

México, D.F., a 06 de mayo de 2016.  
Boletín Núm. 13/CC/2016

## Medidas contra la contaminación son como agujero en un domo: investigadora

- Hoy No Circula es un programa agotado, señala Beatriz Romero, del Posgrado en Educación Ambiental de la UACM
- Se requiere abordar esta problemática de manera integral, múltiple y a mediano y largo plazos, urgió

A pesar de que la contaminación en la Ciudad de México es un tema complejo, las autoridades le han dado un tratamiento de “causa-efecto” y existen múltiples aristas del problema que no se están abordando por lo que, como queda a la vista de todos, las medidas tomadas hasta hoy no alcanzan a resolver la crisis que se está viviendo en el Valle de México, señaló Beatriz Romero Cuevas, académica del Posgrado en Educación Ambiental de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México (UACM).

“Da la impresión de que estamos metidos en un enorme domo que está sobre la ciudad, al que habría que atacar con soluciones múltiples, pero las autoridades lo que alcanzan a hacer es sólo abrir un pequeño agujero en él”, ironizó.

Recordó que el programa *Hoy No circula* entró como un programa voluntario y temporal en 1989 (se llamaba “Un día sin auto”), a partir de 1990 se volvió obligatorio y ha sufrido varias modificaciones, “era un programa temporal y se volvió permanente” para luego, en 1997, sufrir modificaciones a sus reglas en función de la tecnología de los automóviles.

Romero Cuevas señaló que en ese momento había plomo en la atmósfera porque lo contenían los combustibles, y la respuesta fue adecuada porque las medidas implementadas abarcaron esa y otras problemáticas, “no sólo fue la restricción vehicular de un día”, sino modificar las gasolinas o sacar a la refinería de la ciudad.

“El problema es que, desde entonces, la autoridad tuvo información que había crecido la flota vehicular en la Ciudad de México; suena paradójico, porque –y esto es una tendencia mundial– se sabe que el 80 por ciento de la población se mueve en transporte colectivo y sólo el 20 por ciento en transporte privado, pero resulta que las medidas que se están aplicando actualmente sólo están visualizando el transporte privado”, añadió.

Por otra parte, algunas de las medidas de la actual administración han sido erráticas: “el doble *No Circula Sabatino* fue una decisión unilateral de las autoridades capitalinas, esa no fue una recomendación del Centro Mario Molina y casi parece una manera de promover a las agencias de autos, al menos por los resultados de esta política. Hay un aumento probado de 13 por ciento en la planta vehicular, ¿qué ocasiona esto? Mayores embotellamientos, menor velocidad de circulación y, por lo tanto, más emisiones”, agregó.

A todo esto se sumó el nuevo reglamento de tránsito, pues este, si bien ayuda a mejorar la seguridad de peatones, ciclistas y de los propios conductores, “también contribuyó al incremento de emisiones,

pues los motores alcanzan su eficiencia óptima de combustión a mayores velocidades de las permitidas, además es absurdo en avenidas como Insurgentes, donde se circula a 50 km/hora sin importar que hay tramos muy prolongados sin cruces peatonales”.

La académica indicó que a esta compleja problemática se sumaron situaciones atmosféricas particulares. “El fenómeno de ‘El Niño’ ha sido muy fuerte este año, a semejanza de 1998, hay sequías muy graves, como las que han estado ocurriendo en Centro América que castigaron severamente su sector agrícola y ganadero, y que se está manifestando, en el caso de la Ciudad de México, en un fenómeno anticiclónico, es decir, donde no hay movimiento de aire, sumado a una intensa insolación” todo lo cual se combina y favorece la producción de ozono.

“¿Qué falta? Mejorar las gasolinas, incrementar notablemente el transporte colectivo, tanto en la ciudad y aún más en la zona conurbada. Las clases medias siguen considerando insuficiente, incómodo e inseguro el transporte público, el gobierno actual duplicó la tarifa del metro pero eso no se ha visto reflejado en la frecuencia de los trenes. Se han incrementado las ciclopistas, pero la bicicleta no es alternativa para quienes realizan recorridos grandes, como la gente que viene desde el Estado de México.”

El tema de la megalópolis es importante, además, pues la ciudad se ha transformado en una zona de servicios y expulsora de población, pues la gente no puede pagar los costos de las rentas o los bienes inmuebles. “No tendría por qué haber nada de industria en la Ciudad de México, esta es ya una ciudad de servicios”.

La docente, quien participó en el programa de vigilancia de los Verificentros –que ocurrió hace dos administraciones– señaló que esta medida desapareció a pesar de su utilidad; “¿quién garantiza ahora su funcionamiento, que no haya corrupción? ¿O en los del Estado de México? Ya tampoco se hacen revisiones a establecimiento como baños de vapor, tintorerías, hay muchos sectores que no están siendo vigilados. Tiene que regresarse a una estrategia más completa, integral, y no sólo culpar al automovilista”.

000