

MEJORAR LA CALIDAD DEL AIRE EN EL VALLE DE MÉXICO ES URGENTE Y UN GRAN RETO PARA LA SOCIEDAD

Centro Mario Molina
febrero de 2016

El reto monumental

Las crisis de movilidad y calidad del aire que se presentan en la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) requieren cambios estructurales y la implementación de medidas muy drásticas, incluso si son poco populares entre la población. Estas medidas deben dirigirse a privilegiar el transporte público y a restringir de manera significativa el uso del automóvil particular, y deben ser conmensurables al costo ambiental y de salud pública que para la sociedad tienen la contaminación y el congestionamiento. El costo social por automóvil puede incluso superar su valor comercial, aunque en la actualidad está completamente subsidiado en la mayoría de las grandes urbes, incluida la ZMVM. Sin embargo, existen casos exitosos, como los de Tokio y Singapur, donde el precio de venta de un automóvil refleja el costo real que éste tiene para la sociedad, y llega a alcanzar más del doble de su valor comercial.

La transformación profunda de la ciudad que se precisa debe ir acompañada de políticas de desarrollo orientadas a contener la expansión de la mancha urbana y a rescatar el espacio público, incluyendo la creación de áreas verdes.

Es evidente que este tipo de medidas no pueden implementarse en el corto plazo, ya que requieren tanto de inversiones cuantiosas en infraestructura de transporte público como de concientizar a la sociedad sobre los beneficios que generan. Continuar con medidas inerciales puede provocar un considerable deterioro de la situación actual, hasta asemejarnos a la realidad que se vive en ciudades como Manila y Lagos Nigeria, en donde el tiempo promedio por traslados diarios es incluso superior al que tenemos en la Ciudad de México, que frecuentemente supera dos horas de viaje.

La situación en el Valle de México

En fechas recientes, se ha dado un amplio debate sobre las razones por las que se han rebasado en la ZMVM los límites de contaminación establecidos por las Normas Oficiales Mexicanas.

En el Valle de México, el problema de la contaminación atmosférica es complejo; ocurre por la combinación de múltiples causas, y no existen medidas únicas o “soluciones mágicas” para resolverlo. Entre otros factores, su ubicación geográfica y características orográficas ejercen una función determinante en la calidad del aire, al localizarse en una cuenca cerrada, a una altitud promedio de 2,240 metros sobre el nivel del mar, rodeada por una cadena montañosa. Estas condiciones naturales dificultan la circulación del viento y la dispersión de contaminantes.

Los gobiernos de la Ciudad de México y el Estado de México han instrumentado conjuntamente, desde hace más de 30 años, programas para controlar las emisiones de contaminantes a la atmósfera y mejorar la calidad de aire. Tales esfuerzos han generado resultados positivos. No obstante, las concentraciones atmosféricas de ozono y partículas exceden de manera persistente los límites fijados por las normas mexicanas, e incluso, en el caso del ozono, han aumentado de 2011 a la fecha.

Actualmente, la ZMVM tiene los mayores índices de contaminación por ozono a nivel nacional, y es la cuarta urbe en cuanto a presencia de partículas finas, el contaminante más preocupante desde el punto de vista de salud pública. La evidencia científica indica que existe una relación entre la exposición a contaminantes atmosféricos y la incidencia de enfermedades respiratorias y cardiovasculares, que pueden ocasionar

muerres prematuras en segmentos vulnerables de la población, así como un desarrollo pulmonar deficiente en infantes. Como consecuencia de estos impactos a la salud, hay serias repercusiones económicas y sociales para el país.

Origen del problema de calidad del aire

La fuente que más contribuye a la contaminación en la ZMVM es el transporte; los vehículos particulares generan la mayor parte de los precursores de ozono y son la segunda fuente de emisión de partículas finas, sólo después del transporte pesado a diesel. En el Valle de México se tiene una flota cercana a los 5 millones de vehículos, que ha crecido en la última década a una tasa promedio anual de 3.8%. Este crecimiento se explica, entre otras razones, por la expansión irracional de la mancha urbana, un sistema de transporte público insuficiente y deficiente, y un modelo de movilidad que privilegia y subsidia el transporte privado. La creciente congestión vehicular es un factor que cada vez pesa más en la mala calidad del aire del Valle de México. Además, genera un deterioro significativo en la calidad de vida y la productividad de los ciudadanos, y reduce la competitividad de la ciudad.

Aunado a la creciente congestión, la edad promedio de la flota rebasa los doce años de antigüedad. Esto es relevante ya que, dado el ritmo tan acelerado de los avances tecnológicos, los vehículos de modelos más recientes que cuentan con equipamiento y controles de punta, generan cada vez menos emisiones. Un vehículo de más de 20 años de edad, puede contaminar hasta 20 veces más que uno con tecnología de última generación, independientemente del mantenimiento. Esta diferenciación entre las emisiones de los vehículos nuevos contra los viejos es válida en general, aunque no siempre aplica en México, ya que existen en el mercado vehículos de modelo reciente con tecnologías obsoletas y muy contaminantes, que se comercializan para acceder a segmentos de la población de ingreso medio.

Nuevas reglas para la verificación vehicular

La reciente decisión de ajustar el Programa de Verificación Vehicular, para otorgar los hologramas en función solamente de los niveles de emisión y no del año-modelo de los vehículos, agravó la congestión vehicular. A esta modificación al Programa, se suma el hecho de que en la ZMVM hay un gran número de vehículos emplacados en otras entidades. Ello obedece a diversas razones, incluidas la de evitar el pago de la tenencia, y acceder a un holograma inclusive sin la necesidad de presentarse a un centro de verificación.

En los últimos seis meses se ha observado un incremento de vehículos transitando diariamente. En muchos casos, además, se trata de vehículos que tienen altos niveles de emisiones y que lograron acceder al holograma cero aprovechando prácticas de corrupción y fallas evidentes en los sistemas de verificación. De acuerdo con análisis del Centro Mario Molina a partir de mediciones realizadas en 2015 con equipo de sensor remoto, cerca del 45% de los vehículos con holograma cero y más del 80% de los que tienen holograma dos rebasa los límites permitidos por la normatividad actual. Esto es de por sí grave, pero aún más si se considera que esos límites son demasiado laxos y deben ser actualizados.

Nuevo Reglamento de Tránsito

En el reciente debate, se ha argumentado que algunas de las disposiciones del nuevo Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México, en particular los límites de velocidad más restrictivos, tienen efectos negativos sobre la calidad del aire. Desde nuestro punto de vista, el Reglamento de Tránsito, cuyo propósito expreso es reducir accidentes viales, no es un asunto que requiera atención prioritaria desde la óptica de la contaminación atmosférica. Si bien existe una correlación entre la velocidad y las emisiones, que varía de acuerdo al contaminante de que se trate, en general el óptimo en emisiones y en consumo de combustible ocurre a velocidades entre 55 y 85 kilómetros por hora, sobre todo si se mantiene una aceleración constante. Lamentablemente, en la Ciudad de México, independientemente de los límites establecidos, la velocidad promedio en las horas pico está entre 8 y 11 kilómetros por hora, como resultado de la congestión vehicular.

Soluciones y medidas más relevantes

Debemos enfocarnos en las acciones de política pública que es urgente discutir e implementar, y que requieren del trabajo concertado entre distintos órdenes de gobierno, instituciones académicas, sector privado, sociedad civil organizada y la población en general. Asimismo, debemos asegurar que se alcance el mayor bienestar social, tal como ocurrió en el ejemplo de Tokio y Singapur. Esto requiere de un esfuerzo considerable de comunicación y concientización a la sociedad.

Desde nuestra perspectiva, entre las medidas más relevantes destacan las siguientes:

1. Expandir considerablemente y mejorar la calidad, seguridad y confiabilidad del transporte público, asegurando su acceso a los segmentos económicos más desprotegidos de la población.
2. Diseñar e implementar políticas para restringir el uso de transporte privado eliminando el subsidio implícito con el que es favorecido, estableciendo, por ejemplo: un impuesto o tenencia asociados al valor del vehículo y a sus emisiones; un precio a los combustibles que refleje los impactos ambientales y en salud; tarifas y límites de espacios para estacionamientos, y cargos por congestión.
3. Regular el transporte de carga intra e inter urbano en lo que respecta a pesos y dimensiones permitidas, rutas y horarios de acceso y circulación, y procesos de inspección físico mecánica y de verificación de emisiones.
4. Impulsar políticas de desarrollo territorial, para contener la expansión de la mancha urbana, fomentando la densificación, usos de suelo mixtos y rescate del espacio público y áreas verdes.
5. Combatir la corrupción y asegurar que los centros de verificación vehicular se ajusten a la normatividad vigente, así como actualizar los límites máximos permisibles de emisiones de contaminantes y calidad de combustibles contenidos en las normas oficiales mexicanas.
6. Incentivar la penetración de tecnologías vehiculares limpias y más eficientes, por ejemplo autos, autobuses y camiones eléctricos e híbridos.

Aunque estas medidas pueden requerir de una inversión cuantiosa, el beneficio para la sociedad, con mucho, supera su costo.

Reiteramos nuestra disposición a colaborar para concretar acciones encaminadas a resolver el problema de la calidad del aire en el Valle de México.