

El auto por su escape muere.

CISC *Comentario*

Año 2016 - Junio 13 - No. 763

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

- La crisis ambiental que atraviesa la megalópolis en parte es provocada por la mayor circulación de automóviles.
- Los nuevos controles a la contaminación vehicular son un paso importante. Sin embargo, aún no se atacan los otros dos factores contaminantes: la industria y los desechos sólidos.
- Se requiere una política y acciones integrales ante los altos niveles de contaminación; nuestra salud lo exige.

Durante este año, el Área Metropolitana de la Ciudad de México ha enfrentado un grave problema de contaminación en su atmósfera, lo que ha llevado a que se activen en variadas ocasiones los protocolos de la **contingencia ambiental en su Fase I, situación que no sucedía desde hace 14 años**. Cabe señalar que entre las razones por las que no había sucedido se encuentran que los **límites para declararla eran mayores (170 puntos)**, la existencia de la fase de precontingencia que al activarse se evitaba llegar a la contingencia, y una mayor cantidad de vehículos circulando. Esta



condición ha llevado al establecimiento de manera extraordinaria la aplicación del Programa “Hoy no circula”, sin distinción de los hologramas que en principio permiten circular todos los días de la semana. La aplicación del “hoy no circula extraordinario”, responde a la idea de que son los automóviles los que contaminan.

En efecto, no se puede negar que los vehículos automotores contaminan, lo cual es intrínseco a su naturaleza (un motor de combustión interna al quemar combustibles emite necesariamente gases contaminantes —el diesel y la gasolina contienen dióxido de nitrógeno), pero **también existen otras dos fuentes de contaminación: la industria y los desechos sólidos**. En el caso de los automóviles cabe la pregunta de si el incremento en los niveles de contaminación en la zona metropolitana se debe a que se está quemando combustible de baja calidad o a que ahora son más los vehículos que circulan.

Sobre la primera, PEMEX y la SENER han dicho que se importa gasolina de buena calidad; no tenemos elementos para desmentirlos. En el caso del incremento del parque vehicular, las cifras son contundentes, **tan sólo en la ahora Ciudad de México, mientras que en 1990 se tenían registrados (según INEGI) 1,957,994 vehículos automotores (22.5 por cada 100 habitantes), para 2014 la cifra era de 4,527,729 (51.0 vehículos por cada 100 habitantes)**. Este fenómeno también se ha presentado en los 18 municipios mexiquenses donde opera el programa.

El incremento en el número de vehículos registrados, descontando el crecimiento poblacional, se explica en parte por el desenvolvimiento de la economía, empero no cabe duda que la implementación del programa “Hoy no circula” ha tenido impacto importante llevando a que cada familia decidiera tener un segundo o hasta un tercer auto. **Las cifras son frías, mientras que, en 1990, año en que se implementó el programa, habían registrados 2,560,298 vehículos en las delegaciones y municipios participantes, para 2014 la cantidad se había elevado a 7,999,921 unidades, es decir se triplicó**. Cabe señalar que desde 2003 cuando se modificaron las reglas del programa introduciéndose los hologramas “0 y 00”, el ritmo de

crecimiento del parque vehicular se aceleró, así mismo desde 2008 con la implementación de la restricción en sábados, —sería muy útil analizar el incremento del parque por modelo; **la hipótesis es que circulan más automóviles viejos que de modelos recientes, lo que abre el reto a políticas diferenciadas**. Es evidente que el programa impulsó el que circularan más automóviles lo que eleva los niveles de contaminación.

Cabe añadir que, en julio del año pasado, la Suprema Corte de Justicia de la Nación emitió una resolución en la que establece que el otorgamiento de determinado holograma no debe estar supeditado al modelo del vehículo, si no al nivel de contaminantes que emita. Al no actuar las autoridades ambientales de manera rápida, de la noche a la mañana entraron en circulación diaria más de un millón de vehículos, muchos de los cuales obtuvieron el holograma 0 no obstante que los niveles son tan altos o más que las emisiones de los autos sometidos a prueba. En este tema, no se debe soslayar la operación de los verificentros...

De igual forma, es innegable que la **Ciudad ha fallado en la planeación de su estructura vial, lo que se refleja en ejes viales bloqueados por el metrobús, por ciclopistas, por tianguis, así como cuellos de botellas en los accesos al viaducto, al periférico o el circuito interior**, lo que provoca menor fluidez en la circulación vehicular y por ende más contaminación. Y qué decir del nuevo reglamento de tránsito y sus límites de velocidad.

La semana pasada la SEMARNAT, tomando de alguna manera las riendas del problema, emitió nuevas disposiciones para la verificación de los vehículos que circulan no sólo en donde se aplica el “Hoy no circula” si no en las seis entidades que integran la megalópolis. Las nuevas medidas de verificación establecidas en la Norma Emergente de Verificación Vehicular NOM-EM-167-SEMARNAT-2016, publicada en el DOF el pasado 7 de junio, hacen más estrictos los límites de emisiones contaminantes e incorporan el uso de sistemas de diagnóstico que pretenden una verificación más segura, transparente y rápida y que no de paso a malas prácticas. Con ello, **se espera que se retiren de la circulación diaria 1.9 millones de vehículos que sólo podrán tener holograma 1**. Cabe señalar que aplicará a vehículos oficiales, transporte público y de carga, pero no a motocicletas.

Estas nuevas disposiciones que entrarán en vigor el 1 de julio y durarán inicialmente seis meses, en principio discriminan nuevamente por modelo de vehículo, ya que establecen que los autos modelo 2005 y anteriores, por el solo hecho de no tener una computadora que lleve registro de las emisiones (lo cual no era una obligación hasta esa fecha) no podrán obtener el holograma 0, que les permita circular diario; ello implica que no importa cuánto se contamine, el modelo determina el holograma lo que contradice la resolución de la Corte. Ante ello, es de esperarse una nueva ola de amparos. No obstante, **los argumentos son diferentes a los que siguieron los ministros, ya que la norma no discrimina el modelo en sí, si no el hecho de que tenga o no computadora abordo**. Los autos contaminan, y la **polución que emitan determinará cuántos días podrán hacerlo** a la semana.

No se puede negar que **las nuevas medidas son un paso importante**, sin embargo, como toda acción **hay partes beneficiadas y perjudicadas**. Los perjudicados más evidentes son los dueños de automóviles que ya no podrán circular diario (cabe el debate sobre la libertad o derecho a movilizarse en el medio que más le perezca); las empresas y comercios que verán afectados sus sistemas logísticos de abasto, procura y distribución de insumos y mercaderías cuando sus unidades de transporte y carga no circulen y los visitantes foráneos que verán complicado su acceso a la zona si su vehículo no cumple con las nuevas reglas de circulación. Los beneficiados, quizá la industria automotriz que vería incrementada su demanda, siempre y cuando no se siga incrementando el parque de vehículos usados; y por supuesto los habitantes cuya salud se vería menos afectada si se logran bajar los niveles de contaminación.

En adición a lo anterior, **se requieren medidas adicionales**, ya que como indicábamos, la infraestructura vial está colapsada y rebasada. Entre estas medidas están el **mayor uso de transporte de personal y escolar; horarios eficientes para el abasto a la ciudad; descentralización de oficinas públicas; y por supuesto**

un sistema de transporte público suficiente y logísticamente bien planeado, que permita trasladarse de un punto a otro con el menor número de intercambios modales.

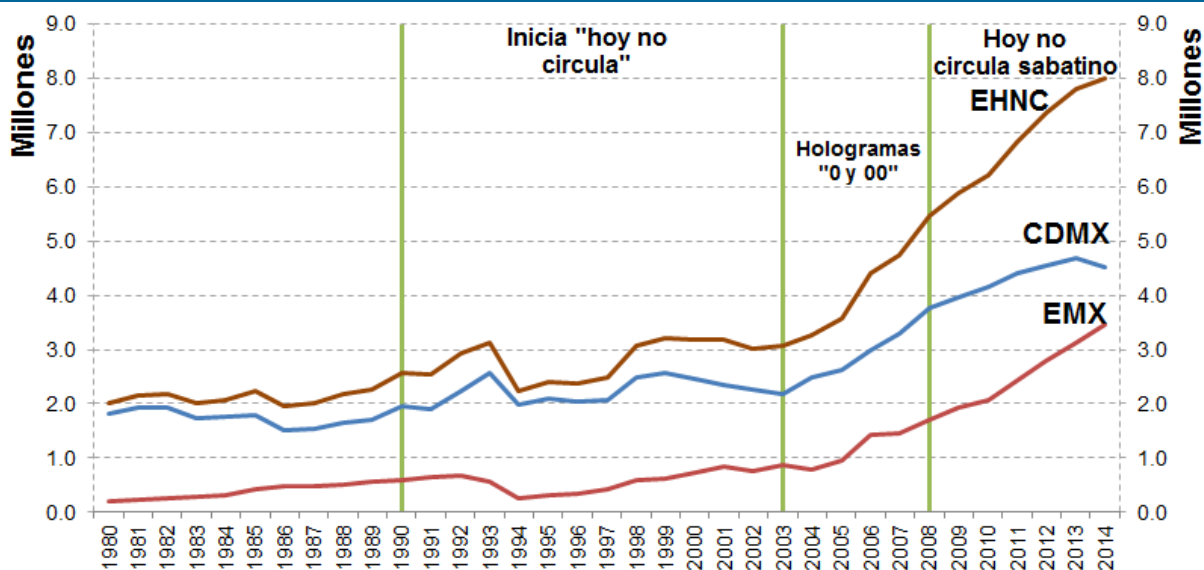
Es indiscutible que la contaminación daña la salud de los habitantes, máxime si añadimos que la orografía del auténtico valle en que vivimos no ayuda mucho ya que no facilita la circulación del aire. Pero **no sólo son los autos los que contaminan, también las industrias y los desechos sólidos** que generamos tanto los que son procesados mediante los sistemas de recolección en el hogar, como los que tiramos inconscientemente en la calle.

La industria es una de los principales emisores de gases de efecto invernadero lo que afecta directamente la salud. La basura se destina principalmente a los rellenos sanitarios, muchos al aire libre, lo que no sólo contamina el ambiente al descomponerse, sino el agua y el subsuelo.

Se requiere atacar también estas dos fuentes de contaminación. Para ello, son necesarias políticas y acciones conjuntas. Por un lado, relocalizar plantas en la medida de lo posible, y por otro incentivar la reducción de emisiones mediante los estímulos apropiados. Así mismo, es preciso evaluar alternativas eficientes y provechosas en el manejo de los desechos sólidos como lo es generar composta e incluso energía eléctrica mediante esquemas como la termovalorización.

Reducir los niveles de contaminación en la ciudad es una asignatura pendiente, lo que aportará a generar condiciones de habitabilidad más aceptables; para ello, se requiere de una política y acciones integrales efectivas, consensuadas y sobre todo valoradas por la ciudadanía, nuestra salud lo exige.

Vehículos Automotores Registrados (Millones)



Fuente: INEGI

EHNC = Entidades que aplican "Hoy no circula"

CDMX = Delegaciones (16) de la Ciudad de México

EMX = Municipios (18) del Estado de México que aplican el programa

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.
Mtro. Julio Soto, Consultor Senior. Lic. Patricia Gordillo, Directora del Centro de Información.