



centro  
mario  
molina

ABRIL 2018

UNA PROPUESTA DEL  
CENTRO MARIO MOLINA  
PARA CANDIDATOS AL  
GOBIERNO EN MÉXICO

---

# PROPUESTA EN MATERIA DE CALIDAD DEL AIRE

*Propuestas para mejorar la calidad del aire  
en el Área Metropolitana del Valle de México*

---

# PROPUESTAS PARA MEJORAR LA CALIDAD DEL AIRE EN EL ÁREA METROPOLITANA DEL VALLE DE MÉXICO

La atmósfera de la Ciudad de México, que alguna vez se consideró la más contaminada del mundo, mejoró mucho su calidad desde la década de los años 80 del siglo pasado gracias a las numerosas acciones que se han tomado para disminuir la emisión de contaminantes. Sin embargo, en los últimos años la calidad del aire tiende a empeorar en virtud de que la ciudad sigue creciendo, el número de vehículos aumenta y el congestionamiento es cada vez peor.

Para revertir este proceso y continuar mejorando la calidad de nuestra atmósfera será necesario contar con un paquete integral de acciones que atiendan todas las fuentes relevantes de contaminantes y que incluya medidas tanto de corto como de mediano y largo plazo.

## RECOMENDACIONES

1. Aplicar instrumentos económicos para limitar el crecimiento descontrolado del parque vehicular, tales como la tenencia, las tarifas sobre los combustibles y los cargos por el uso de vialidades urbanas.
2. Acelerar el desarrollo de un sistema de transporte público de calidad, seguro, confiable, de bajas emisiones, e integrado a escala metropolitana.
3. Ordenar y regular el transporte de carga y disminuir drásticamente sus emisiones.
4. Acelerar el cambio hacia tecnologías más eficientes y de bajas emisiones, sobre todo en los vehículos de alta utilización.
5. Controlar las emisiones de compuestos orgánicos volátiles (COVs) provenientes de la industria y los servicios, así como de la distribución y uso de

# PROPUESTAS PARA MEJORAR LA CALIDAD DEL AIRE EN EL ÁREA METROPOLITANA DEL VALLE DE MÉXICO

los combustibles, pues contribuyen a la formación de ozono y de partículas pequeñas (PM2.5). Al igual, disminuir las emisiones directas de estas partículas y de sus otros precursores.

6. Contener la expansión de la mancha urbana para reducir la demanda de movilidad.

El problema no se resuelve, e incluso puede agravarse, si no se atacan en paralelo todas las causas, o si no se adoptan las medidas necesarias, incluidas las costosas y las impopulares, así como aquellas cuyos beneficios se tendrán en el largo plazo.

## Justificación de las propuestas

Un ingrediente esencial para la implementación exitosa de estas medidas es la participación y coordinación de los diferentes sectores y niveles de gobierno y todas las autoridades involucradas en la Metrópoli, y la consulta y colaboración de los diferentes sectores sociales afectados; su aplicación fragmentada y aislada de la realidad ciudadana no rendirá los beneficios necesarios y esperados.

1.- El modelo de movilidad preponderante en las últimas décadas ha privilegiado y subsidiado el uso del automóvil, lo que ha provocado un incremento notable en el tamaño de la flota vehicular y en los tiempos de traslado, afectando la productividad de la Ciudad e impactando mucho la calidad de vida de sus habitantes. La Ciudad de México está entre las más congestionadas del mundo.

Además de los instrumentos económicos mencionados arriba, podríamos mencionar el uso de parquímetros, las multas a vehículos ostensiblemente contaminantes y las tarifas de estacionamientos públicos en zonas de alta congestión.

# PROPUESTAS PARA MEJORAR LA CALIDAD DEL AIRE EN EL ÁREA METROPOLITANA DEL VALLE DE MÉXICO

2.- Un sistema de transporte público adecuado puede y debe competir frente a las opciones privadas de movilidad; no será posible convencer a los automovilistas que dejen su vehículo en casa sin una muy significativa mejora en la calidad, seguridad y confiabilidad del transporte público.

En el área metropolitana del Valle de México alrededor del 70% de los viajes se hacen en el transporte público. Tanto desde la perspectiva social como ambiental la mejora en la infraestructura y la gestión del transporte público es una necesidad que requiere atención prioritaria y urgente. Sin duda, cubrir el rezago y atender la demanda futura requerirá de cuantiosas inversiones y de gran capacidad de gestión. Ambas son indispensables para evitar el colapso de la ciudad.

Para cubrir el rezago en infraestructura en los próximos diez años, se requiere un crecimiento de 40 km por año para el transporte público estructurado, que es el que tiene alta capacidad de movilización de pasajeros, cubre grandes distancias en poco tiempo y asegura la calidad del servicio con atributos como rapidez, seguridad, limpieza, confiabilidad y comodidad. Asimismo, es necesario que se garantice la integración entre los sistemas, actualmente independientes, de la Ciudad de México y del Estado de México, incluyendo un sistema único de pago.

Por lo que se refiere al transporte concesionado, será necesario identificar corredores prioritarios en los que se elimine el esquema de concesión individual para crear corredores con operación empresarial, donde se aprovechen las nuevas tecnologías para el monitoreo y gestión del servicio, se utilicen vehículos de bajas emisiones y se cuente con operadores profesionales.

En los corredores cuyo volumen lo amerite deberán crearse líneas del tipo de Metrobús, Mexibús o Metro, mientras que en aquellos de menor demanda se deberán implementar programas para el retiro y chatarrización de unidades altamente contaminantes.

# PROPUESTAS PARA MEJORAR LA CALIDAD DEL AIRE EN EL ÁREA METROPOLITANA DEL VALLE DE MÉXICO

El financiamiento requerido para implementar estas recomendaciones sobre el transporte público puede obtenerse por lo menos en parte con los recursos obtenidos a través de los instrumentos económicos mencionados en la primera recomendación. Los ingresos deberán orientarse a fideicomisos públicos con atribuciones legales para gestionar los fondos, procurando inhibir la creación de vialidades a menos que éstas sirvan para apoyar al transporte masivo. Con ello se dará certidumbre, congruencia y continuidad a los proyectos de inversión y a las labores de mantenimiento que garanticen la calidad del servicio.

3.- Otra área de oportunidad que no se ha aprovechado es el ordenamiento y la regulación del transporte de bienes y servicios y de carga. La ocupación de la red vial por parte de los vehículos que transportan carga y distribuyen bienes y servicios es muy significativa y creciente. La edad promedio de los vehículos pesados es del orden de 17 años; la mayoría de los que utilizan diésel carecen de dispositivos de control de emisiones y son frecuentemente sobrecargados. Su aportación a la congestión y a la contaminación de la Ciudad es muy cuantiosa.

Las dimensiones de los vehículos de carga, los horarios y vialidades por los que puedan circular, los sitios autorizados de carga y descarga, así como su estado mecánico y sus emisiones, son todos atributos que deben ser regulados, vigilados y mejorados.

Es necesario inducir la renovación del parque vehicular obsoleto con programas de chatarrización, establecer horarios escalonados y rutas para el ingreso y circulación del transporte de carga en la Ciudad e integrar sistemas logísticos para reducir los viajes en vacío mediante el reparto consolidado de mercancías.

4.- En todo el proceso de crecimiento y modernización del transporte, tanto de pasajeros como de carga es muy importante acelerar el cambio hacia tecnologías

# PROPUESTAS PARA MEJORAR LA CALIDAD DEL AIRE EN EL ÁREA METROPOLITANA DEL VALLE DE MÉXICO

más eficientes y de bajas emisiones. Para los vehículos de alta ocupación, se deben mantener e incrementar los incentivos para la utilización de vehículos eléctricos, híbridos y de gas natural, así como promover que los vehículos a diésel que circulen en el área Metropolitana del Valle de México, cuenten con filtros de partículas y que todos utilicen combustible de ultra bajo azufre.

5.- Es muy importante, asimismo, medir, caracterizar y controlar las concentraciones de ozono, de partículas pequeñas (PM2.5) y de partículas ultrafinas, en virtud de su gran impacto en la salud humana. Es por esto por lo que se debe minimizar la emisión de los precursores de estos contaminantes, tales como compuestos orgánicos volátiles provenientes de la industria, los servicios y el transporte, así como de la evaporación de combustibles en las gasolineras y las fugas de gas licuado del petróleo (GLP), de uso muy generalizado para la preparación de alimentos y el calentamiento de agua.

También es necesario controlar la quema de campos agrícolas, basura, carbón y madera, así como los incendios forestales.

6.- Para contener la expansión de la marcha urbana y reducir la demanda de movilidad se deben utilizar varios instrumentos de gestión del suelo; entre ellos un impuesto predial adecuado y una tasa progresiva que desincentive la subutilización de predios y frene la especulación; el intercambio de predios suburbanos por urbanos; y la definición de mínimos en la densidad de barrios. Asimismo, es conveniente revisar los criterios de las instituciones federales para otorgar préstamos a la vivienda de interés social con objeto de ofrecer viviendas asequibles al interior de la Ciudad.