

¿Crisis ambiental o ambiente de crisis?

CISComentario

Año 2016 - Abril 4 - No. 753

Se autoriza la reproducción total y/o parcial de su contenido siempre y cuando se cite la fuente:
Consultores Internacionales, S.C. ® (CISC)

- Es cuestionable el hecho de que con el endurecimiento del programa “Hoy No Circula” se logre reducir realmente la contaminación ambiental.
- Se debería gestar un verdadero y efectivo programa de movilidad a escala megametropolitana digno y con ordenanza urbana.
- No podemos continuar con políticas desasociadas y carentes de visión de largo plazo en cuanto a movilidad urbana, ni seguir abandonando las políticas de descentralización política y económica.

La Comisión Ambiental de la Megalópolis (CAME) anunció el miércoles pasado la homologación de todos los automóviles, así tengan calcomanía 0 y 00, motocicletas y transporte federal para no circular un día a la semana y un sábado al mes dentro del programa Hoy No Circula. De acuerdo con la misma CAME, es una medida emergente con la intención de reducir los niveles de ozono durante la temporada seca-cálida y el fenómeno llamado La Niña, el cual se refiere a una condición de falta de humedad y de mayor calor.



La OMS calcula que al año, la contaminación atmosférica urbana provoca 1.3 millones de muertes en el mundo, las que se concentran sobre todo en habitantes de países con ingresos medios. Asimismo, un estudio anual de IBM, **sigue ubicando a la Cd. de México como la “más dolorosa” a nivel mundial como consecuencia de las condiciones de tráfico.** El término “dolor” hace referencia al estrés que produce el aire contaminado que se respira, la pérdida de tiempo de trabajo y libre, lo que termina generando un mayor estrés que se traduce en malas condiciones de salud. En un caso como el de México, donde los problemas de hipertensión representan un grave problema de salud pública, añadir condiciones de estrés por tráfico es una receta para el desastre. Incluso, la productividad se ve disminuida en un 10 % pues los trabajadores buscan estabilizarse de este desgaste las primeras horas antes de iniciar las labores.

Ahora bien, es cuestionable el hecho de que con el endurecimiento del programa “Hoy No Circula” se logre reducir realmente la contaminación ambiental. Hay diversos elementos a considerar: en esta temporada el ozono se concentra más debido a una alta radiación solar, intensa estabilidad atmosférica y poca humedad en el ambiente; el mismo cambio climático eleva la emisión de gases de efecto invernadero. **El transporte público y de carga causa el 80 % de la contaminación y este está exento del programa,** junto con el transporte híbrido y eléctrico, vehículos que operen con gas natural o LP, entre algunos otros; además de los fuertes efectos del sector industrial con la quema de combustibles fósiles. Hay alrededor de 22 mil muertes al año en México asociadas con la mala calidad del aire según la Comisión Federal para la protección de Riesgos Sanitarios (COFEPRIS)

pero no se cuenta con un estudio que compruebe los niveles de contaminación producidos específicamente por el transporte privado. Por ello, esta implementación resulta irracional y, contrario a lo que se estipula, puede generar nuevas crisis medioambientales.

En materia propiamente de movilidad, 46 % de las personas viajan diariamente en transporte público, mientras que el 41 % lo hacen en su automóvil. Con esta medida, **diariamente 1.3 millones de ciudadanos serán orillados a buscar otra opción de transporte**; sin embargo, los microbuses, que pertenecen al tránsito de vehículos pesados, no se encuentran en las mejores condiciones ni para el usuario, ni para el medio ambiente; el metro y el Metrobús vivenciarán una saturación, por mencionar algunas situaciones, aunado a la falta de capacitación de las autoridades de tránsito y la todavía incipiente conciencia cívica para el manejo. Habrá una pauperización del transporte. Ante este panorama de insuficiente infraestructura para resolver los requerimientos de la población, **se debería gestar un verdadero y efectivo programa de movilidad a escala megametropolitana digno y con ordenanza urbana.**

En el ámbito económico, más de cinco millones de automovilistas que transitan por zonas conflictivas en la Ciudad de México gastan en promedio 25 mil pesos al año, de los cuales 16 mil 500 pesos son ocupados para combustible. Además, de que en suma de horas resultan 26 días del año detenidos por el tránsito.

Ante un estímulo negativo del uso del auto, la búsqueda de medios alternativos de transporte no puede suceder ante la incompatibilidad entre el costo de vida y los ingresos actuales de las personas y las empresas. No será posible compensar el costo de no usar el automóvil con un aumento de sueldo, menos con un clima económico como el actual. Por ejemplo, los dueños de los automóviles de más de 8 y 15 años, se localizan en partes de la megalópolis que sólo hay un transporte público que suele ser caro, inseguro y de pésima calidad (i.e microbuses). Entonces, estas nuevas restricciones envían a familias de bajos ingresos a medios de transportes de inferior calidad y caros los fines de semana, que es cuando tienen tiempo para convivir. Así como se presentarían efectos regresivos; es decir, hacer a los pobres más pobres. Por otro lado, el sector empresarial se verá impactado negativamente, pues se está afectando entre 20 y 25 % del padrón de transporte de carga. De acuerdo con la CANACAR, por cada camión de carga que deje de circular podría generar unos 15 mil pesos diarios en pérdidas para la empresa. Asimismo, **existe una falta en la reglamentación de horarios de entrega de mercancías** y las empresas más pequeñas serán las más afectadas al no recurrir a otras alternativas para la distribución de sus productos.

Probablemente se podrá disfrutar de menos tráfico al estar un millón 80 mil autos fuera de circulación diariamente, pero ello no compensa el que esta medida, de permanecer mucho tiempo, impactará en la venta de autos respecto a la renovación del parque vehicular. Los compradores no invertirían tanto en unidades nuevas y se aceleraría la demanda de seminuevos y de bajo costo. También se desincentiva la adquisición de vehículos con motores no contaminantes causando una menor inversión en tecnologías limpias. Al permitir la circulación de coches antiguos se vuelve una cuestión más contaminante y el problema no se resuelve. **Estos claroscuros en la coordinación de las instancias involucradas deben gestionarse de manera inmediata y visualizando un largo alcance.**

Esta medida deslegitimizada e irreflexiva provoca inconformidades en los habitantes. Estos tendrán que hacer sacrificios extraordinarios y padecer los efectos que una implementación así tendrá en el corto, mediano y largo plazo. El problema de la contaminación ambiental viene arrastrándose desde años y no será resuelto con medidas paliativas y de coyuntura como la recién anunciada, de las que no hay un claro análisis sobre el impacto social y económico que tendrá en la población de la megalópolis.

En el caso de Nueva York, donde en general, las mejoras en la calidad del aire son el resultado de un conjunto de cambios que han ocurrido a nivel local, estatal y nacional. Además de combustibles de calefacción más limpios, la calidad del aire todo el año se beneficia de la reducción de emisiones de las plantas generadoras en la dirección del viento, fuentes industriales, camiones y otros vehículos, y

equipos de construcción. Esto en parte debido, entre otras acciones, al programa *Clean Heat* que ha coordinado a todo el mercado para ayudar a resolver la calidad del aire en la ciudad de Nueva York y el *PlaNYC*, cuyo objetivo corresponde a “lograr la calidad del aire más limpio de cualquier gran ciudad de EE.UU.” para el año 2030.

De acuerdo con la ONU, para el 2030 seremos 23.9 millones de personas en esta Ciudad de México y su zona metropolitana y para ese año el parque vehicular aumentará considerablemente por lo que **no podemos continuar con políticas desasociadas y carentes de visión de largo plazo en cuanto a movilidad urbana, ni seguir abandonando las políticas de descentralización política y económica.** Es clave la realización de una “Maqueta del futuro” holística, que mire hacia todos los ángulos del problema y cuente con una adecuada planeación urbana y de ordenamiento territorial, sobre todo con la inclusión del elemento vital de los territorios: la ciudadanía.

CISComentario D.R. es una publicación semanal de: Consultores Internacionales, S. C.®
Lic. Julio A. Millán B., Presidente; Ing. Mauricio Millán C., Vicepresidente; Lic. Maribel Rodríguez, Directora General.
Lic. Alethia Montero, Consultora Jr.; Lic. Patricia Gordillo, Directora del Centro de Información.