Monterey Bay Air Resources District

LIMPIA EL AIRE

BOLETÍN • JULIO 2022
MBARD.ORG | 831.647.9411

MIRA HACIA ARRIBA

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

Todos los meses, MBARD recibe algunas llamadas del público en relación con las estelas de escape de los aviones en el cielo. Estamos encantados de responder a estas llamadas. Por lo general, la persona que llama indica que está muy alarmada por la presencia de numerosos "chemtrails" en el cielo. .....
(continúa en la página siguiente)

EN ESTE ASUNTO

Mira Hacia Arriba

Mantener Una Red De Sitios De Monitoreo Del Aire

¿Qué Es Un Permiso Federal De Aire Operativo Título V?

El Polvo Sobre Los Sopladores De Hojas

NUEVO

Programa De Incentivos Para Equipos De Jardín Y Césped De Cero Emisiones

Junta Directiva

MIRA HACIA ARRIBA

Todos los meses, MBARD recibe algunas llamadas del público en relación con las estelas de escape de los aviones en el cielo. Estamos encantados de responder a estas llamadas. Por lo general, la persona que llama indica que está muy alarmada por la presencia de numerosos "chemtrails" en el cielo. La mayoría de las personas que llaman creen que el número de estos llamados chemtrails ha ido en aumento a lo largo de su vida de observación. Están interesados en saber cuáles son estos senderos y quién es el responsable de regular estas emisiones. Algunas personas están abiertas a aprender sobre la ciencia detrás de los rastros, mientras que otras tienen una opinión conspirativa completamente desarrollada sobre el origen y el propósito de estas emisiones. Creen que el gobierno o algún otro tipo de entidad está rociando químicos o agentes biológicos deliberadamente desde los aviones.

Los aviones dejan estelas en la atmósfera debido a la condensación. La combustión de un motor produce vapor de agua que se condensa en una nube dependiendo de ciertas propiedades atmosféricas. Además, las puntas de las alas y las superficies de las aeronaves, si bien no agregan agua de la combustión, pueden crear nubes a medida que sus vórtices se expanden y la temperatura del aire en ellos desciende y se alcanza al punto de rocío. En resumen, existen explicaciones basadas en la ciencia de por qué los aviones crean estelas de vapor visibles similares a nubes.

Además del vapor de agua, hay otras emisiones asociadas con la combustión del motor a reacción. Estos contaminantes incluyen óxidos de nitrógeno y dióxido de carbono, un gas de efecto invernadero. También se emiten partículas y productos químicos orgánicos volátiles, como todo tipo de hidrocarburos.

MIRA HACIA ARRIBA

Es cierto que las estelas han ido en aumento. El cielo se llena cada vez más a medida que se agregan continuamente más vuelos. Además, las rutas cambian constantemente a medida que se agregan y cambian nuevos destinos. Esto incluye el vuelo de pasajeros y el movimiento de mercancías. El simple hecho es que los viajes aéreos han crecido considerablemente en las últimas décadas.

El Environmental Protection Agency (EPA) regula las emisiones de las aeronaves. Los distritos de aire locales como MBARD regulan las fuentes estacionarias de emisiones. El California Air Resources Board (CARB) regula las fuentes móviles que viajan en California. Las estelas de vapor de los aviones normalmente se emiten en la atmósfera. Es poco probable que estas emisiones se detecten sobre el terreno en los lugares desde los que se observan.

No hay pruebas que respalden la idea de que los productos químicos u otros materiales se rocían deliberadamente desde aeronaves como medio para controlar el comportamiento, provocar enfermedades o eliminar desechos tóxicos. Las afirmaciones extraordinarias generalmente requieren pruebas extraordinarias. Eso no quiere decir que no haya muchos sentimientos fuertes sobre el tema. Una búsqueda rápida de "estelas químicas" en el internet puede llevarlo a una serie de sitios web que alegan que organizaciones y gobiernos conocidos y desconocidos están sometiendo deliberadamente al público y al medio ambiente a productos químicos entregados por aeronaves. Afortunadamente, también se pueden encontrar varios sitios web que brindan información basada en la ciencia sobre el tema. Aquí hay algunos que MBARD recomienda:

- https://contrailscience.com/
- https://keith.seas.harvard.edu/chemtrails-conspiracy-theory
- https://www.epa.gov/regulations-emissions-vehicles-and-engines/information-contrails-aircraft
- https://www.faa.gov/about/office_org/headquarters_offices/apl/noise_emissions/contrails/
- https://www.epa.gov/regulations-emissions-vehicles-and-engines/regulations-emissions-aircraft-engines.

Richard A. Stedman

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

MANTENER UNA RED DE SITIOS DE MONITOREO DEL AIRE

El Distrito de Recursos del Aire de la Bahía de Monterey (MBARD) opera y mantiene una red reguladora de sitios de monitoreo del aire en los condados de Monterey, Santa Cruz y San Benito. Los contaminantes monitoreados incluyen polvo (PM_{10}), humo ($PM_{2.5}$), ozono (O_3), monóxido de carbón (CO) y oxides de nitrógeno (NOx). Los instrumentos utilizados para monitorear estos contaminantes y cumplir con los requisitos reglamentarios deben ser precisos, exactos y confiables. Las decisiones que afectan tanto a la salud de la comunidad como a nuestra vida cotidiana se toman utilizando datos recopilados por estos monitores y estos datos deben ser de muy alta calidad. Por estas razones, todos los distritos de aire, incluido MBARD, los prueban, calibran y mantienen continuamente. Cuando es necesario, estos instrumentos se reemplazan, generalmente cuando llegan al final de su ciclo de vida operativo. Con buenos instrumentos, el ciclo de vida puede alcanzar los 15 a 25 años. Por lo general, un instrumento ha llegado al final de su ciclo de vida operativo cuando las piezas de repuesto se vuelven muy difíciles de adquirir y ya no es compatible con su fabricante. Esto suele ser años después de que el fabricante haya comenzado a producir su próximo modelo. Se hace evidente cuando los fabricantes de piezas y las empresas de reparación de piezas para el modelo anterior también han comenzado a hacer la transición a piezas para instrumentos de modelos más nuevos. El reemplazo de instrumentos puede llegar a ser ventajoso cuando un instrumento modelo más nuevo puede pagarse rápidamente por sí mismo al reducir los costos a través de la eficiencia operativa y la reducción de las horas-hombre necesarias para la operación, el mantenimiento o la recopilación de datos. El reemplazo de instrumentos tiene dos propósitos en el mantenimiento de la red de monitoreo del aire. Mantiene las capacidades de monitoreo del aire a medida que se reemplazan los instrumentos más antiguos, y avanza la sofisticación, las capacidades de comunicación y la potencia informática de la red, a medida que las capacidades electrónicas avanzan con el tiempo.

MBARD se encuentra actualmente en el proceso de actualizar sus monitores de ozono de nuestros antiguos Thermo-Electron Corporation 49Cs a los nuevos Thermo-Fisher 49iQs, que son dos generaciones más nuevos. Los monitores han sido extremadamente confiables, pero necesitan ser reemplazados. Esperamos con interés poner en servicio los nuevos instrumentos. Este año, la EPA ha otorgado a MBARD una subvención para comprar dos nuevos instrumentos de reemplazo para dos de nuestros monitores Met-One BAM-1020 PM2.5 (humo) más antiguos. Es muy probable que estos nuevos monitores también sean nuevos modelos del Met-One BAM-1020. En general, hemos estado contentos con el funcionamiento de estos monitores, pero la electrónica actualizada hará que el mantenimiento y la recopilación de datos sean un proceso más fluido. Con estas compras, MBARD espera tener una red estable pero mejorada en los próximos años.

¿QUÉ ES UN PERMISO FEDERAL DE AIRE OPERATIVO TÍTULO V?

El Congreso estableció el programa de Permisos de Operación del Título V como parte de las Enmiendas a la Ley de Aire Limpio de 1990. El programa del Título V se implementa a través de las autoridades estatales y locales con la supervisión de la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos (US EPA, por sus siglas en inglés). En California, los distritos de aire, como el Distrito de Recursos del Aire de la Bahía de Monterey (MBARD, por sus siglas en inglées), están autorizados a emitir permisos para fuentes estacionarias sujetas al programa.

Los permisos del Título V son documentos legalmente ejecutables diseñados para mejorar el cumplimiento al aclarar qué deben hacer las instalaciones para controlar la contaminación del aire. En MBARD, el Título V es un programa de permisos independiente. Esto significa que las fuentes en cuestión conservan su(s) permiso(s) local(es) MBARD y también deben tener un único permiso del Título V para toda su instalación.
Los requisitos del permiso del Título V se describen en la Regla 218 de MBARD y, por lo general, se aplican a fuentes de emisión más grandes, como plantas de energía, plantas de cogeneración, basureros o instalaciones de petróleo y gas.

Actualmente, MBARD tiene 14 permisos Título V activos y un nuevo permiso Título V bajo revisión. Se requiere un permiso del Título V para las siguientes fuentes:

- cualquier fuente de lluvia ácida, como se define en el Título IV de la Ley Federal de Aire Limpio; o
- cualquier incinerador de desechos sólidos que deba cumplir con la Sección 129(e); o
- cualquier otra fuente estacionaria o categoría de fuentes que la EPA de EE. UU. considere que requiere un permiso de operación federal (FOP) (p. ej., Estándares de Funcionamiento para Fuentes Nuevas (NSPS, por sus siglas en inglés) para basureros municipales de residuos sólidos; o
- cualquier instalación que sea una fuente importante, según lo definido por los siguientes umbrales:
  - 100 toneladas por año de un contaminante criterio;
  - 10 toneladas por año de un Contaminante Peligroso del Aire (HAP, por sus siglas en inglés); o
  - 25 toneladas por año de cualquier combinación de HAPs.

Puede encontrar más información sobre el programa Título V en nuestro sitio web: https://www.mbard.org/title-v.

¿QUÉ ES UN PERMISO FEDERAL DE AIRE OPERATIVO TÍTULO V?

Instalación de Petróleo y Gas

Planta de Cogeneración

EL POLVO SOBRE LOS SOPLADORES DE HOJAS

Los sopladores de hojas que funcionan con gasolina producen emisiones de monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno e hidrocarburos que están involucrados en la formación de ozono troposférico. También emiten sustancias tóxicas en el aire debido a la combustión parcial, gases de efecto invernadero y partículas que pueden permanecer en el aire durante horas. El uso de sopladores de hojas es particularmente problemático después de los incendios forestales, ya que el soplador puede forzar las partículas de ceniza que se han depositado en el suelo de vuelta al aire.

El inspector de MBARD, Trevor Benites, se ocupa regularmente de las quejas de los residentes preocupados por los efectos de los sopladores de hojas en el aire que respiran. Él comenta: “Es posible que algunas personas no se den cuenta del impacto que un soplador de hojas utilizado por un jardinero tiene en la salud de sus vecinos porque no están en casa cuando sus paisajistas están trabajando”.

Sr. Benites ofrece los siguientes consejos para los residentes de los condados de Monterey, San Benito y Santa Cruz sobre el uso de sopladores de hojas:

- Primero, sea un vecino considerado con el clima cálido, a muchas personas les gusta dejar las ventanas abiertas y el polvo puede entrar directamente en sus casas. Si tiene un día regular de servicio de paisajismo, informe a sus vecinos cuándo esperarlo para que puedan cerrar puertas y ventanas con anticipación. Considere cambios en el horario de servicio si sus vecinos se ven afectados.
- Pídale a su servicio de paisajismo que use una alternativa a los sopladores de hojas, como barrer suavemente con una escoba o usar una aspiradora equipada con un filtro de partículas de alta eficiencia y una bolsa de filtro desechable.
- Pida a su servicio de paisajismo que esté atento a la dirección del viento cuando use sopladores. No es una buena idea usar sopladores de hojas en días ventosos cuando el polvo puede llegar a las propiedades cercanas.
- ¡Considere dejar hojas en su jardín! El mantillo de hojas crea suelos saludables para los paisajes.
- Considere cambiar a un servicio de paisajismo que use herramientas que funcionan con baterías.

EL POLVO SOBRE LOS SOPLADORES DE HOJAS

Según la Ordenanza 22-18.1 del Código de la Ciudad de Monterey, es ilegal usar sopladores de hojas a gasolina en la Ciudad de Monterey en lotes residenciales. Las personas afectadas por el uso de sopladores de hojas a gasolina en lotes residenciales en la Ciudad de Monterey pueden comunicarse con el Cumplimiento del Código de la Ciudad de Monterey al 831-646-3750.

La Ciudad de Capitola también limita el uso de sopladores de hojas. Los sopladores de hojas no pueden exceder los 65 decibelios mientras están en funcionamiento y el horario de funcionamiento está limitado de 8:00 a. m. a 5:00 p. m. de lunes a viernes y de 10:00 a. m. a 4:00 p. m. los fines de semana. Los residentes de la Ciudad de Capitola pueden llamar a Cumplimiento del Código de la Ciudad al 831-475-7300. No se aceptan denuncias anónimas.

Fuera de la ciudad de Monterey, se permite el uso de sopladores de hojas a gasolina. MBARD fomenta el uso de sopladores de hojas electricas o a bateria para reducir las emisiones de escape.

UN NUEVO PROGRAMA DE INCENTIVOS PARA EQUIPOS DE JARDÍN Y CÉSPED DE CERO EMISIONES

El California Air Resources Board (CARB) ha anunciado recientemente fondos para reemplazar los equipos de césped y jardín que funcionan con gasolina por equipos de cero emisiones. Hay un total de $30 millones disponibles en todo el estado, con $360,000 asignados al Monterey Bay Air Resources District (MBARD). Actualmente se está desarrollando un programa de incentivos para incentivar a los propietarios únicos y otras pequeñas empresas de paisajismo a comprar equipos pequeños todoterreno de cero emisiones.

A pesar de su pequeño tamaño, los pequeños motores todoterreno son muy contaminantes. Desde que CARB adoptó por primera vez los estándares de emisiones en 1990, la primera agencia en el mundo en hacerlo, el volumen de emisiones que forman smog de este tipo de equipo ya ha superado las emisiones de los automóviles de pasajeros livianos y se prevé que sea casi el doble de las de automóviles de pasajeros para 2031. Hoy, un operador comercial que usa un soplador de hojas de mochila durante una hora genera las mismas emisiones que forman smog que un automóvil que conduce 1,100 millas.

La mayoría de los motores todoterreno pequeños recién fabricados, como los que se encuentran en sopladores de hojas, cortadoras de césped y otros equipos, deberán tener cero emisiones a partir de 2024. Los generadores portátiles, incluidos los de los vehículos recreativos, deberán cumplir con estándares más estrictos en 2024 y cumplir con los estándares de cero emisiones a partir de 2028. Actualmente, los equipos a gasolina que cumplen con CARB pueden continuar usándose: no habrá una "prohibición" de usar modelos más antiguos o comprar equipos usados. También se pueden comprar modelos más antiguos en los estantes de las tiendas, incluso si funcionan con gasolina. Las nuevas regulaciones de CARB ayudarán a reducir las emisiones que forman smog en 72 toneladas por día.

El próximo programa de incentivos ayudará a MBARD a respaldar la orden ejecutiva del gobernador Gavin Newsom firmada en septiembre de 2020 que acerca al estado a un futuro de cero emisiones. También proporcionará reducciones significativas de emisiones de contaminación que forma smog necesarias para que California logre estándares estrictos de calidad del aire estatales y federales en el futuro.

Monterey Bay Air Resources District

JUNTA DIRECTIVA

NOMBRE E INFORMACIÓN	ÁREA DE REPRESENTACIÓN
Steve McShane, Presidente Miembro del Consejo, Ciudad de Salinas Presidente del Comité Presupuestario	Ciudad de Salinas
Ryan Coonerty, Vicepresidente Supervisor, Distrito 3 - Condado de Santa Cruz Vicepresidente del Comité de Presupuesto	Condado de Santa Cruz
Kollin Kosmicki Supervisor, Distrito 2 - Condado de San Benito	Condado de San Benito
Mary Ann Carbone Alcaldesa, Sand City Miembro del Comité de Presupuesto	Ciudades de la Península de Monterey
Zach Friend Supervisor, Distrito 2 - Condado de Santa Cruz Miembro del Comité de Presupuesto Suplente	Condado de Santa Cruz
Sandy Brown Miembro del Consejo, Ciudad de Santa Cruz	Ciudades del condado de Santa Cruz
Mike LeBarre Alcalde, Ciudad de King City	Ciudades del sur del condado de Monterey
Chris Lopez Supervisor, Distrito 3 - Condado de Monterey Miembro del Comité de Presupuesto	Condado de Monterey
Wendy Root Askew Supervisora Distrito 4 - Condado de Monterey	Condado de Monterey
John Phillips Supervisor, Distrito 2 - Condado de Monterey	Condado de Monterey
Sam Storey Alcalde, Ciudad de Capitola Miembro del Comité de Presupuesto	Ciudades del condado de Santa Cruz (La posición rota cada dos años con Ciudades del condado de San Benito.)

Richard A. Stedman, Oficial de Control de Lacontamiacióndel Aire