desempeñado como químico para una empresa de fabricación de productos electrónicos. ¡Bienvenido Fernando!





**MONTEREY BAY AIR RESOURCES DISTRICT**

**JUNTA DIRECTIVA**

<b>NOMBRE</b>	<b>ÁREA DE REPRESENTACIÓN</b>
Steve McShane, Chair Councilmember, City of Salinas Budget Committee Chair	City of Salinas
Ryan Coonerty, Vice Chair Supervisor, District 3 - Santa Cruz County Budget Committee Vice Chair	Santa Cruz County
Kollin Kosmicki Supervisor, District 2 - San Benito County	San Benito County
Mary Ann Carbone Mayor, Sand City Budget Committee Member	Monterey Peninsula Cities
Zach Friend Supervisor, District 2 - Santa Cruz County Budget Committee Member (alt.)	Santa Cruz County
Sandy Brown Councilmember, City of Santa Cruz	Santa Cruz County Cities
Mike LeBarre Mayor, City of King City	South Monterey County Cities
Chris Lopez Supervisor – District 3, Monterey County District Budget Committee Member	Monterey County
Wendy Root Askew Supervisor, District 4 – Monterey County	Monterey County
John Phillips Supervisor, District 2 - Monterey County	Monterey County
Sam Storey Mayor, City of Capitola Budget Committee Member	Santa Cruz County Cities (Rotates every two years with San Benito County Cities)
<b>Richard A. Stedman, Oficial de Control de Lacontamiación del Aire</b>	