

Ciudad de México a 14 de julio de 2016

BOLETÍN DE PRENSA
“Crónica de una contingencia anunciada”
Propuestas para reducir la contaminación en el largo plazo

La doble crisis, de calidad del aire y de congestión vehicular en el Valle de México, ha sido una enorme oportunidad desperdiciada para transformar las políticas públicas de movilidad y desarrollo urbano, así como de coordinación intergubernamental. Las ocho contingencias ambientales ocurridas en un periodo de 17 semanas hubiera sido el momento político ideal para impulsar ideas innovadoras que den solución a las raíces de la contaminación atmosférica.

Los gobiernos federal y estatales le han apostado a resolver estos dos problemas con tres tipos de acciones: 1) la norma emergente de verificación vehicular que se basa en tecnología más avanzada para la medición de emisiones y homologa los criterios para toda la megalópolis, 2) el financiamiento para la modernización gradual de las unidades de transporte público (\$11 mil millones de pesos a 2018) y para fortalecer la red de monitoreo de la calidad del aire (\$150 millones de pesos), y 3) la revisión de las normas de calidad del aire y de emisiones de fuentes fijas. Sin embargo, en el IMCO consideramos que las medidas son limitadas debido a que varias de las causas del problema siguen sin atenderse, como son:

- 1) Los vehículos nuevos son altamente contaminantes. Incluso si se lograra sustituir la mayoría de los taxis, unidades de transporte público y de transporte de carga con los apoyos anunciados por los gobiernos federal, de la Ciudad de México y del Estado de México, los nuevos vehículos que se venden en el país contaminan entre cinco y diez veces más que los de Estados Unidos y Canadá. Esto se debe a que en México tenemos una regulación que data de 2003 (para vehículos ligeros) y 2006 (para pesados), lo que significa que tenemos un retraso de dos generaciones tecnológicas.
- 2) El sistema de movilidad no tiene las capacidades institucionales ni financieras necesarias para ofrecer un servicio de calidad que facilite a las personas cambiar el auto privado por otros modos de transporte. Más allá de que las unidades son muy contaminantes, el sistema de movilidad está fragmentado y tiene un déficit sistemático de inversión. El anuncio de los \$11 mil millones de pesos adicionales para financiar la infraestructura de transporte público es una buena noticia. Sin embargo, si no se acompaña de un fortalecimiento en la coordinación entre el Edomex y la CDMX, así como de una mejor operación de todo el sistema, estos recursos solo servirán como un paliativo.

- 3) Persisten deficiencias en la regulación en materia de movilidad y desarrollo urbano para lograr que la ciudad sea más compacta y sustentable. Por un lado, el Reglamento de la Ley de Movilidad no se ha publicado. Esto permitiría materializar un fondo de movilidad que serviría para canalizar los recursos generados por los mecanismos de gestión del automóvil, como son los cobros por congestión y parquímetros. Por otro lado, el Reglamento de Construcciones exige un alto número de estacionamientos a las nuevas construcciones sin considerar su cercanía al transporte público, lo que incentiva un mayor uso del automóvil. Esta regulación de estacionamientos es la premisa de un crecimiento urbano disperso, anárquico y sustentado en el transporte privado.

El informe [“Crónica de una contingencia anunciada”](#) analiza las causas que contribuyen tanto a la contaminación del aire como a la congestión vehicular. También estudia las políticas que tanto el gobierno federal como los gobiernos estatales de la megalópolis han anunciado e implementado hasta el momento. Finalmente se concluye con las propuestas de más alto impacto que contribuirían a resolver las verdaderas causas de estos problemas.

Las medidas que consideramos más relevantes y que están ausentes son:

Gobierno federal

- Actualizar las normas de **control de emisiones en vehículos nuevos** (NOM-042 y NOM-044 que le corresponden a la SEMARNAT). Preocupa que el gobierno federal volvió a omitirlas en el anuncio de las medidas complementarias publicadas el 11 de julio.
- Afinar algunos puntos en la norma de **calidad de combustibles de vehículos** (NOM-016, que le corresponde a la Comisión Reguladora de Energía). En específico, inquieta la posibilidad de permitir la utilización de etanol como oxigenante en las zonas metropolitanas, particularmente porque se ha demostrado sus efectos negativos en el medio ambiente, en el sector agrícola y potencialmente en el precio de los alimentos. La norma no debería permitir su uso en las ciudades con problemas de ozono. Además, la norma debería incluir un plan para reducir el contenido de azufre en todas las gasolinas de 30 ppm a 10 ppm (promedio) de aquí al 2020. Esto ya está ocurriendo en diversos países incluidos Estados Unidos y la Unión Europea. Dicha reducción permitiría introducir vehículos con tecnología Tier 3, que ayudaría a disminuir aún más las emisiones de los vehículos.
- Ampliar el paquete de **incentivos y acciones para masificar el acceso a vehículos eléctricos y gas natural**. Se requiere de la cooperación de la Comisión Federal de Electricidad (CFE) y la Comisión Reguladora de Energía (CRE), junto con las armadoras, empresarios y gobiernos estatales para invertir en estaciones de recarga y suministro de electricidad y gas natural vehicular (GNV) en la ciudad. En el caso del GNV, se requiere dar incentivos similares a los que hoy gozan los vehículos eléctricos

e híbridos, desde financiar la reconversión de vehículos hasta invertir en infraestructura para gasoductos.

Gobiernos estatales

- Eliminar los subsidios directos e indirectos al uso del automóvil. Un ejemplo es eliminar los requerimientos de estacionamientos tanto a las nuevas construcciones como a los establecimientos mercantiles. Esto podría hacerse de manera más agresiva en las zonas cercanas a la red de transporte público masivo. En dichas zonas, también se debería establecer un impuesto especial al uso de estacionamientos públicos, como el que opera en Nueva York donde el impuesto es de 18%. Al igual que con los parquímetros, se exentaría del pago a los residentes acreditados.
- Implementar cobros por congestión para ingresar a zonas altamente congestionadas y que cuentan con suficientes opciones de movilidad.
- Fortalecer y ampliar la cobertura del programa de parquímetros, mejorando las condiciones de competencia y transparencia en la asignación de las empresas que los operan.
- Homologar la tenencia en los gobiernos estatales de la megalópolis y rediseñarla para que se convierta en un impuesto verde.
- Crear un organismo metropolitano de transporte que integre la planeación y operación de los distintos modos de transporte de la ciudad, incluyendo al Metro, Metrobús, Transportes Eléctricos, RTP, Mexibús, Tren Suburbano, Ecobici y el transporte concesionado. Asimismo, crear un consejo u órgano regulador metropolitano que homologue las reglas de operación del transporte público y vigile su cumplimiento.
- Aprovechar los fondos adicionales autorizados por la SHCP para ampliar la cobertura de transporte público masivo en las zonas de la CDMX que aún no han sido cubiertas y en toda la zona conurbada del Edomex, que es donde se originan cada vez más viajes en automóvil. Se debe complementar con esquemas de financiamiento como las asociaciones público privadas que se implementaron para el Metrobús.
- Hacer mucho más estrictas las condiciones para renovar u otorgar nuevas concesiones de rutas. Éstas deben hacerse solamente a personas morales que tengan una escala mínima de operación, que garanticen la capacitación del personal, así como la inversión y mantenimiento de las unidades de acuerdo con la Ley de Movilidad. Además, se deben incluir evaluaciones de desempeño y provisiones para revocar la concesión por fallas en el servicio, incumplimiento en el mantenimiento o renovación de unidades.
- Adoptar esquemas innovadores de financiamiento para ampliar la red del Metro que combinen transporte y desarrollo inmobiliario. Una buena práctica internacional es el sistema “Rail + Property” de Hong Kong, una de las pocas ciudades del mundo donde el transporte público opera con ganancias además de tener tarifas más bajas que muchas ciudades similares, gracias al desarrollo de negocios inmobiliarios entorno a los nuevos proyectos de transporte público.

- Diseñar y reconvertir las vialidades con base en principios sustentables. La construcción o renovación de las vialidades debe ayudar a maximizar los distintos modos de transporte que pueden circular por ellas (poniendo al peatón en el centro). Además, se debe acelerar la construcción de una red de ciclovías de calidad, seguras y conectadas.
- Generar incentivos para que las empresas de transporte de carga coordinen sus operaciones. En ciudades como Barcelona, Kuala Lumpur y Ámsterdam se ha logrado mejorar la eficiencia operativa del transporte de carga a través del sistema conocido como “cross-docking”. Este sistema consiste en crear parques logísticos en las afueras de las ciudades, donde las mercancías puedan ser transferidas de camiones foráneos a vehículos locales para realizar entregas en un solo punto o en varios puntos cercanos. Dicho sistema debe ir de la mano de una regulación inteligente del transporte de carga, que todavía es deficiente en esta metrópoli. El nuevo diseño debe incluir aspectos como restricciones de horarios y de vialidades para este tipo de tránsito.

[Consulta aquí más información de este análisis.](#)

Síguenos en nuestra página y redes sociales:

www.imco.org.mx

[@IMCOMx](#)

www.facebook.com/IMCOMx

Para entrevistas favor de comunicarse con:

Romina Girón | romina.giron@imco.org.mx | Cel. 044 55 4785 4940