



Observatorio ciudadano de calidad del aire

Organizaciones civiles y ciudadanos comprometidos con el mejoramiento de la calidad del aire damos a conocer el **Observatorio Ciudadano de Calidad del Aire** con el objeto de evaluar la política pública que incide en la calidad del aire y promover políticas que garanticen el derecho a un aire limpio.

Para la conformación de este observatorio se tomó como base el documento [Hacia Ciudades Saludables y Competitivas: moviéndose por un aire limpio](#), el cual surge de un diálogo entre académicos, el Ejecutivo Federal, gobiernos estatales, el sector privado, sociedad civil y grupos vulnerados. Teniendo este documento base, se desprenden los ejes de acción a partir de los cuales el observatorio vigilará el cumplimiento de la normatividad en materia de calidad del aire.

De acuerdo con estudios del Instituto Nacional de Salud Pública (INSP), **en México se estimaron 17 mil muertes asociadas a la calidad del aire en el año 2010**, es por ello que desde la sociedad civil hacemos un llamado para que las autoridades competentes refuercen las políticas públicas y medidas encaminadas al mejoramiento de la calidad del aire, incluyendo la Ley General de Gestión de la Calidad del Aire, la Estrategia Nacional de Calidad del Aire y el PROAIRE Megalopolitano, todos pendientes de publicar. Cabe señalar que México ratificó, a través del Senado, el Acuerdo de París, donde el gobierno federal se compromete a “aumentar los flujos financieros para apoyar la transformación hacia sociedades resilientes y economías bajas en carbono”. Trabajar por un aire limpio nos convierte en una sociedad más resiliente.

El observatorio plantea un trabajo de seguimiento en tres ejes: redes de monitoreo, normatividad, y gestión vehicular y del territorio.

Monitoreo

- a) **Reforzar la implementación y el fortalecimiento de las redes de monitoreo** de acuerdo a Ley General de Equilibrio Ecológico y de Protección al Ambiente y a la NOM-156. En el país actualmente se cuenta con 22 redes de monitoreo, pero existen más de 34 zonas urbanas que de acuerdo a las normativas y leyes que deberían contar con una red de monitoreo y alertar a la población de la calidad del aire.
- b) **Aumentar la capacitación técnica para el mantenimiento, operación y ubicación de las estaciones de monitoreo.** En la mayoría de las redes existen serias debilidades en la captura, confiabilidad y representatividad de los datos.
- c) **Comunicación de la información de la calidad del aire.** Hay riesgos no comunicados a la población por falta de datos en tiempo real en varias redes de monitoreo del país.

Normatividad

- a) Publicación de la norma técnica de medición de partículas PM2.5 y PM10.
- b) Publicación de la Norma del Índice Nacional de Calidad del Aire y Riesgos a la Salud.



Actualización de las normas:

- NOM-021 (monóxido de carbono).
 - NOM-022 (dióxido de azufre), cuyo límite permisible de contaminación en promedio de 24 horas es casi 16 veces el límite recomendado de salud de la OMS.
 - NOM-023 (dióxido de nitrógeno).
- c) **Publicar la norma para que se establezcan los límites de concentraciones de los contaminantes BTEX** (benceno, tolueno, etilbenceno y xileno).
- d) **Publicar NOM-044, que regula las emisiones contaminantes de los vehículos pesados**, cuyo proceso de actualización inició en 2014 y no ha concluido, lo que retrasa las posibilidades de acceder a tecnologías más limpias y eficientes para camiones nuevos de carga y pasajeros en todo el país a partir de 2018.
- e) **Actualización de la NOM-042, que regula las emisiones contaminantes de los vehículos ligeros**, con más de 10 años sin ser revisada. En México actualmente se podrían tener controles de emisiones más exigentes para la flota ligera, debido a la falta de actualización, se puede estar en cumplimiento de la norma con niveles de emisiones excesivamente elevados.
- f) **Actualización de la NOM-163 que establece las metas de rendimiento promedio corporativo de la flota ligera**, que vence este año y que hasta el momento no hay visos de actualización para regular los modelos 2017 y posteriores.
- g) **Inclusión de PM2.5 en el programa de contingencias**. Se requiere, de manera urgente, incluir el criterio de activación de contingencias a la fracción 2.5 del material particulado. La literatura científica de calidad del aire ha dado a la fracción más pequeña del material particulado mayor relevancia por los serios impactos que tiene para la salud. Añádase a los efectos nocivos de dicho contaminante su continuo incremento de concentraciones en la Zona Metropolitana del Valle de México desde 2014. Actualmente tanto en la Gaceta Oficial de la Ciudad de México como en el Periódico Oficial del Gobierno del Estado de México, los criterios para activar las contingencias están dados sólo por concentraciones de PM10 y de ozono.
- h) **Revisar la norma de combustible NOM-016-CRE** que resultó sumamente laxa en los límites de contenido de azufre en gasolinas automotrices, lo que implica un serio retraso en la incorporación de la tecnología más eficiente para el control de emisiones de la flota ligera.

Gestión vehicular y del territorio

- a) **Revertir la tendencia presupuestaria de seguir invirtiendo mayoritariamente en infraestructura para el automóvil particular y marginar el desarrollo del transporte**



público y la movilidad no motorizada. Seguimos con una mala e injusta distribución de los recursos públicos que están impactando negativamente el diseño de nuestras ciudades.

- b) **Desarrollo de sistemas integrados de transporte público seguro y de calidad** como una de las estrategias más efectivas para descender los niveles de contaminación, de saturación vial y de recuperación del espacio público.
- c) **Evaluación de las políticas para desincentivar el uso del automóvil y favorecer el transporte público** estableciendo zonas de acceso controlado y libres de autos en las zonas urbanas del país.
- d) **Impuestos verdes: Incluir un cobro por congestión en las zonas urbanas del país que padezcan el colapso vial como está asentado en la Ley de Movilidad de la Ciudad de México.** En el caso de la Ciudad de México es urgente publicar el reglamento para que esta ley se empiece a aplicar.
 - Tenencia homologada en todo el país, determinada no solo por el valor del vehículo, sino también por el nivel de emisiones de los autos como manera de internalizar los costos ambientales de la movilidad privada.
 - Impuesto de \$1 por litro a las gasolinas.
 - Dirigir esta recaudación directamente al desarrollo y operación de sistemas integrados de transporte y a la movilidad sustentable y no motorizada.
- e) Asignar recursos del Presupuesto de Egresos de la Federación 2017 al P-007 de la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano (SEDATU).
- f) **Crear un Fondo de Inversión en Movilidad Urbana Sustentable** que complemente al Programa Federal de Apoyo al Transporte Urbano Masivo (PROTRAM) con movilidad no motorizada, tarificación, gestión de datos, entre otros, y que tenga sus propias reglas de operación.
- g) **Apoyar la promoción de la movilidad sustentable y no motorizada a través de campañas de comunicación** que expongan los impactos y riesgos viales y de emisión de contaminantes del *status quo*, los beneficios de la transformación de hábitos y de los avances logrados entre gobierno y sociedad.
- h) **Expandir y revisar la eficiencia del proceso de verificación vehicular.** A pesar de los beneficios de contar con este instrumento, actualmente se reduce a 16 estados del país. Se debe implementar la verificación en las zonas urbanas con más de 500 mil habitantes. Además, se debe revisar la vulnerabilidad ante prácticas corruptas a que puede estar sujeto este programa incluso con la inclusión de los OBD's.



- i) **Reformar las leyes de coordinación fiscal, general de asentamientos humanos y reglas de operación de fondos federales** para incentivar y regular los acuerdos

- j) metropolitanos en movilidad, impidiendo decisiones unilaterales e injustificadas de inversión en infraestructura y garantizando recursos multianuales para planeación y capacidad técnica. Priorizando con ello la política del desarrollo orientado al transporte.

- k) **Robustecer el tema de calidad del aire en la actual propuesta de Ley General de Asentamientos Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano**, promovida en el Senado. Actualmente lo único que se menciona respecto a la calidad del aire en dicha propuesta es:

"Son de interés metropolitano: La preservación y restauración del equilibrio ecológico, el aprovechamiento sustentable de los recursos naturales y la protección al ambiente, incluyendo la calidad del aire y la protección de la atmósfera".

Consideramos que esta breve mención en la ley puede implicar serias omisiones en el peso que tendrá este tema en el futuro Reglamento para hacer cumplir la ley.

.....

Para entrevistas con el Instituto Mexicano para la Competitividad favor de contactar a:

Romina Girón | 04455 4785 4940 | romina.giron@imco.org.mx