

GOBIERNO CAPITALINO

Valoran ajustes al Hoy No Circula

Sergio Zirath, director general de calidad del aire de la CdMx, dice en entrevista con **El Sol de México** que valoran esa posibilidad luego de que el Consejo de Evaluación capitalino recomendó analizar la utilidad del programa ante las altas concentraciones de ozono registradas en las dos últimas décadas. "El hecho es que estamos en 2024, un vehículo de 2006 ya tiene bastantes años de operación, desgaste y su tecnología dista a las de muchos autos que se comercializan como nuevos en el país, por un avance tecnológico natural que ha existido a nivel mundial". Reconoció que existe un rezago regulatorio de 16 años respecto a Estados Unidos. ▽

ENTREVISTA CON SERGIO ZIRATH

Analizan modificar el Hoy No Circula

Autoridades capitalinas consideran adaptar el programa a las nuevas tecnologías vehiculares

KARLA MORA

Sergio Zirath Hernández, director general de calidad del aire de la CdMx, considera conveniente revisar el Hoy No Circula y adaptarlo a las nuevas tecnologías, luego de que el Consejo de Evaluación capitalino recomendó analizar la utilidad del programa ante las altas concentraciones de ozono registradas en las últimas dos décadas

¿Qué tan funcional ha sido hasta el momento el Hoy No Circula ?

Lo que estamos revisando de este documento (Informe de Evaluación de la Política Ambiental de la Ciudad de México 2018-2022) son las recomen-

daciones y una de ellas es la posible modificación del programa Hoy No Circula, del programa de contingencias. Coincidimos en que tiene que ser revisado y, de ser necesario, modificarlo para ajustarlo a las nuevas tecnologías vehiculares que se tienen en el país.

En su momento, la idea era que el 20 por ciento del parque vehicular no circulara un día a la semana en días laborales (...) con el tiempo, el programa fue teniendo algunas actualizaciones, una de ellas fue la posibilidad de exentar a los vehículos que generaban las menores emisiones, es decir, los vehículos



con las mejores tecnologías.

De esta forma, en aquellos tiempos, me estoy remontando a los años 95-96, se decidió exentar a los vehículos que utilizaban convertidor catalítico, que era el sistema de control más eficiente de aquellos años. Posteriormente se fue modificando la condición de exención y hoy se le da a los vehículos 2006 y posteriores.

El hecho es que estamos en 2024, un vehículo de 2006 ya tiene bastantes años de operación, desgaste y su tecnología dista a las de muchos autos que se comercializan como nuevos en el país, por un avance tecnológico natural que ha existido a nivel mundial.

Entonces, consideramos conveniente evaluar las nuevas tecnologías, para que el incentivo se otorgue a los vehículos con mayor desempeño ambiental, toda vez que un vehículo 2006 en el año 2024 no puede ser considerado como altamente eficiente y poco contaminante.

¿El programa está desfasado?

Lo que puedo decir es que en Europa, los vehículos con convertidor catalítico surgen a partir de lo que fue EURO II (normativa europea sobre emisiones), actualmente ellos están aplicando

EURO 6, entonces ya pasaron cuatro generaciones a partir de que surgieron los vehículos con catalizador en países europeos.

En México, por ejemplo, regularon una norma que es equivalente a EURO IV, digamos que estamos a nivel intermedio entre los vehículos que nacieron con catalizador en aquellas latitudes y los vehículos actuales.

Digamos que tenemos 16 años de rezago con relación a Estados Unidos.

¿Estados Unidos sería nuestro comparativo más directo?

No, nuestra norma permite vehículos que cumplen con protocolo de emisiones europeas y americanas, por eso hablo de los dos. Traemos un desfase de entre 14 y 16 años con las regulaciones de Europa y Estados Unidos.

Actualmente, el Gobierno federal, a través de la Semarnat, está revisando la normatividad que aplica para vehículos nuevos, de tal forma que la idea es actualizarla para mejorar el desempeño ambiental de los vehículos que se comercialicen como nuevos, pero la realidad es que lo que se está vendiendo hoy, desde el punto de vista regulatorio, puede cumplir con valores que sean más bajos, son valores estrictos ambientalmente hablando, pero hay tecnologías más restrictivas y más amigables con el ambiente que se ofertan en otras partes del mundo. Entonces hoy está habiendo una revisión.

Bajo estas condiciones y ya entendiendo y sabiendo que algunas marcas venden en México vehículos que cumplen con regulaciones ambientales, me parece que sí es conveniente revisar el Hoy NO Circula, para ofrecer el incentivo de circular diario solamente a los vehículos más eficientes, a los que contaminan menos.

Y aquí hay que mencionarlo: todos los autos contaminan, todos todos, y hay niveles de contaminación y lo ideal sería aplicar una actualización sobre este tipo de vehículos más eficientes y menos contaminante.

¿En la Cdmx percibe un estancamiento en la reducción de ozono?

El documento hace una evaluación de las políticas públicas en estos últimos cinco años. Digamos que el punto de partida es cómo inicia la administración y cómo está cerrando, por eso es que hablan de este estancamiento.

Si uno analiza todo el periodo de 30 años que hay actividades del Gobierno de la Cdmx y del Estado de México, uno observa cómo si ha habido una reducción de todos los contaminantes, incluido el ozono.

Ahora si nos referimos a los últimos años, pues sí, menciona que hay una estabilidad. Ahora bien, hay que conside-



rar el dinamismo de las ciudades muy grandes: cada año se venden alrededor de 400 mil vehículos en el Valle de México, es decir los municipios conurbados y en la ciudad, esto no quiere decir que nuestra flota aumentó en el mismo número, porque un porcentaje variable de vehículos sale de circulación.

A lo que voy es que hay una demanda mayor de vehículos, mayor consumo de combustibles, y a pesar de ello tenemos este estancamiento. Si no hubiera políticas públicas ambientales, cada año tendríamos que ver un crecimiento en el ozono, como lo que se veía en los 80 y 90.

Hoy eso ya no pasa, hay días que, dependiendo las condiciones climáticas, se mantiene el ozono, al otro año sube un poco, al otro baja y así nos hemos mantenido en los últimos años.



SERGIO ZIRATH

DIRECTOR DE CALIDAD DEL AIRE

“Consideramos evaluar las nuevas tecnologías, toda vez que un vehículo 2006 en 2024 no puede ser considerado como altamente eficiente y poco contaminante”



SERGIO ZIRATH
DIRECTOR DE CALIDAD DEL AIRE

“un vehículo de 2006 ya tiene bastantes años de operación, desgaste y su tecnología dista a las de muchos autos que se comercializan como nuevos”



OMAR FLORES



Este el año se han registrado siete contingencias ambientales, lo que lleva a la aplicación del Doble Hoy No Circula

