

Junta de Recursos del Aire de California

Aviso de Reunión Pública para Considerar la Aprobación del Plan de Financiamiento Propuesto para el Año Fiscal 2021-22 para Incentivos de Transporte Limpio Acompañado de Cambios Propuestos en el Programa Carl Moyer, Incentivos a la Quema Agrícola para Equipos de Combustión y el Programa de Respuesta al Impacto Climático del Calor

La Junta de Recursos del Aire de California (CARB, por sus siglas en inglés o Junta) llevará a cabo una reunión pública en la fecha y hora que se indican a continuación para considerar la aprobación del Plan de Financiamiento Propuesto para el Año Fiscal 2021-22 para Incentivos de Transporte Limpio (Plan de Financiamiento), acompañado de los cambios propuestos en el Programa Carl Moyer, incentivos a la quema agrícola para equipos de combustión y el Programa de Respuesta al Impacto Climático del Calor (CHIRP por sus siglas en inglés).

Fecha: 19 de noviembre, 2021

Hora: 9:00 A.M.

Consulte la agenda pública, la cual se publicará diez días antes de la reunión de la Junta Directiva del 19 de noviembre de 2021, para obtener detalles importantes, incluyendo, entre otros, el orden en que se considerará este punto, y cualquier instrucción apropiada con respecto a una posible Reunión de la Junta a distancia. Si la reunión se llevara acabo en persona – además del acceso remoto – se llevara acabo en California Air Resources Board, Haagen-Smit Auditorium, 4001 Iowa Avenue, Riverside, California 92507.

Antecedentes

Para lograr los numerosos objetivos de cambio climático, calidad del aire, despliegue de vehículos de cero emisiones (ZEV por sus siglas en inglés) y reducción del petróleo de California, CARB ha adoptado una estrategia agresiva y de múltiples frentes que utiliza incentivos para complementar los enfoques regulatorios. Anualmente, el estado asigna fondos a una cartera de programas de incentivos, y cada programa desempeña un papel único para mejorar la calidad del aire, reforzar la protección de la comunidad y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. Estos programas de incentivos están diseñados para apoyar la transición a una economía baja en carbono en

múltiples sectores, incluidas las inversiones en el sector del transporte administradas a través del Plan de Financiamiento para Incentivos de Transporte Limpio.

Desarrollado anualmente, el Plan de Financiamiento para Incentivos de Transporte Limpio ha financiado tradicionalmente múltiples tecnologías en diferentes puntos de sus arcos de comercialización, superando las barreras de despliegue, reduciendo los costos de producción, promoviendo la aceptación de los consumidores y acelerando la transferencia de tecnología a otros sectores. Estos programas están diseñados para lograr reducciones inmediatas de emisiones y, lo que es igualmente importante, respaldar la transformación de la flota de vehículos y equipos de California en una flota que emita cero emisiones cuando sea factible, como ocurre cada vez más a menudo, y lo más limpia posible donde las emisiones cero aún no son factibles. Al diseñar estas inversiones, CARB se esfuerza por maximizar los beneficios para las comunidades desfavorecidas, las comunidades y hogares de bajos ingresos.

El Plan de Financiamiento propuesto para el Año Fiscal (AF) 2021-22 cubre un total de \$1,500 millones de dólares en inversiones en transporte limpio de fuentes de financiamiento relacionadas asignadas a CARB en el proyecto de ley presupuestario aprobado por el Poder Legislativo y firmado por el Gobernador:

- \$838 millones de dólares del Fondo General del Estado asignados a CARB en la Ley Presupuestaria de 2021 modificada por el Proyecto de Ley del Senado (SB) 129 (Skinner, Capítulo 69, Estatutos de 2021).
- \$595 millones de dólares para inversiones en transporte con bajas emisiones de carbono financiadas con fondos de los Ingresos de las Subastas de Cap-and-Trade asignados a CARB en la Ley Presupuestaria del 2021, modificada por la Ley SB 129 y la Ley SB 170 (Skinner, Estatutos de 2021).
- \$86.45 millones de dólares del Fondo de Control de la Contaminación del Aire asignados a CARB en la Ley Presupuestaria del 2021, modificada por la Ley SB 129.
- \$28.64 millones de dólares para el Programa de Mejora de la Calidad del Aire, asignado a CARB en la Ley Presupuestaria del 2021.

Estas inversiones representan la primera entrega de un paquete multi-anual de ZEV que se espera que proporcione un total de \$3,900 millones de dólares en los próximos tres años fiscales para aprovechar las inversiones en ZEV e infraestructura de ZEV que el estado ha realizado durante la última década. Las inversiones propuestas están diseñadas para acelerar una transición a ZEV equitativa, tanto en el sector del transporte ligero como en el de servicio de carga pesada.

Además, el Poder Legislativo asignó fondos a CARB en la Ley Presupuestaria del 2021 modificada por la Ley SB 129 para dos programas complementarios para mejorar la calidad del aire:

- \$45 millones de dólares del Fondo General del Estado a distritos del aire en áreas de incumplimiento severo o extremo para apoyar el reemplazo de

camiones diésel por camiones certificados para cumplir con el estándar de óxidos de nitrógeno (NOx) de 0.02 gramos por hora de freno (g/bhp-hr) o menos a través del Programa de Cumplimiento de los Estándares de Calidad del Aire de Carl Moyer Memorial (Programa Carl Moyer). Actualmente, solo el Distrito para el Manejo de la Calidad del Aire de la Costa Sur y el Distrito de Control de la Contaminación del Aire del Valle de San Joaquín serían elegibles para estos fondos.

- \$180 millones de dólares del Fondo General del Estado para apoyar incentivos para alternativas a la quema agrícola en el Valle de San Joaquín.

Además, el 30 de julio de 2021, el Gobernador Newsom firmó una Proclamación de Estado de Emergencia (Proclamación) para acelerar los proyectos de energía limpia y aliviar la demanda de la red eléctrica durante eventos climáticos extremos. La Proclamación ordena además a CARB que elabore un plan para mitigar los efectos de las emisiones adicionales causadas por el uso de generadores de reserva y otras fuentes de emisión que funcionan como resultado de la Proclamación. El personal propone estructurar el programa CHIRP para mitigar las emisiones utilizando los siguientes principios rectores:

- Destacar la mitigación de las emisiones vinculadas a emergencias y la prevención de futuras emergencias energéticas para evitar futuras emisiones vinculadas a emergencias.
- Colaborar estrechamente con las comunidades afectadas en el desarrollo e implementación del programa, centrándose principalmente en las comunidades prioritarias afectadas por el aumento de las emisiones y, en segundo lugar, en las comunidades prioritarias donde se producen apagones (si es diferente), además de reducir el riesgo de poblaciones vulnerables.
- Proporcionar los tipos de proyectos que se pueden financiar eficientemente a través de los programas de financiamiento de CARB y que son complementarios y no duplicativos de otros programas locales, estatales o federales existentes. Esto requerirá la colaboración con empresas de servicios públicos y otros organismos estatales y locales, incluida la Comisión de Energía de California, Comisión de Servicios Públicos de California y el Departamento de Servicios Comunitarios y Desarrollo de California.

El personal de CARB presentará propuestas para implementar estos programas de financiamiento relacionados, en la reunión de la Junta Directiva. En las secciones siguientes se proporcionan detalles adicionales sobre el Plan de Financiamiento y las propuestas que lo acompañan.

Plan de Financiamiento Propuesto para el Año Fiscal 2021-22 para Incentivos de Transporte Limpio

El Plan de Financiamiento describe los impulsores de políticas y la visión de CARB para las inversiones en fuentes móviles de tecnología avanzada, las asignaciones de financiamiento de proyectos, las revisiones propuestas de los criterios del proyecto y otros detalles de implementación, así como la justificación de estas inversiones.

Además, el plan de este año incluye métricas mejoradas y metodologías de evaluación para abordar las recomendaciones formuladas por el Auditor del Estado de California. El plan también incluye actualizaciones de la Ley SB 1275 (De León, Capítulo 530, Estatutos del 2014) Plan de Tres Años para el CVRP (Proyecto de Reembolso para Vehículos Limpios) y el mercado de ZEV, y la Ley SB 1403 (Lara, Capítulo 370, Estatutos del 2018) y el Informe del Programa Estatal de Incentivos para Autobuses Escolares.

La propuesta del personal es continuar centrando estos incentivos en acelerar el desarrollo y la implementación de las tecnologías de fuentes móviles más limpias y factibles y mejorar el acceso al transporte limpio. Desde su creación, estas inversiones han apoyado los objetivos de reducción de emisiones identificados en el Plan de Alcance del Cambio Climático, los Planes de Implementación del Estado y el Plan de Acción de Transporte Sostenible de California. Los proyectos de Incentivos al Transporte Limpio están diseñados para apoyar los objetivos de salud pública, calidad del aire y cambio climático del Estado y, como se enfatiza en la Orden Ejecutiva N -79 -20 del Gobernador Newsom, apoyar la transformación de la flota de vehículos y equipos de California en una que sea de cero emisiones cuando sea factible. Al diseñar estas inversiones, CARB se esfuerza por maximizar los beneficios para las poblaciones prioritarias, y estas inversiones incluyen apoyo específico a las comunidades más afectadas por la mala calidad del aire y el cambio climático.

En la mayoría de los casos, estos proyectos siguen basándose en inversiones de ciclos presupuestarios anteriores que se concibieron como inversiones multi-anales, al tiempo que toman medidas para pasar de los incentivos de compra amplios a estrategias más específicas que apoyan a los consumidores de bajos ingresos y a las flotas pequeñas que enfrentan los mayores obstáculos para el transporte limpio. CARB prevé que este cambio seguirá ganando velocidad en los próximos años. El personal desarrolló las asignaciones de proyectos propuestas a través de un proceso público, teniendo en cuenta la dirección legislativa y los comentarios de las partes interesadas y las comunidades, evaluando la demanda anticipada y la preparación tecnológica, y revisando los elementos de planificación a largo plazo de los planes de financiamiento anteriores. Las inversiones incluidas en el Plan de Financiamiento propuesto entran en las siguientes categorías especificadas por el Poder Legislativo:

- \$525 millones de dólares para reembolsos al consumidor por compras nuevas de ZEV a través del Proyecto de Reembolso para Vehículos Limpios, o CVRP (por sus siglas en inglés). Estos fondos representan una inversión sustancial, que se prevé que dure tres años, para hacer frente al reciente aumento de la demanda de los consumidores desde la propuesta presupuestaria de enero. Junto con los reembolsos para vehículos, \$10 millones de dólares están destinados a respaldar reembolsos para bicicletas eléctricas de acuerdo con la dirección legislativa.
- \$150 millones de dólares para inversiones de capital en transporte limpio para aumentar el acceso a opciones de movilidad y transporte limpio que beneficien a las comunidades de bajos ingresos y desfavorecidas y a los hogares de bajos

ingresos, de acuerdo con las instrucciones proporcionadas por las Leyes SB 1275 y SB 350. Esto cubre incentivos para la compra de vehículos, inversiones en movilidad limpia, alcance, evaluaciones de necesidades de transporte comunitario, asistencia técnica y creación de capacidades, Access Clean California y capacitación de la fuerza laboral y desarrollo profesional.

- \$873 millones de dólares para inversiones en equipos pesados y todoterreno siguiendo los principios del enfoque de cartera. Esto significa que CARB proporciona financiamiento a través de múltiples tecnologías en diferentes puntos de sus marcos de comercialización para apoyar a las que están proporcionando reducciones de emisiones en la actualidad, así como a aquellas que necesitan madurar para cumplir los objetivos futuros. Esto incluye financiamiento para proyectos piloto y de demostración, bonos para tecnologías limpias avanzadas y financiamiento y apoyo para la transición de flotas pequeñas a tecnologías más limpias. Además, este año se reservarán fondos para camiones de acarreo, autobuses de tránsito y autobuses escolares, todos los cuales están preparados para una rápida transición a cero emisiones.

Los detalles completos de las inversiones propuestas se incluirán en el Plan de Financiamiento que se publicará para comentarios públicos antes del 8 de octubre de 2021.

Cambios Propuestos en el Programa Carl Moyer

El personal aprovecha esta oportunidad para proponer cambios limitados al Programa Carl Moyer, incluso en apoyo de la asignación de \$45 millones de dólares de la Legislatura para el financiamiento de camiones de carretera a través del Programa Carl Moyer, así como cambios más amplios en los umbrales de rentabilidad. El Programa Carl Moyer es un programa estatal dirigido localmente que reemplaza motores antiguos y altamente contaminantes por alternativas más limpias. Las reducciones de emisiones financiadas a través del Programa Carl Moyer deben respaldar el Plan de Implementación del Estado (SIP por sus siglas en inglés) al ser permanentes, excedentes, cuantificables y exigibles. El Código de Salud y Seguridad (HSC por sus siglas en inglés) 44283 exige que todos los proyectos del Programa Carl Moyer elegibles (excepto infraestructura) sean rentables, lo que significa que la cantidad de dinero que un proyecto es elegible para recibir está limitada por las reducciones de emisiones que proporciona.

SB 129: \$45 Millones de dólares para Distritos del Aire Locales en Áreas de Incumplimiento Grave o Extremo

La Ley SB 129, conocido como «Ley Presupuestaria del 2021», hizo asignaciones para el apoyo del gobierno estatal para el año fiscal 2021-2022. La Sección 116 de la Ley Presupuestaria del 2021 destina \$45 millones de dólares a los distritos del aire locales en situaciones graves o extremas de incumplimiento. Los \$45 millones de dólares se utilizarán en el Programa Carl Moyer para comprar vehículos de servicio de carga mediana y pesada no diésel elegibles que no emitan más de 0,02 g/bhp-h de NO_x, según la certificación de CARB, que sustituyen a los vehículos diésel. Los proyectos deben estar bajo contrato antes del final del año fiscal 2022—2023, tras el cual los

fondos restantes se utilizarán para la compra de vehículos de carga mediana y pesada elegibles con cero emisiones que sustituyan a los vehículos diésel. Los fondos estarán disponibles para gravamen o gasto hasta el 30 de Junio de 2024. La Ley Presupuestaria del 2021 estipula además que los proyectos deben hacer uso de la infraestructura de reabastecimiento de combustible existente y autocertificar que no se necesitará ninguna infraestructura nueva para respaldar su uso.

La LeySB 129 pone fondos a disposición de los distritos del aire designados como incumplimiento grave o incumplimiento extremo. En este momento, los únicos distritos del aire que cumplen con estos criterios son el Distrito para el Manejo de la Calidad del Aire de la Costa Sur (AQMD de la Costa Sur) y el Distrito de Control de la Contaminación del Aire del Valle de San Joaquín (APCD del Valle de San Joaquín). Dado que el financiamiento se identificó explícitamente como destinado a abordar el problema de los camiones diésel, el personal propone asignar los fondos proporcionalmente a estos dos distritos del aire, sobre la base de la población de camiones y autobuses de carga mediana y pesada existentes registrados en los respectivos distritos del aire. Para determinar las asignaciones propuestas, el personal utilizó los datos de 2019 del Departamento de Vehículos de Motor. La Tabla 1 muestra las poblaciones relativas de camiones y la asignación propuesta.

Tabla 1: Asignación Propuesta de Fondos de la Ley SB 129 para Camiones de Carretera

Distritos del Aire	Población de Camiones MHD y HHD	Porcentaje	Propuesta Concesión
AQMD de la Costa Sur	159,600	71%	\$32,100,000
APCD del Valle de San Joaquín	64,300	29%	\$12,900,000
Total	223,900	100%	\$45,000,000

Costo de la Tecnología de Control de Emisiones de Proyectos en Carretera

El personal propone ajustar los umbrales de rentabilidad para garantizar que el programa continúe centrándose en el desarrollo de las tecnologías más avanzadas de cero emisiones y bajas emisiones, en consonancia con el fomento de nuevas reducciones de emisiones. En la actualidad, los proyectos de carretera que financian motores que cumplen con el estándar NOx de 0.02 g/bhp-hr han demostrado unos costos incrementales superiores a los de los motores que cumplen con el estándar NOx de 0.20 g/bhp-hr, como lo demuestran los estudios encontrados para la Regulación Ómnibus de Motores y Vehículos de Carga Pesada (<https://ww2.arb.ca.gov/rulemaking/2020/hdomnibuslownox>). En general, el personal también encontró costos incrementales sustancialmente más altos para vehículos y equipos de cero emisiones en diversas aplicaciones y categorías de fuentes debido a los volúmenes más bajos. Para determinar el impacto del costo de la tecnología avanzada en la rentabilidad de los vehículos de carretera, el personal examinó el costo incremental de la tecnología, las cantidades ofrecidas para proyectos en carretera y las

emisiones reducidas para los vehículos pesados (HHD), semi pesados (MHD) y ligeros (LHD).

Un escenario representativo de un proyecto de tecnología avanzada a corto plazo es el reemplazo de un camión pesado (HD) estándar de 0.20 g/bhp-hr de NOx (norma de emisiones de 2010) en 2022 por un vehículo de tecnología avanzada. En este ejemplo, el personal asumió un uso promedio de 50,000 millas por año en función de los proyectos reales de camiones HD reportados y los datos del modelo eMission Factor (EMFAC) de CARB, con una vida útil típica del proyecto de siete años. Bajo el actual límite de rentabilidad de tecnología avanzada opcional dentro del programa Carl Moyer, el monto de financiamiento típico está limitado y no puede cubrir el costo incremental de la tecnología avanzada ni alcanzar los montos máximos actuales de financiamiento. La Tabla 2 ilustra los costos incrementales estimados y el aumento propuesto de la eficacia en función de los costos y los montos máximos de financiamiento que garantizarán que el programa pueda cubrir esos costos incrementales.

Tabla 2: Rentabilidad del Proyecto de Tecnología Avanzada para Vehículos de Carga Pesada en Carretera

Vehículo de Referencia Elegible	Costo Incremental	Motor de Repuesto (g/bhp-hr)	Límite de Rentabilidad Propuesto (\$/tonelada)	Propuesta Máximo Importe de Financiamiento
Camión del estándar de emisiones 2010 (Estándar NOx de 0.20 g/bhp-hr)	\$160,000 (HHD) \$120,000 (MHD) \$70,000 (LHD)	0.02	\$200,000	\$160,000 (HHD) \$120,000 (MHD) \$70,000 (LHD)
Camión del estándar de emisiones 2010 (Estándar NOx de 0.20 g/bhp-hr)	\$410,000 (HHD) \$180,000 (MHD) \$170,000 (LHD)	Cero	\$500,000	\$410,000 (HHD) \$180,000 (MHD) \$170,000 (LHD)

La Tabla 3 resume todos los límites de rentabilidad actuales y propuestos para el Programa Carl Moyer.

Tabla 3: Límites de Rentabilidad Actuales y Propuestos

Tipos de Límites de Rentabilidad (CE)	Límites Actuales de Rentabilidad (\$/tonelada)	Límites de Rentabilidad Propuestos (\$/tonelada)
Límite base	\$30,000	\$33,000*
Límite de Tecnología Avanzada Opcional	\$100,000	\$109,000*
Tecnología Avanzada Opcional en Carretera Límite: 0.02 g/bhp-hr o más limpio	\$100,000	\$200,000
Límite de Cero Emisiones Opcionales en Carretera**	\$100,000	\$500,000
Autobús Escolar (combustión)	\$276,230	\$300,000*

*Ajustado solo por inflación

**Incluye autobuses escolares de cero emisiones

Si la Junta aprueba la propuesta del personal, la aplicación del límite superior estaría sujeta a la discreción del distrito del aire. Los distritos del aire conservarían la flexibilidad de aplicar un límite más estricto que las Pautas del Programa Carl Moyer y también conservarían su capacidad de dirigir su financiamiento Carl Moyer normal a las categorías que atienden sus prioridades locales.

Las modificaciones propuestas por el personal a las Pautas del programa Carl Moyer están disponibles en el sitio web de CARB tachadas y subrayadas en (<https://ww2.arb.ca.gov/guidelines-carl-moyer>). Las modificaciones propuestas están disponibles para un período de comentarios públicos de 45 días que comienza el **24 de septiembre de 2021 y finaliza el 8 de noviembre de 2021**. Por favor, dirija todos los comentarios pertinentes al expediente de comentarios públicos en <http://www.arb.ca.gov/lispub/comm/bclist.php>. Consulte a continuación en el Aviso para obtener información sobre cómo y cuándo enviar comentarios sobre otros programas mencionados en este Aviso.

Las partes interesadas han sugerido otros posibles cambios en el Programa Carl Moyer fuera del alcance inmediato de esta propuesta. El personal continuará trabajando con las partes interesadas para considerar cómo podría mejorarse el programa y discutirá otros posibles cambios específicos en carretera en un taller público que se llevará a cabo en una fecha que se determinará después de la reunión de la Junta Directiva del 19 de noviembre de 2021.

Incentivos a la Quema Agrícola Propuestos para Equipos de Combustión

La LeySB 705 (Florez, Capítulo 481, Estatutos de 2003) pidió la eliminación gradual de la quema agrícola abierta en el Valle de San Joaquín (Valle) para el 2010, pero permitió al APCD del Valle de San Joaquín posponer las prohibiciones de quemas para algunas categorías de cultivos basándose en tres criterios y el consentimiento de CARB. En su reunión de la Junta del 25 de febrero de 2021, la Junta de CARB otorgó un acuerdo a corto plazo para la quema agrícola abierta limitada hasta el 31 de agosto de 2021, y ordenó al Director Ejecutivo de CARB que autorizara un período adicional más allá del primer período de autorización de seis meses si el APCD del Valle de San Joaquín preveía una eliminación casi completa de la quema agrícola para finales de 2024. El 17 de junio de 2021, el APCD del Valle de San Joaquín aprobó un cronograma para una eliminación casi completa de la quema agrícola para finales de 2024, y el Oficial Ejecutivo de la CARB proporcionó el acuerdo adicional de CARB hasta el 1 de enero de 2025. Al implementar estas acciones, tanto- CARB como el APCD del Valle de San Joaquín reconocen que los incentivos a corto plazo que fomentan alternativas a la quema agrícola son fundamentales para eliminar de manera efectiva la quema agrícola al aire libre en el Valle.

La Ley Presupuestaria del 2021 asignó \$180 millones de dólares que CARB otorgará al APCD del Valle de San Joaquín para apoyar incentivos para alternativas a la quema agrícola en el Valle, de conformidad con la eliminación gradual adoptada tanto por CARB como por las Juntas del APCD del Valle de San Joaquín. La Ley Presupuestaria especificó que los fondos solo se pueden gastar en incentivos no relacionados con la combustión, incluidos, entre otros, astillado, triturado, reincorporación del suelo y el compostaje, a menos que la Junta de CARB determine en una audiencia pública, basada en pruebas claras y convincentes, que dichas alternativas no relacionadas con la combustión no están disponibles. CARB escuchó a las partes interesadas durante todo el proceso público que, incluso antes de la adopción del cronograma para eliminar las quemas, había un suministro insuficiente de equipos en el Valle para satisfacer la demanda de servicios alternativos, y no todos los productores del Valle que desearían utilizarlos tienen acceso. La eliminación gradual limitará aún más el acceso a esos servicios alternativos, en particular en el caso de las operaciones agrícolas más pequeñas. Incluso con flotas expandidas operando en el Valle, la alta demanda de servicios alternativos debido a la rápida eliminación de la quema agrícola significa que el acceso a estos servicios seguiría siendo limitado. Además, hay problemas de viabilidad tecnológica para algunos cultivos de viñedos que no se pueden astillar sin equipos especiales de astillado, que también escasean y no son fácilmente accesibles para todos los productores del Valle. Por lo tanto, el personal de CARB cree que hay pruebas claras y convincentes de que las alternativas sin combustión no están disponibles en las cantidades necesarias para satisfacer la creciente demanda, ya que la práctica de la quema agrícola se va eliminando rápidamente en los próximos tres años y medio, y las alternativas de combustión ayudarían a garantizar que la quema agrícola abierta se elimine con éxito en el Valle antes del 1 de enero de 2025.

Programa Propuesto de Respuesta al Impacto Climático por el Calor (CHIRP, por sus siglas en inglés)

El 30 de Julio de 2021, el Gobernador Newsom firmó una Proclamación del Estado de Emergencia (Proclamación) para acelerar los proyectos para energía limpia y aliviar la demanda en la red eléctrica durante eventos climáticos extremos. La Proclamación suspende ciertos requisitos de permisos para permitir una mayor producción de energía durante momentos críticos en cuando los eventos de calor extremo o la interrupción de líneas de transmisión por incendios forestales u otras causas amenazan el suministro de energía. Además, crea incentivos para que los grandes usuarios de energía puedan pasar a la generación de energía de reserva, liberando capacidad energética en la red. La Proclamación también exige a CARB que desarrolle un plan para mitigar los impactos de las emisiones adicionales asociadas y compromete a las agencias estatales a rastrear las emisiones de cualquier medida de emergencia que resulte en emisiones adicionales.

La Proclamación también identifica las funciones de la ISO de California (CAISO, por sus siglas en inglés), la Comisión de Energía de California (CEC), la Comisión de Servicios Públicos de California (CPUC, por sus siglas en inglés) y los distritos del aire locales, con los que el personal ha estado coordinando. El personal también continuará consultando con las comunidades afectadas durante el desarrollo y la implementación del programa. El personal llevó a cabo una reunión pública el 16 de septiembre de 2021 para recabar comentarios iniciales sobre la propuesta.

El personal ha establecido mecanismos de información en coordinación con la CEC, la CPUC y los distritos del aire locales. Los datos reportados se utilizaron para determinar una estimación de las emisiones basada en qué servicios públicos pretendían desplegar, las instalaciones que se pusieron en marcha y otras medidas que se implementaron durante los eventos de calor extremo ocurridos este año hasta el 31 de Octubre de 2021.

En línea con la Proclamación, el personal propone mitigar las emisiones de los generadores de reserva, los buques atracados que dependen de sus motores auxiliares en lugar de la energía de la costa, las centrales eléctricas que funcionan más allá de las condiciones permitidas, la puesta en marcha de generadores móviles/turbinas móviles y otras medidas implementadas durante un eventos climáticos extremos. Inicialmente, el personal propone que se gasten fondos de mitigación en categorías de proyectos de los programas de incentivos existentes de CARB, incluidos el transporte con bajas emisiones de carbono, el programa de mejora de la calidad del aire, el Programa Carl Moyer, el Programa de Protección Comunitaria del Aire y el Financiamiento de Medidas de Reemplazo Agrícola para la Reducción de Emisiones. Estos programas de CARB permiten una amplia variedad de categorías de proyectos, que van desde el despliegue de vehículos de carga ligera y- pesada y la infraestructura hasta el apoyo a los esfuerzos de resiliencia de la red y facilitarán la implementación rápida, a la vez que proporcionan beneficios de emisiones a la comunidad local. El personal anticipa la revisión y el desarrollo continuos de posibles categorías de proyectos.

El financiamiento se priorizaría primero a las comunidades directamente afectadas por el despliegue a partir de las medidas enumeradas anteriormente, identificadas por código postal durante el período del informe; luego a las poblaciones prioritarias circundantes utilizando el código postal y la versión más actual de CalEnviroScreen; y finalmente a las poblaciones prioritarias dentro de la región identificada por la versión más reciente de CalEnviroScreen.

El personal propone que los proyectos se seleccionen con los aportes de la comunidad. El personal también propone que la Junta delegue autoridad en el Oficial Ejecutivo para modificar y agregar categorías de proyectos en función de las solicitudes de la comunidad y los aportes de una reunión pública. Estas modificaciones y adiciones se desarrollarían a través de un proceso público que incluye la colaboración con las comunidades directamente afectadas por el despliegue de las medidas enumeradas anteriormente.

Acción Propuesta

El personal de CARB presentará el Plan de Financiamiento propuesto para el AF 2021-22 acompañado por los cambios propuestos en el Programa Carl Moyer, los incentivos de combustión agrícola propuestos para equipos de combustión y CHIRP en la reunión. Cada informe puede encontrarse en las siguientes ubicaciones:

- El plan de financiamiento se puede obtener en el sitio web de CARB en <http://www.arb.ca.gov/aqip/>, antes del 8 de octubre de 2021.
- Las modificaciones a Las Pautas del Programa Carl Moyer pueden obtenerse en el sitio web de CARB en <https://ww2.arb.ca.gov/guidelines-carl-moyer>, antes del 24 de septiembre de 2021.
- El informe del personal sobre los incentivos a la quema agrícola propuestos para los equipos de combustión puede obtenerse en el sitio web de CARB en <https://ww2.arb.ca.gov/our-work/programs/agricultural-burning>, antes del 8 de octubre de 2021.
- Puede obtener información adicional sobre CHIRP en el sitio web de CARB en <https://ww2.arb.ca.gov/our-work/programs/climate-heat-impact-response-program-chirp>

Comuníquese con Chris Hopkins, Coordinador de Regulaciones, en chris.hopkins@arb.ca.gov o (916) 445-9564 si necesita copias físicas de los documentos.

Los miembros interesados del público pueden presentar comentarios oralmente o por escrito sobre cualquiera o todos los programas mencionados anteriormente durante la reunión y pueden hacer comentarios por correo postal o por correo electrónico antes de la reunión. Para ser considerados por la Junta, los comentarios escritos que no se presenten durante la reunión deben recibirse a **más tardar el 8 de noviembre de 2021** y dirigidos a lo siguiente:

Correo postal: Oficina del Secretario, Junta de Recursos del Aire de California
1001 I Street, Sacramento, California 95814

Remisión electrónica: <http://www.arb.ca.gov/lispub/comm/bclist.php>

Tenga en cuenta que, en virtud de la Ley de Registros Públicos de California (Sección 6250 y siguientes del Código Gubernamental), sus comentarios escritos y orales, sus archivos adjuntos y la información de contacto asociada (por ejemplo, su dirección, teléfono, correo electrónico, etc.) forman parte del registro público y se pueden divulgar a la población si así lo solicita.

Las consultas adicionales sobre este asunto deben dirigirse a Andrea Morgan, Ingeniera de Recursos del Aire, al (916) 323-6169 o (contacto de respaldo designado) Graciela García, Especialista en Contaminación del Aire, al (916) 323-2781.

Análisis Medioambiental

CARB ha determinado que el Plan de Financiamiento propuesto para el AF 2021-22, los cambios en el programa Carl Moyer, los incentivos a la quema agrícola para equipos de combustión y CHIRP no son proyectos sujetos o están exentos de los requisitos de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA, por sus siglas en inglés). El programa regulatorio certificado de CARB, que se aplica a la adopción, aprobación, enmienda o derogación de normas, reglas, regulaciones o planes para la protección y mejora de la calidad del aire ambiente del Estado, ha sido certificado por el Secretario de Recursos Naturales de California en virtud del Código de Recursos Públicos de California (Cód. de Recursos Públicos) Sección 21080.5 del CEQA (Código de Regulaciones de California (Cód. de Reg. de Cal.), título 14, § 15251, subd. (d)). Las agencias públicas con programas regulatorios certificados están exentos de ciertos requisitos de la CEQA, entre ellos, la preparación de informes de impacto ambiental, declaraciones negativas y estudios iniciales. Para las actividades que constituyen aprobaciones de proyectos, tal como se utilizan esos términos en la CEQA, CARB, como agencia principal, prepara un documento ambiental sustituto (denominado «Análisis Ambiental» o «AA») como parte del Informe del personal preparado para una acción propuesta para cumplir con la CEQA (Cód. de Reg. de Cal., título. 17, §§ 60000-60008).

La CEQA solo se aplica a «proyectos discrecionales propuestos para ser llevados a cabo o aprobados por agencias públicas...» (PRC § 21080, subd. (a).) CARB, como agencia líder debajo de CEQA, ha revisado el plan de financiamiento propuesto para el AF 2021-22, los cambios en el Programa Carl Moyer, los incentivos a la quema agrícola para equipos de combustión y CHIRP y concluyó que no son proyectos bajo el título 14 del Cód. de Regs. de Cal., sección 15378, subdivisión (b) (4) y, por lo tanto, no está sujeto a la CEQA. El Título 14 del Cód. de Regs. de Cal., sección 15378, subdivisión (b) (4) establece que «la creación de mecanismos de financiamiento del gobierno u otras actividades fiscales gubernamentales que no impliquen ningún compromiso con ningún proyecto específico que pueda tener un impacto físico potencialmente significativo en el medio ambiente» no son proyectos de la CEQA. Como se explicó con más detalle

anteriormente, el Plan de Financiamiento propuesto para el AF 2021-22, los cambios en el Programa Carl Moyer, los incentivos a la quema agrícola para equipos de combustión y CHIRP son actividades fiscales gubernamentales que no implican ningún compromiso con proyectos específicos que puedan resultar potencialmente significativos impactos físicos en el medio ambiente. Por lo tanto, el plan de financiamiento propuesto para el AF 2021-22, los cambios en el Programa Carl Moyer, los incentivos a la quema agrícola para equipos de combustión y el CHIRP no están sujetos a revisión de la CEQA.

Incluso si el Plan de Financiamiento del AF 2021-22, los cambios en el Programa Carl Moyer, los incentivos a la quema agrícola para equipos de combustión y CHIRP fueran proyectos bajo la CEQA, estarían exentos categóricamente de la CEQA bajo la exención de sentido común (Cód. de Regs. de Cal., título 14, § 15061, subd. (b) (3)), y la exención «Clase 8» (Cód. de Regs. de Cal., título 14, § 15308), para la protección del medio ambiente. Las Pautas de la CEQA establecen que «la actividad está cubierta por la regla general de que la CEQA se aplica solo a proyectos que tienen el potencial de causar un efecto significativo en el medio ambiente. Cuando se puede ver con certeza que no hay posibilidad de que la actividad en cuestión tenga un efecto significativo en el medio ambiente, la actividad no está sujeta a la CEQA». (Cód. de Regs. de Cal., título 14, § 15601, subd. (b) (3).) Según la revisión de CARB, se puede ver con certeza que no hay posibilidad de que el Plan de Financiamiento propuesto, los cambios en el Programa Carl Moyer, los incentivos a la quema agrícola de equipos de combustión y CHIRP puedan tener un impacto adverso significativo en el medio ambiente. Además, la acción propuesta está diseñada para proteger el medio ambiente y CARB no encontró pruebas sustanciales que indiquen que la propuesta podría afectar negativamente a la calidad del aire o a cualquier otra área de recursos ambientales, ni que se aplique ninguna de las excepciones a la exención (Cód. de Regs. de Cal., título 14, § 15300.2). Por lo tanto, incluso si el Plan de Financiamiento para AF 2021-22, los cambios en el Programa Carl Moyer, los incentivos a la quema agrícola para equipos de combustión y CHIRP fueran proyectos bajo la CEQA, estaría exento de la CEQA.

Solicitud de Adaptaciones Especiales

De conformidad con la Sección 7296.2 del Código del Gobierno de California, se pueden proporcionar adaptaciones especiales o necesidades lingüísticas para cualquiera de los siguientes casos:

- En la reunión estará disponible un intérprete;
- Documentos disponibles en un formato alternativo u otro idioma; y
- Una adaptación razonable relacionada con la discapacidad.

Para solicitar estas adaptaciones especiales o necesidades lingüísticas, comuníquese con la Oficina del Secretario en cotb@arb.ca.gov o (916) 322-5594 lo antes posible, pero a más tardar diez días hábiles antes de la reunión programada de la Junta. Los usuarios de TTY/TDD/Habla a Habla pueden marcar el 711 para el Servicio de Retransmisión de California.

Consistent with California Government Code Section 7296.2, special accommodation or language needs may be provided for any of the following:

- An interpreter to be available at the meeting;
- Documents made available in an alternate format or another language; and
- A disability-related reasonable accommodation.

To request these special accommodations or language needs, please contact the Clerks' Office at cotb@arb.ca.gov or (916) 322-5594 as soon as possible, but no later than ten business days before the scheduled Board meeting. TTY/TDD/Speech to Speech users may dial 711 for the California Relay Service.

Junta de Recursos del Aire de California



Richard W. Corey
Oficial Ejecutivo

Fecha: septiembre 24, 2021

El desafío energético al que se enfrenta California es real. Todo californiano debe tomar medidas inmediatas para reducir el consumo de energía. Para obtener una lista de formas sencillas de reducir la demanda y reducir los costos de energía, consulte el [sitio web de la CARB](http://www.arb.ca.gov) (www.arb.ca.gov).