



EL PODER DEL CONSUMIDOR

NECESARIA UNA POLÍTICA INTEGRAL PARA DISMINUIR NIVELES DE CONTAMINACIÓN Y COLAPSO VIAL EN ZMVM

- *Indispensables normas más estrictas para emisiones de vehículos ligeros y pesados*
- *Para mejorar la calidad del aire es necesario reducir los compuestos Orgánicos Volátiles y reducir circulación de vehículos de gas*
- *Sistemas BRT deben convertirse en esta opción de movilidad sustentable*

Ciudad de México 10 de mayo 2016.- Ante la compleja situación de movilidad y calidad del aire que vivimos en la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM), renace un debate sobre la viabilidad y perspectiva que tiene esta megalópolis en el corto, mediano y largo plazo. En este contexto se realizó el *Foro sobre Contingencia Ambiental, Movilidad y Colapso Vial*, en donde Organizaciones de la Sociedad Civil, académicos y especialistas se reunieron para establecer una visión crítica del panorama de políticas públicas aplicadas en la ciudad, y dar propuestas para mejorar tanto la calidad del aire como la movilidad.

El problema de contaminación atmosférica en la ZMVM ha sido persistente a pesar de diversas políticas públicas implementadas para reducirla. Las concentraciones de contaminación de partículas suspendidas con un diámetro menor a 2.5 micrómetros (PM_{2.5}) se han mantenido por encima de la norma de calidad del aire, tanto en el límite anual como en el de 24 horas, desde que se inició su medición en 2003 en la Ciudad de México (INECC, 2015). Las contingencias ambientales de las últimas semanas, son provocadas por contaminación de ozono y que son disparadas por la reacción química entre los óxidos de nitrógeno (NOx) y los compuestos orgánicos volátiles (COV), que provienen tanto de fuentes móviles (el parque vehicular genera el 87% del total de NOx y el 31% de los COV) como de área (el 68% de los COV son generados por fugas de vapores de gasolineras, fugas de gas LP de tanques domésticos, solventes en la industria química, talleres y en hogares) (Torres, 2016). La exposición prolongada a estos contaminantes trae consigo serios problemas de salud pública por un incremento en la mortalidad prematura y por enfermedades respiratorias (INECC, 2015).

Sobre este tema, Kate Blumberg, Líder en México del Consejo Internacional de Transporte Limpio (ICCT) ofreció una visión completa del marco normativo para mejorar la calidad del aire, de los combustibles, haciendo más exigentes las normas de emisiones de contaminantes del transporte ligero y pesado, en el que llevamos 22 años de atraso. Ambas medidas son fundamentales para mejorar la calidad del aire. Si se establece una transición de fortalecimiento normativo en referencia con las mejores prácticas internacionales, se podría migrar a una tecnología de control de emisiones que puede reducir hasta en 82% las emisiones de contaminantes de Gases de Efecto Invernadero (GEI's) para el 2035, con respecto a las emisiones que tuvimos en 2015. De no modificar nuestro marco regulatorio, para 2035 las emisiones del transporte aumentarían hasta 89% más de lo que tuvimos en 2015.

Blumberg, manifestó: “No es posible solucionar la crisis de calidad de aire sin normas estrictas para vehículos nuevos de carga, autobuses y autos particulares. Son el instrumento más costo-efectivo para el sector de transporte”.

En tanto, Iván Islas, consultor y experto en el tema, así como el Dr. Agustín García del Centro de Ciencias de la Atmósfera, coincidieron en que la política de prohibición a la circulación vehicular ante los últimos casos de contingencia ambiental, es una respuesta de emergencia. El costo de dicha política puede ser alto en términos sociales y económicos, poco efectivo al atacar solo una de las



EL PODER DEL CONSUMIDOR

fuentes y sobre todo en el mediano plazo exacerba el incremento del parque vehicular y por lo tanto la congestión y las emisiones. Es necesario contar con una política integral que incluya a vehículos que utilicen gas como combustible y que son altos emisores de Compuestos Orgánicos Volátiles (COV's). El Hoy No Circula es eficaz para reducir el CO (monóxido de carbono), pero no así para reducir el ozono por la compleja interacción de los contaminantes en la atmósfera.

El Dr. Agustín García, señaló la marcada diferencia que hay entre las emisiones de autos dentro de la Ciudad de México y fuera de ella. La razón de ello estriba en la verificación vehicular, que debería ser dinámica y obligatoria para los 6 estados del centro del país.

Las concentraciones de ozono han disminuido en los últimos años, sin embargo la calidad del aire depende de factores meteorológicos y la emisión de contaminantes; las emisiones en la ZMVM son de tal magnitud que las propias condiciones meteorológicas de sistemas de alta presión (cielos despejados y vientos débiles) inducen mala calidad del aire, y las contingencias se han incrementado ya que la norma de calidad del aire es más restrictiva.

“La reducción de un precursor de ozono, que son los óxidos de nitrógeno (NOx,) no conlleva a una disminución de ozono de forma local. El aplicar el control posterior a un episodio de mala calidad del aire no apoya a la protección de la salud debido a que la ventilación en la ZMVM hace que cada día se tengan eventos que no dependen del día anterior. Se requieren medidas de control de COV para mejorar la calidad del aire y buscar que dejen de circular vehículos a Gas (Natural LP)”, dijo Agustín García.

Al respecto, Iván Islas, especialista en el tema explicó que desde la parte de incentivos económicos hay mayor posibilidad de mejorar la calidad del aire. A través de impuestos verdes como el cargo por congestión, aumentar la carga fiscal a los combustibles, “el que contamina paga”. Explicó: “Existen en el mundo diferentes experiencias que han hecho uso de los instrumentos económicos directos como los cargos por congestión, los subsidios cruzados al transporte público, los parquímetros, los impuestos a las emisiones, los sobrepagos a la gasolina, entre otros, como medio para incentivar modos de transporte alternos, masivos, eficientes y limpios. Al contrario de las prohibiciones, los instrumentos económicos permiten a la ciudadanía escoger entre aquellos viajes de alto valor en los que se está dispuesto a pagar por el uso del vehículo y aquellos que por el ingreso, la cercanía, el tiempo o la disposición de otros modos no estarán dispuestos a pagarlo”.

Los instrumentos económicos permiten que las personas se vayan ajustando al cambio en precios relativos de sus viajes, haciendo cambios de horarios, logística, ubicación, modo, tecnología, uso compartido, de manera que la adaptación se va dando de manera gradual hasta llegar a un óptimo social. Los instrumentos económicos a diferencia de las prohibiciones pueden generar los recursos necesarios para implementar medidas de desarrollo orientado al transporte que incluyan ciclo vías, carriles exclusivos de transporte público, infraestructura peatonal, cambio tecnológicos en vehículos de transporte masivo, etc. Ciudades como Londres, Milán, Gotemburgo, Estocolmo, han utilizado de manera exitosa los recursos generados por los cargos por congestión para apoyar este tipo de medidas de transporte público y alternativo (ECF, 2016).

En la segunda mesa de movilidad y colapso vial, Jesús Padilla, Presidente de la Asociación Mexicana Transporte y Movilidad resaltó la carencia de una visión metropolitana para la planeación del desarrollo urbano y el transporte público en la ZMVM, comentó que la canalización de recursos es mayormente prioritaria hacia infraestructura destinada para el uso del automóvil particular dando como resultado un colapso vial incontrolable. Así mismo, dijo que estas fallas en la movilidad ocasionan una pérdida de 80 mil millones de pesos en el Valle de México y que trae como consecuencia un peligro



EL PODER DEL CONSUMIDOR

en la competitividad de la ciudad. Añadió que el transporte concesionado capta poco más del 65% de los viajes de la Ciudad de México por lo que es urgente transitar a un modelo profesionalizado con infraestructura exclusiva y unidades más limpias.

Bernardo Baranda, Director para Latinoamérica del Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP), cerró la mesa haciendo hincapié en la urgencia de consolidar una política integral que resuelva los problemas de calidad del aire, movilidad y transporte público sustentable que brinde mayor conectividad, conexión y rapidez en los traslados de los usuarios con redes seguras y homogéneas para el transporte no motorizado en el fomento del uso de la bicicleta y espacios públicos de calidad que impulsen nuevamente los deseos de caminar.

Sin duda los Sistemas BRT (Bus Rapid Transit) deben convertirse en esta opción de movilidad sustentable; es decir el Metrobús y Mexibús deben utilizarse como la herramienta más efectiva para transformar y mejorar la calidad de vida, convirtiéndose en la columna vertebral del sistema de transporte público del Valle de México.

Baranda, reiteró "Ojalá estas contingencias ambientales nos sirvan para tomar medidas que se debieron haber tomado hace años que son las que sabemos que funcionan:

- a) Invertir en un Transporte Público y No Motorizado, de calidad, Metropolitano e Integrado
- b) Buscar mecanismos para desalentar el uso del auto como reducir la cantidad de cajones de estacionamientos en inmuebles, así como parquímetros
- c) Integrar el Desarrollo Urbano con el Transporte con medidas como aumentar la oferta de vivienda (especialmente vivienda popular) en zonas cercanas a sistemas de transporte público".

En conclusión, se destacó que es necesario sacar de la circulación un gran número de vehículos y que éstos deben ser los que más contaminan, con el doble fin de reducir el grave congestionamiento vial y la contaminación atmosférica, estas medidas deben acompañarse de otras más para reducir la emisión de compuestos orgánicos volátiles, precursores del ozono, emitidos por diversas fuentes. Asimismo, estas acciones deben ir acompañadas del inicio de una estrategia metropolitana de inversión en transporte público con preferencia vial y otras políticas para desincentivar el uso del automóvil privado.

Contacto Prensa:

Rosa Elena Luna cel. 55-2271-5686;

Diana Turner cel. 55-8580-6525;

Denise Rojas cel. 55-1298-9928