

# Ruta urgente para **MEJORAR LA CALIDAD DEL AIRE**

El Observatorio Ciudadano de  
Calidad del Aire demanda acciones  
urgentes por parte del gobierno  
federal y de los gobiernos locales



La reciente contingencia ambiental extraordinaria por la mala calidad del aire que se presentó en Ciudad de México y en la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM), afectó la salud y los derechos humanos de la población, así como la economía y las actividades en la zona, evidenciando la urgencia de responder a las necesidades de la población para garantizar una buena salud y calidad de vida. Por ello, las organizaciones integrantes del Observatorio Ciudadano de Calidad de Aire (OCCA) y otras aliadas, exigimos a los gobiernos de las entidades federativas que participan en la Comisión Ambiental de la Megalópolis (CAME) y a las autoridades federales, la implementación de las medidas descritas en este comunicado.

De acuerdo con anuncios oficiales recientes, la mala calidad del aire que respiran actualmente las y los habitantes de la ZMVM se debe a incendios en la región, altas temperaturas, falta de viento y lluvias. Ante dichas declaraciones, el OCCA destaca que el grave problema de los incendios no es un hecho excepcional, sino un fenómeno que irá al alza ante escenarios cada vez más frecuentes y extremos de variabilidad meteorológica derivados del cambio climático. Además hay que considerar, que aún sin los incendios y las variables meteorológicas temporales, la calidad del aire en general es deficiente en esta y otras zonas metropolitanas del país, debido principalmente a las fuentes móviles.

Igualmente, cabe destacar que el problema de calidad del aire y el cambio climático están estrechamente vinculados a formas urbanas desconectadas y dispersas, que en México se relacionan con las políticas de vivienda promovidas desde la federación por una gestión inadecuada de los usos de suelo e inversiones en infraestructura vial orientadas a servir principalmente al automóvil particular. Abordar el problema de calidad del aire de manera aislada no dará soluciones eficaces o de fondo. Por ello, el OCCA exhorta las autoridades federales y locales a tomar medidas congruentes con financiamiento suficiente, bajo una perspectiva de derechos humanos, transparente y participativa, que contribuyan a reducir la contaminación en el mediano y largo plazo.

1. **Actualizar las estrategias de gestión de la demanda del tránsito vehicular**, incluyendo:
  - a. Establecer un sistema integral de gestión de flota vehicular privada para reducir el tránsito, las emisiones y dar las señales necesarias a los consumidores sobre las emisiones y rendimiento diferencial de los vehículos comercializados en México; este incluye:

- i. La modificación del Programa Hoy No Circula (HNC), para contar con un carácter preventivo y estacional, ligado a contingencias ambientales y al programa de verificación vehicular en todos los estados que participan en la CAME. Recuperar la eficiencia en el control vehicular del Programa HNC, actualizando de inmediato los criterios para el otorgamiento de engomados a partir de julio 2019 de la siguiente forma:
    - Placa ambiental/ecológica: vehículos que podrán circular todos los días, incluyendo en contingencia: eléctricos e híbridos con motores de hasta 4 cilindros (quedan excluidos híbridos con motores de 6 o más cilindros)
    - Engomado “00”: exentarán la verificación vehicular por los primeros dos años a partir de su compra: vehículos nuevos con rendimiento en ciudad de al menos 15 km/l y cumpliendo en planta con estándares de contaminantes BIN 5 de TIER 2 y/o Euro V o superiores y aprobar la verificación vehicular.
    - Engomado “0” para vehículos: de 4 cilindros posteriores a 2009; de 6 cilindros posteriores a 2012; de 8 cilindros posteriores a 2015. Siempre y cuando cuenten con un sistema de diagnóstico a bordo (OBD-2) funcional de 5 sensores. Año con año se revisarán estos criterios para actualizarse periódicamente.
  - ii. La modificación del Programa de Verificación Vehicular, para establecer límites más estrictos, incorporar a las motocicletas, volverse obligatorio en los estados de la CAME, operar bajo un modelo financiero orientado a la calidad de medición y con vigilancia reforzada bajo mecanismos de transparencia, y ser complementado con acciones de comunicación que sensibilicen a la ciudadanía sobre su papel en la mejora de la calidad del aire.
- b. Fortalecer, crear o reactivar políticas de gestión del estacionamiento en la vía pública en todas las zonas atractoras de viajes de la megalópolis cuyos ingresos retornarán al Fondo de Movilidad y Seguridad Vial, y transformar la regulación de estacionamientos dentro de las edificaciones para sustituir los estándares que exigen números mínimos de estacionamientos de vehículos por máximos, como se hizo en la CDMX.
  - c. Instrumentar un programa de gestión ambiental del transporte de carga, para restringir la circulación de vehículos ostensiblemente contaminantes, administrar el volumen de tránsito, mejorar la logística de distribución con vehículos eficientes, y verificar el cumplimiento de normas de pesos, dimensiones y emisiones.

- d. Establecer zonas de bajas emisiones, con escalas y normas diferenciadas, considerando por lo menos los siguientes elementos:
  - i. Concentración de población vulnerable, como zonas escolares y de hospitales.
  - ii. Tipos y usos de vehículos, así como horarios de carga y descarga.
  - iii. Disponibilidad de infraestructura y servicios de movilidad sustentable.
  - iv. Creación de zonas libres de autos.
- e. Definir una hoja de ruta orientada a la realización de estudios y proyectos piloto relacionados con la tarificación vial, la implementación de vías de alta ocupación y la regulación de empresas de redes de transporte (TNC por su acrónimo en inglés).

**2. Incorporar una perspectiva de accesibilidad urbana en políticas y proyectos**, impulsando la articulación de la planeación del transporte y de los usos del suelo. Esto incluye políticas y programas de vivienda impulsados por la federación a través de la CONAVI y el INFONAVIT, inversiones en proyectos viales, de infraestructura de transporte sustentable (transporte público y movilidad activa), infraestructura verde (restauración ambiental de áreas verdes, bosques urbanos y Áreas Naturales Protegidas), planes de desarrollo urbano y de ordenamiento territorial.

**3. Triplicar la inversión en movilidad sustentable**, a través de:

- a. La creación de fondos en la Ciudad de México y el Estado de México, cuyos recursos se manejen con total transparencia con reportes públicos para la ciudadanía, y que pueda ampliarse al resto de los estados de la región Megalopolitana. Los fondos pueden alimentarse con un mecanismo de **sobreprecio a los combustibles en el Valle de México de un peso por litro de gasolina y/o de diésel**, con la distribución de los recursos captados de la siguiente forma:
  - i. 80% invertidos en la creación de más líneas de Metrobús/Mexibús y creación infraestructura peatonal y ciclista;
  - ii. 20% otorgados a compensaciones directas por medio de monederos electrónicos a los prestadores de los servicios públicos de transporte así como a transportistas de alimentos frescos y perecederos (frutas, verduras, cárnicos).
- b. La priorización de proyectos de movilidad activa (peatonal y ciclista), flotas limpias de transporte público (EPA 2010, Euro VI y eléctricas), y fortalecimiento de la red del Servicio de Transportes Eléctricos de la Ciudad de México (STE).

- c. La implementación de un programa de reducción drástica (desaparición periódica en mediano plazo) de vehículos que utilicen motor de combustión interna y desincentivar su uso, además de la revisión de las concesiones de transporte público urbano, hacia el retiro de unidades en excesivo contaminantes, antiguas, sin filtros en sus sistemas de emisión y su reemplazo por vehículos eléctricos y de alta eficiencia, ya sea a cargo de la autoridad o del concesionario.

**4. Proporcionar información con perspectiva de salud ambiental a través de mecanismos participativos y transparentes, buscando:**

- a. Vincular la medición de la calidad del aire con una estrategia de comunicación de riesgos, donde se informe abiertamente a la población en general, con claridad y de manera oportuna las condiciones de calidad del aire, sus impactos en la salud y estrategias de prevención.
- b. Promover el Índice de Riesgo de Personas Susceptibles (IRPS) e incluir en los diversos medios de información disponibles, incluyendo páginas de internet, aplicaciones para dispositivos móviles, comunicados de prensa, entre otros, información integral que incluya todos los contaminantes monitoreados, y PM2.5 en particular, y que abarque todos los estados de la Megalópolis. Acelerar la publicación e implementación de la NOM-172-SEMARNAT-2019, Lineamientos para la obtención y comunicación del índice de Calidad del Aire y Riesgos a la Salud.
- c. Incorporar a las PM2.5 como criterio de activación de contingencia en el Programa de Contingencias Ambientales (PCAA).
- d. Integrar el Pronóstico de Calidad del Aire del Sistema de Monitoreo Atmosférico (SIMAT) como criterio de activación de contingencias en el PCAA.

**5. Controlar las emisiones de fuentes naturales, a través de:**

- a. La instrumentación de programas coordinados de prevención y combate de incendios;
- b. La creación de una norma para controlar emisiones evaporativas en los sistemas de manejo de combustible en la megalópolis;
- c. La recuperación de zonas erosionadas y la restauración de áreas con beneficios ambientales, incluyendo áreas forestales, protegidas y verdes urbanas, bajo una perspectiva regional.

**6. Reforzar el marco jurídico e institucional, entendiendo que si bien los cambios requeridos en el marco normativo son competencia federal, es necesario que el Gobierno de la Ciudad de México haga una enfática exhortación a las autoridades competentes para mejorar el marco legal, priorizando la actualización de:**

- a. Las normas relativas a la gestión de la calidad del aire de acuerdo a los estándares de la Organización Mundial de la Salud (ver tabla) y vinculando las normas de material particulado y ozono con protocolos de activación de contingencias.

Norma		Promedio	Lo que dice	Lo que debe decir
NOM-020-SSA1-2014 (Ozono)		8 horas	0.070 ppm	0.050 ppm
NOM-021-SSA1-1993 (Monóxido de carbono)		8 horas	11 ppm	9 ppm
NOM-022-SSA1-2010 (Dióxido de azufre)		24 horas	0.110 ppm	0.008 ppm
NOM-023-SSA-1993 (Dióxido de nitrógeno)		1 hora	0.210 ppm	0.106 ppm
NOM-025-SSA1-2014 (Material particulado fino y ultrafino)	PM10	24 horas	75 µg/m3	50 µg/m3
		Anual	40 µg/m3	20 µg/m3
	PM2.5	24 horas	45 µg/m3	25 µg/m3
		Anual	12 µg/m3	10 µg/m3

- b. Actualizar la norma NOM-156-SEMARNAT-2012 que regula los sistemas de monitoreo, actualmente aplicada de manera discrecional, estableciendo que:
- i. Los centros urbanos con más de 500,000 habitantes que emiten más de 20,000 toneladas anuales de contaminantes cuenten con un sistema de monitoreo que mida los 5 contaminantes criterio (señalados en la tabla anterior).
  - ii. Los gobiernos locales que cuenten con sistemas de monitoreo realicen anualmente un inventario de emisiones de contaminantes criterio, donde se establezcan las fuentes y sus porcentajes de emisiones.
- c. Actualizar y ampliar el marco normativo que regula a las fuentes fijas, en particular:
- i. Actualizar la NOM-043-SEMARNAT-1993 que establece los niveles máximos permisibles de emisión a la atmósfera de partículas sólidas provenientes de fuentes fijas.
  - ii. Crear la norma que establezca los límites máximos permisibles de emisión a la atmósfera de compuestos orgánicos volátiles (COV) provenientes de fuentes fijas.

- d. Publicar antes de finalizar el año 2019 las normas federales relacionadas con el control de emisiones y de eficiencia del sector transporte para transitar hacia nuevas generaciones tecnológicas, en particular:
- i. NOM-042-SEMARNAT-2003 relativa a la emisión de hidrocarburos totales o no metano, monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno y partículas provenientes del escape de los vehículos automotores nuevos. La cual debe ser actualizada para transitar al estándar de control de emisiones tier 3 de la Agencia de Protección Ambiental de Estados Unidos.
  - ii. NOM-163-SEMARNAT-ENER-SCFI-2013, de rendimiento de vehículos ligeros en términos de emisiones de bióxido de carbono. En esta norma se deben eliminar los créditos indebidos que permite a la industria automotriz el cumplir metas pobres de rendimiento.
  - iii. NOM-016-CRE-2016 relativa a las especificaciones de calidad de los petrolíferos. Cuya actualización debe incluir al diésel de ultra bajo contenido de azufre no mayor a 15 partes por millón (ppm), y en el caso de las gasolinas automotrices que el contenido de azufre no supere las 10 ppm. Que se amplíe la restricción de gasolinas oxigenadas con etanol para que estas no puedan ser comercializadas en la región de la CAME y el resto de ciudades y zonas metropolitanas que no hayan cumplido con la NOM-020-SSA1-2014, además de las zonas metropolitanas de Monterrey y Guadalajara.
  - iv. Retroadaptación de flotas a diesel con filtros de partículas.
- e. Dar seguimiento y cumplimiento tanto a la Recomendación General 32/2018 de la Comisión Nacional de Derecho Humanos sobre las violaciones a los derechos humanos a la salud, un nivel de vida adecuado, medio ambiente sano, e información pública ocasionadas por la contaminación atmosférica urbana<sup>1</sup>, como al informe acerca del derecho al aire limpio del Relator Especial de la ONU de Derechos Humanos y Ambiente sobre las obligaciones de derechos humanos relacionadas con el disfrute de un medio ambiente sin riesgos, limpio, saludable y sostenible.<sup>2</sup>

Reiteramos nuestra disposición para participar en un diálogo abierto y transparente con la CAME y las autoridades federales y locales, con el fin de avanzar en la implementación de las acciones propuestas.