

Minuta de la Reunión del Equipo de Trabajo de Calidad del Aire

Mexicali/Imperial

3 de abril de 2014

Calexico

Co-presidentes: **Martha Fonseca**; **Reyes Romero**

Asistencia:

Reyes Romero, Distrito de Control de Contaminación Atmosférica del Valle Imperial; **Belén León**, Distrito de Control de Contaminación Atmosférica del Valle Imperial; **Martha Fonseca**, SPA; **Margarito Quintero Núñez**, Instituto de Ingeniería de la UABC; **Marco Antonio Reyna**, Instituto de Ingeniería de la UABC; **Raúl Tovar**, SPA, Baja California; **Ray Askins**, Ambientalista; **Claudia Cristerna**, ciudadana; **Michael Schorr**, Instituto de Ingeniería de la UABC; **Tom Kear**, ponente; **Jorge Hernández**, COCEF; **Carlos Angulo**, California EPA; **Virginia Mendoza**, Comisión de Transporte del Valle Imperial; **Fernando Amador**, Consejo de Recursos Atmosféricos de California; **Dave Fege**, Secretaría de Protección Ambiental en EE. UU; **Luis Olmedo**, Comité Cívico del Valle; **Michael Kuljacha**, CDEM; **Luis Carlos Castro**, CDEM.

I. Bienvenida y Comentarios Iniciales

Reyes Romero dio la bienvenida a todos los presentes y presentó a **Marta Fonseca** de la SPA como co-presidente de este grupo por parte de Mexicali.

Marta Fonseca se presentó con el grupo y dijo que en la SPA estaban preocupados por el tema de calidad ambiental y que tenían toda la intención de trabajar en el mismo.

II. Revisión de la Minuta Anterior

Reyes Romero pidió en ese momento se hiciera cualquier comentario u observación con respecto a la minuta de la reunión anterior. **Margarito Quintero** solicitó se revisara la ortografía del apellido de Michael Schor; se tomó nota de ello y se aprobó la minuta.

III. Presentaciones; preguntas y respuestas

Impacto de Vehículos a Marcha Lenta en las Garitas de Calexico; **Tom Kear**, **Gestión de Transporte y Planeación**

Luis Olmedo mencionó que algo que le vino a la mente cuando mencionaba las garitas, era que en sureste existen áreas pobladas del lado Mexicano y que esa población se conformaba de receptores muy sensibles. Dijo que en su opinión el nivel de importancia debería de ser el mismo para ambas garitas.

Tom Kear dijo estar completamente de acuerdo con él.

Dave Fege mencionó que este proyecto se estaba llevando a cabo con fondos de la EPA. Explicó que su oficina recibe algunos fondos para proyectos relacionados con la frontera, que tienen un acuerdo de cooperación con BECC, que es una institución binacional fronteriza que se enfoca en el medio ambiente y proyectos de infraestructura, así como en otros asuntos ambientales. Mencionó que ellos gestionaban el programa de subvenciones y que ellos emitieron una solicitud de propuestas, no solo para calidad del aire, si no también para otros asuntos ambientales en la frontera. También explicó que el BECC junto con la EPA, CALEPA y la SPA, revisaron las propuestas. En este caso, fue el Distrito de Control de

Contaminación Atmosférica quien solicitó la subvención y a ellos les fue otorgada. Ellos tienen una directa responsabilidad con BECC de completar este proyecto y lo están llevando a cabo en colaboración con la Comisión de Transporte del Condado. Para llevar a cabo este estudio, IPCD contrató a la empresa de Tom Kear para realizar este estudio, quien a su vez subcontrató a Cross Borders para hacer el trabajo de campo. También mencionó que iban a poder obtener datos de emisiones en las garitas, cosa que nunca antes se había hecho. Dijo que existía un estudio que se había llevado a cabo en El Paso/Juárez con fondos otorgados por la Administración de Carreteras Federales y que Tom estaba utilizando ese modelo ya que este había sido evaluado y aprobado por la FHWA, por lo que no debería presentarse ninguna discusión a nivel federal por su utilización. También mencionó que lo más valioso que se obtendría de este estudio era el poder compartir la información con las instituciones a cargo de la planeación de renovaciones a garitas, así como la creación de nuevas garitas en ambos lados de la frontera.

Un asistente preguntó que si el estudio de Zaragoza que Tom Kear mencionaba era un estudio previo que el mismo había llevado a cabo.

Tom Kear dijo que se trataba del estudio que Dave Fege acababa de mencionar.

Reyes Romero preguntó sobre los factores de emisión que iban a ser utilizados en este estudio.

Tom Kear explicó que los factores de emisión serían generados por el Modelo de Factor de Emisiones de Vehículos Motorizados de California, utilizado en todo el estado. Explicó que este modelo de emisiones no produce un índice de emisiones, pero si clasifica la flota vehicular en alrededor de 140 grupos de tecnologías diferentes y que contabiliza el tipo de programa de verificación vehicular del que el automóvil ha sido sujeto.

Reyes Romero también preguntó por los factores de emisión que iban a ser utilizados para México.

Tom Kear dijo que iban a clasificar la edad y tipo de combustible que quemaban los vehículos. Dijo que también se llevarían a cabo encuestas para obtener esta y otros tipos de información en las garitas.

Michael Schorr dijo que primero que nada, quería expresar su apreciación por el proyecto que estaba presentando, que se trataba de trabajo básicamente administrativo y organizacional. Por otro lado, comentó que a esta investigación le hacían falta dos aspectos centrales muy importantes que no se han mencionado. Dijo que uno de ellos era el aspecto climático y el otro era la química del sistema, sin los cuáles este estudio no se podría concluir.

Tom Kear dijo que el modelo a utilizarse estaba diseñado para contabilizar los diferentes patrones de clima. También mencionó que ya existía un set de patrones para representar al Condado Imperial y que si se pensaba que los datos del Condado Imperial no reflejaban a la frontera específicamente, se podían evaluar. Sin embargo, dijo que su percepción era que los datos del condado Imperial eran bastante representativos también de Mexicali. Comentó que el modelo media tanto promedio anual, como también perfil de temperatura por estación y que producía índices de emisiones que reflejaban la temperatura y clima en términos de variación y humedad.

Martha Fonseca preguntó que si en este estudio se estaba considerando la dirección del viento y si se estaba considerando hacer la medición también del lado Americano. Mencionó también que ambos gobiernos podrían llevar a cabo acciones conjuntas a fin de que se logre mejorar la calidad del aire. Por ultimo dijo que del lado Mexicano tal vez podrían colaborar con información actual del parque vehicular Mexicano al momento del cruce ya que en su opinión le parecía complicado obtener este tipo de información únicamente en base al año, modelo y tecnología.

Un asistente dijo con respecto al impacto en las comunidades locales, que existía una estación en la escuela preparatoria de Calexico donde median PM y NOX. Dijo que muy probablemente podrían correlacionar con aquellos periodos en los que los vehículos tienen que esperar por largos periodos de

tiempo en la línea durante algunos días festivos. También dijo que sería una buena idea comparar datos de otras estaciones claves en ambos lados de la frontera para ver de qué manera se ven afectadas las comunidades locales.

Marco Antonio Reyna dijo que también sería interesante saber cual es el impacto de emisiones a la atmósfera de vehículos con placas americanas en comparación con los vehículos mexicanos para obtener un criterio en cuanto a como impacta el programa de verificación vehicular en Baja California en ese sentido.

Carlos Angulo preguntó que si dentro de este estudio estaba contemplada la evaluación de agentes aduanales, así como la de los vendedores ya que ellos permanecen en los cruces los 365 días al año y evaluarlos permitiría medir el impacto que esto tiene a la salud humana.

Luis Olmedo preguntó si tenían planeado utilizar monitores de aire.

Tom Kear dijo no tener planeado utilizar monitores de aire en este estudio por el momento y que se estaban enfocando en emisiones y no en concentraciones ya que las emisiones te brindan la posibilidad de observar el cambio de los efectos en la salud. Dijo que una de las cosas que esperaba poder agregar a este estudio después de obtener todos los datos, era el llevar a cabo una ejemplificación de dispersión ya que esto no se ha llevado a cabo en este entorno, y le gustaría agregar esto a la información de este proyecto para conseguir presupuesto y realizar algunos de los trabajos adicionales que se han venido mencionando a lo largo de esta reunión.

Dave Fege agregó que el distrito y Tom habían respondido a la solicitud específica de propuestas para hacer un estudio de emisiones en las garitas de cruce fronterizo porque se estaba buscando reducir emisiones de aquellos vehículos en espera para cruzar la frontera.

Luis Olmedo dijo que podía apreciar el valor de este proyecto siempre y cuando se tuviera la precaución de reconocer que no todo habrá recibido el mismo nivel de evaluación para el proyecto.

Tom Kear dijo que el objetivo de este proyecto era el de ayudar a identificar cuáles serían algunas posibles soluciones y cuáles no lo son. Mencionó que existían algunos otros temas que tendrían que abordar después de esto y que esperaba que este fuera tan solo el inicio de una serie de estudios para observar como las diferentes estrategias podrían afectar a las personas en cercana proximidad al tráfico de cruce fronterizo.

Michael Schorr dijo que le gustaría conocer las funciones y responsabilidades de la Secretaría de Protección Ambiental de California (CALEPA, por sus siglas en inglés) en este tema.

Dave Fege explicó que la CALEPA es la institución coordinadora a nivel estatal y que monitorea y gestiona otras instituciones tales como El Consejo de Recursos Atmosféricos de California (CARB, por sus siglas en inglés), quién tiene una serie de responsabilidades en cuestión de calidad del aire del lado de California. Mencionó también que el Distrito de Control de Contaminación Atmosférica del Condado Imperial tiene la principal responsabilidad de gestionar la calidad del aire y hacer lo pertinente para reducir emisiones en el Condado Imperial. Explicó que esas normas y reglamentaciones tenían que cumplir con los requisitos de CARB y la EPA; también dijo que en el caso específico de camiones cruzando la frontera, la EPA había asumido el mayor liderazgo ya que la contaminación que cruza la frontera en cualquier dirección, es responsabilidad del gobierno federal. En este proyecto en particular, CARB ha revisado el plan de Tom y ha hecho sus comentarios al respecto, Tom seguirá enviando reportes a CARB pero ellos no estarán monitoreando lo que Tom o el distrito estén haciendo.

Michael Schorr sugirió tener una presentación sobre las actividades fronterizas de la CALEPA para la siguiente reunión.

Reyes Romero dijo que les extendería la invitación para ver si podían asistir.

Carlos Angulo dijo que con mucho gusto invitarían al departamento correspondiente. Mencionó también que el área técnica con la cuál estaba integrado el memorándum de entendimiento para el sistema de monitoreo que es una de las actividades de apoyo binacional, estaba a cargo el departamento al que pertenece Fernando, quien se encontraba en esta reunión. Mencionó también algunas otras actividades binacionales tales como la capacitación de la flotilla de tractocamiones para la nueva reglamentación aplicada por CALEPA y su participación en diversas actividades relacionadas con la calidad del aire como integrantes de la conferencia de Gobernadores Fronterizos.

Marco Antonio Reyna preguntó si sería posible avanzar un poco prohibiendo el paso de los vehículos altamente contaminantes que se ven en Mexicali y si se podría hablar con el departamento de migración de los EEUU para no permitirles el paso a su país ya que a través del programa de verificación vehicular en México, el avance a este respecto se veía lento.

Marta Fonseca dijo que afortunadamente existía una muy buena relación entre la SPA y CALEPA por lo que en lo que respecta a ese tema, ya estaban en pláticas con autoridades tanto estatales como federales buscando precisamente eso porque creen que sería un complemento muy importante para el programa de verificación vehicular en Baja California.

IV. Proyectos y Actualizaciones del Programa Frontera 2020; Dave Fege

Dave Fege dijo que el proyecto que había presentado **Tom Kear** era el único que se estaba llevando a cabo bajo el programa Frontera 2020 en este momento.

V. Actualizaciones de los Proyectos de los Gobiernos Federal, Estatal y Local

Marta Fonseca Mencionó que el gobernador de Baja California había hecho la presentación de los proyectos que se contempla establecer en tema de calidad del aire. Dijo que algunos de esos proyectos ya se estaban desarrollando en coordinación con CALEPA. Mencionó también que ante la problemática que se presenta en Mexicali, estarían dirigiendo los esfuerzos como gobierno del estado a buscar el mecanismo a través del cuál se logre mejorar la calidad del aire principalmente en esta ciudad. Finalizó diciendo que posteriormente estarían dando avance de como van avanzando cada uno de los proyectos.

Raúl Tovar Mencionó que en Mexicali se llevaría a cabo un curso taller para la capacitación de centros de verificación vehicular en cuanto a diagnóstico de emisiones. Mencionó también que en el mes de mayo habría un curso de capacitación para el autotransporte.

Margarito Quintero preguntó cuando se instalaría el monitor de su Instituto ya que hacía dos meses que se suponía que debían haber hecho la instalación de ese monitor que es el más emblemático de la ciudad de Mexicali. Así mismo preguntó cuando arrancaría oficialmente el laboratorio de química de Tijuana y cuando iban a reubicar el muestreador de la Progreso ya que hacía más de cinco años se determinó que este monitor mecánico estaba mal situado por estar en una zona semi-rural. Continuó preguntando cuando se iba a reestablecer la alimentación de datos validados a la base de datos que colecta datos de todo EEUU y estaciones de monitoreo de parte de México. Finalizó preguntando cuando se iba a llevar a cabo la presentación del programa Pro Aire Tijuana 2012/2020 porque ya tenían dos años esperando a que se presentara.

Martha Fonseca dijo que en lo que se refiere a la estación de monitoreo de la UABC, su instalación se había demorado debido al cambio de gobierno pero que siguen trabajando en ello. Con respecto a la reubicación de la estación de Progreso, dijo que la opinión técnica de SEMARNAT era la de no reubicar Progreso ya que estaba ubicada en una parte importante de la ciudad por su proximidad a las termo eléctricas, así como empresas importantes como Sucarne. Sin embargo, dijo que lo si estaban intentando hacer era eliminar de los alrededores de la estación agentes externos que pudieran propiciar en un momento dado una elevación que no fuera una medición real. En el caso del laboratorio dijo que ya se iba

a comenzar a trabajar con los mecanismos a través de los cuáles el laboratorio se encargue del pesado de lo que son los filtros. Dijo que el Pro Aire de Tijuana por no integrar la totalidad de la opinión de los tres municipios, se canceló una consulta pública del mismo pero que muy pronto se convocaría a una nueva consulta pública ya con el documento actualizado.

Ray Askins mencionó que la SPA no contaba con un programa apropiado para incentivar a la gente a plantar árboles.

Martha Fonseca dijo que la SPA cuenta actualmente con dos viveros encaminados directamente a la producción de árboles, mismos que se están entregando de manera gratuita a todas las escuelas del estado. Explicó que cualquier ciudadano que desee un árbol lo único que tiene que hacer es comprometerse a cuidarlo y se le entregará con un certificado de adopción.

Luis Olmedo mencionó un programa llamado Identificando Violaciones que Afectan a nuestra Comunidad (IVAN, por sus siglas en inglés), a través del cuál la gente puede presentar reportes ambientales y repartió documentación con información al respecto. También mencionó que habían obtenido fondos para instalar 40 monitores de calidad del aire en el Valle Imperial y dijo que esperaba poder colaborar con CARB, EPA y otras instituciones para atraer recursos para ayudar a mejorar la calidad del aire en las comunidades. Comentó también haber obtenido una subvención para llevar a cabo un estudio sobre asma en el Valle Imperial.

Virginia Mendoza mencionó que la Comisión de Transporte del Valle Imperial estaba llevando a cabo un proyecto de mejoramiento de acceso peatonal y de bicicletas en las garitas fronterizas de California/Baja California.

VI. Cierre / Fecha para la Siguiete Reunión

Reyes Romero sugirió el 12 de junio del 2014 como fecha para la siguiente reunión. Todos estuvieron de acuerdo por lo que Reyes Romero agradeció a todos su asistencia a la presente reunión y dijo esperaba verlos en Mexicali para la siguiente reunión.

Se levanta la sesión.