

La EPA finaliza el hallazgo de peligro en cuanto a las emisiones de plomo de los aviones que utilizan combustible con plomo

El Administrador de la EPA está finalizando una determinación de que las emisiones de plomo de ciertos motores de aviones causan o contribuyen a la contaminación del aire por plomo previsible y razonablemente puede poner en peligro la salud y el bienestar públicos según la sección 231 (a) de la Ley de Aire Limpio. En este momento, la EPA no propone ni emite normas de emisiones de plomo para motores de aviones.

Antecedentes

La protección de la salud de los niños y la reducción de la exposición al plomo son dos de las principales prioridades de la EPA. La evidencia científica demuestra que los niveles bajos de plomo en la sangre de los niños pueden tener efectos nocivos en la función cognitiva de los niños, incluida la reducción del coeficiente intelectual y la disminución del rendimiento académico. No hay evidencia de un umbral por debajo del cual no haya efectos cognitivos nocivos en los niños por la exposición al plomo.

Emisiones de plomo de los motores de los aviones

La mayoría de los aviones que funcionan usando gasolina de aviación con plomo son aeronaves con motor de pistón. Por lo general, se trata de aviones pequeños que transportan de 2 a 10 pasajeros. Los aviones a reacción utilizados para el transporte comercial no funcionan con un combustible que contenga plomo.

Los aviones con motor de pistón son la mayor fuente de emisiones de plomo al aire en los EE. UU., contribuyendo con el 70% del plomo que ingresa al aire anualmente. Las emisiones de plomo de las aeronaves que funcionan con combustible con plomo pueden causar niveles elevados de plomo en el aire cerca de los aeropuertos.

Acción final

La Agencia de Protección Ambiental (EPA, por sus siglas en inglés) ha emitido una determinación final de que las emisiones de plomo de los motores de aeronaves que funcionan usando combustible con plomo causan o contribuyen a la contaminación del aire que se previsible y razonablemente puede poner en peligro la salud y el bienestar públicos según la sección 231 (a) de la Ley de Aire Limpio. Esta acción final abarca tanto el peligro como los hallazgos de causa o contribución, aunque por conveniencia, a veces nos referimos a ellos colectivamente como el “hallazgo de peligro” final. En este momento, la EPA no propone ni emite normas de emisiones de plomo para motores de aeronaves.

Este hallazgo de peligro se basa en muchos años de investigación de la EPA sobre las emisiones de plomo de los motores de aeronaves que funcionan usando combustible con plomo y el impacto de estas emisiones en la contaminación del aire por plomo. El año pasado, la EPA emitió una propuesta de determinación de peligro y consideró la opinión del público a través de un proceso de notificación y comentarios.

El hallazgo de peligro en sí mismo no prohíbe ni impone restricciones al uso, venta, distribución, dispensación y disponibilidad general de combustible con plomo, ni establece ninguna nueva medida de control con respecto a las emisiones de plomo de los aviones. El hallazgo de peligro tampoco impone requisitos a nadie más que a la EPA y la Administración Federal de Aviación (FAA).

Próximos pasos

La EPA entiende que las emisiones de plomo de los aviones son un problema de salud pública importante y urgente. Con este hallazgo final, la EPA ahora está sujeta a la obligación según la Ley de Aire Limpio de proponer y promulgar normas que regulen las emisiones de plomo de ciertos motores de aviones. Bajo su propia autoridad, la FAA también está ahora sujeta a la obligación de desarrollar normas que aborden la composición o las propiedades químicas o físicas de un combustible de aviones o un aditivo de combustible para controlar o eliminar las emisiones de plomo de los aviones.

La EPA y la FAA están comprometidas a trabajar juntas y con toda la gama de partes interesadas a medida que las agencias desarrollan sus acciones regulatorias. La EPA y la FAA se toman muy en serio el objetivo de mantener la seguridad de la aviación y reconocen que los aviones con motor de pistón desempeñan un papel importante en el transporte en los Estados Unidos. Habrá oportunidades para que el público comunique sus comentarios y preocupaciones durante cualquier proceso futuro de elaboración de normas. La EPA y la FAA anunciarán los plazos regulatorios tan pronto como sea posible.

Independientemente de la conclusión de peligro de la EPA, en apoyo del objetivo de eliminar el plomo de la gasolina de aviación, a principios de 2022, la FAA y la industria anunciaron el programa [“Eliminar las emisiones de plomo de la gasolina de aviación” \(EAGLE\)](#). La asociación de la industria con la FAA abarca a productores y distribuidores de combustible, operadores aeroportuarios, fabricantes de motores y aviones, comunidades que apoyan a los aeropuertos de aviación en general e interesados ambientales. En conjunto, el grupo tiene como objetivo lograr un sistema de aviación sin plomo a más tardar en 2030. La FAA ha aprobado el uso de un

combustible sin plomo de 100 octanos (G100UL) que puede ser ampliamente utilizado por la flota de motores de pistón, que aún no está disponible comercialmente. La FAA también ha aprobado el uso de un combustible de menor octanaje (UL 94), actualmente disponible en aproximadamente 35 aeropuertos de los EE. UU., y la FAA está trabajando para ampliar y agilizar el proceso para que los aviones que califiquen utilicen este combustible. Además, la FAA está trabajando con la industria para identificar y autorizar el uso de otras opciones viables de gasolina de aviación sin plomo de alto octanaje. Se puede encontrar información adicional sobre las actividades de gasolina de aviación sin plomo de la FAA [aquí](#).

Para más información

Puede acceder al hallazgo de peligro final en el sitio web de la Oficina de Transporte y Calidad del Aire de la EPA:

<https://www.epa.gov/regulations-emissions-vehicles-and-engines/regulations-lead-emissions-aircraft>

Para obtener más información, comuníquese con la Oficina de Transporte y Calidad del Aire de la EPA al:

Correo electrónico: aircraft.lead@epa.gov

Regulatory Announcement
