



## **COORDINACIÓN DE COMUNICACIÓN SOCIAL VERSIÓN N°0267**

---

Ciudad de México, a 26 de abril de 2016.

**MARTÍN GUTIÉRREZ LACAYO**  
Coordinador Ejecutivo de la Comisión  
Ambiental de la Megalópolis

Entrevista concedida a los medios de información, al término de la reunión con la Comisión de Cambio Climático, en el Palacio Legislativo de San Lázaro

**PREGUNTA.-** Platíquenos, ¿en qué va a consistir este programa de reconversión de taxis que van a anunciar en breve?

**RESPUESTA.-** Es un programa que estamos desarrollando actualmente, lo que buscamos es el mecanismo financiero para hacer la reconversión de las unidades.

Tuvimos muy buena acogida por parte de las asociaciones de taxistas balizados, eso es lo importante, y están en posición, en posibilidad y en ánimo, de incorporar 10 mil unidades en un programa que pueda ser paulatino.

Lo que nosotros tenemos que acercarles son dos temas principales: temas de financiamiento, obviamente que permita la reconversión, estamos hablando entre 22 mil a 25 mil pesos lo que cuesta la reconversión, la certificación de los talleres para garantizar que exista una buena operación en el proceso de reconversión.

Y algo importantísimo, que exista abasto, estaciones que suministren a las unidades de taxis, porque actualmente en el Valle de México sólo tenemos tres y, obviamente, se vuelve complejo si un taxi que está en el sur tenga que ir a la zona poniente a cargar el gas.

Entonces, son elementos que estamos construyendo; hay una mesa de trabajo, la está coordinando la Semarnat, con Nafin, para poder integrar a estas flotas de taxis balizados.

PREGUNTA.- ¿En qué consiste la reconversión, de qué combustible a qué combustible y cuánto se reduce la emisión de contaminantes?

RESPUESTA.- Es de gasolina a gas natural y la reducción de emisiones es enorme, estamos hablando entre un 30, 35 por ciento de óxidos de nitrógeno y obviamente hay compuestos orgánicos volátiles que tienen reducciones todavía inferiores.

Y no sólo es el tema de reducir emisiones que de por sí ya es muy valioso, también el tema de economía a los taxistas.

PREGUNTA.- ¿En qué periodo se está contemplando que se realicen estas reconversiones?

RESPUESTA.- Esperamos finalizar todo eso en un par de semanas, estamos hablando de un par de semanas nada más de trabajo que tenemos que afinar, para ver los bloques, sobre todo, en los talleres, porque necesitamos certificar y garantizar que la reconversión del motor de gasolina a gas se haga de manera efectiva.

Entonces, eso nos va a llevar un poco más de trabajo, yo les pediría estar atentos en estas dos semanas que restan para los anuncios que se van a hacer.

PREGUNTA.- Y ¿en cuánto tiempo se realizaría esta reconversión, tienen un aproximado una vez que se anuncie?

RESPUESTA.- Una vez que se anuncie, repito, dependiendo de los talleres. Obviamente la tecnología ya existe, estos son programas, inclusive, que ha impulsado la Semarnat, un programa muy exitoso de reconversión de taxis a gas, se hizo en el estado de Querétaro, se están tomando todas esas lecciones aprendidas, obviamente mecanismos de beneficio para la reducción de emisiones.

Repito, estaremos esperando cuánto es el recurso de financiamiento que se puede movilizar para este fin, obviamente también la Ciudad de México está participando activamente en este proceso y para ver los bloques y los tiempos que nos van a dar.

**Pero sí necesitamos tener una flota más nueva porque los taxis tienen un desgaste muy grande en el convertidor catalítico por el uso que tienen tan intenso, más de 250 kilómetros en promedio diario es lo que está de alguna manera circulando un taxi, entonces, necesitamos dar opciones de mejora.**

**PREGUNTA.- ¿Todos los modelos, de todos los años pueden ser reconvertidos o hay un tope de antigüedad de los vehículos?**

**RESPUESTA.- No, prácticamente la tecnología se puede adaptar a todos, pero sí tenemos que fijar reglas porque hay compromisos ya asociados al renuevo y al refrendo de los taxis balizados, donde obligan a una renovación de flota cada año.**

**Entonces, son cosas que tenemos todavía que afinar para ver cuáles son los procesos y Semarnat estará dando ese anuncio.**

**PREGUNTA.- ¿Unidades con qué tiempo de antigüedad serán candidatas?**

**RESPUESTA.- Eso es lo que estamos analizando con la Ciudad de México, para incorporarlo en los procesos de refrendo de las mismas placas, en el proceso de la revista de los taxis. Para ver si lo adaptamos al mismo periodo que tiene la Ciudad de México; tenemos que trabajar de la mano con ello.**

**Entonces, ahorita todavía eso no está definido, yo les pediría esperen el anuncio en dos semanas.**

**PREGUNTA.- ¿Es Nafin quien estaría...?**

**RESPUESTA.- Estamos trabajando con Nafin, obviamente también hay mucho interés de organismos de tipo Sofol, de financiamiento que quieren incorporarse...**

**PREGUNTA.- ¿Entonces todavía no se define el esquema?**

**RESPUESTA.- Lo estamos trabajando con Nafin.**

**PREGUNTA.- Alrededor de 250 millones de pesos, 24 mil pesos por unidad...**

**RESPUESTA.-** Son entre 22 a 25 mil pesos para la reconversión. Necesitamos también el compromiso de las gaseras para la parte de la distribución.

Y algo muy importante aquí, es que necesitamos empezar con bloques, el compromiso de los taxistas, esto es muy importante, el compromiso de los taxistas el día de hoy es incorporar 10 mil unidades, o sea qué quiere decir, que podemos incorporar más flotilla a este programa muy exitoso, que en Querétaro ha dado muy buenos resultados.

**PREGUNTA.-** También esta cuestión que mencionaba para ir actualizando cada dos años el programa de contingencias, ya se eliminó la fase de precontingencia.

Usted señalaba que de ser así, pues estos 150 puntos Imeca que están para la Fase 1, irían disminuyendo, ¿a qué grado se quiere llegar?

**RESPUESTA.-** Pues necesitamos cumplir con las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud, lo principal es proteger del riesgo que tenemos actualmente a exposición, proteger a la ciudadanía, proteger la salud, y eso nos obliga al compromiso que ha asumido el gobierno federal y que ha instruido el secretario Pacchiano, a que involucremos en la toma de decisiones a la Cofepris; la Cofepris ha sido clara, necesitamos reducir los niveles a los cuales estamos actuando en reducción de contaminantes en fase 1 de contingencia y en fase 2.

**PREGUNTA.-** ¿A las dos?

**RESPUESTA.-** En las dos. Estaremos haciendo revisiones, el compromiso aceptado por el seno de la CAME, es cambiar los protocolos, establecer los protocolos de manera muy clara; para eso, el Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático está haciendo una contribución importante a la CAME para ver el protocolo y se van ir haciendo revisiones cada dos años para, obviamente a la baja, poder proteger la salud.

Estamos todavía muy arriba de la recomendación de la Organización Mundial de Salud sobre exposición horaria de cada ocho horas y de 24 horas; entonces, tenemos que proteger a nuestros ciudadanos.

**PREGUNTA.-** ¿Cuál es el parámetro en otras partes?

**RESPUESTA.-** Es muy variable porque el índice en México, el Imeca tiene un algoritmo compuesto; de hecho, una iniciativa de crear un Índice Nacional de Calidad de Aire, es una iniciativa tanto del Instituto Nacional de Ecología como del Instituto Nacional de Salud y Cofepris y eso está llevando su cauce.

Para nosotros es muy importante -para darles a ustedes una idea- en otros países como puede ser Bogotá en Colombia, como puede ser Madrid en España, en Berlín, Alemania, París en Francia, se activan alertas ambientales con, inclusive, elementos de restricción vehicular, todavía mayores a los que tenemos en México. Se están activando en espectros de lo que equivaldría a cien puntos del índice Imeca en concentraciones.

Y ellos, por ejemplo, en el caso de Bogotá dejan de circular todo un día, se paraliza prácticamente la circulación, ningún vehículo circula en un horario establecido.

En el caso de París, a los cien puntos imecas sacan el 50 por ciento de circulación del parque vehicular. En el caso de Madrid hacen también escalafones a los cien puntos Imecas.

A lo que voy es que es un compromiso, no sólo de las autoridades sino mundial el proteger la salud de la población.

**PREGUNTA.-** ¿Esto implicaría también un endurecimiento del programa “Hoy No Circula”?

**RESPUESTA.-** No necesariamente. Lo que nosotros hemos visto es que necesitamos una gestión vehicular diferenciada, por eso la norma emergente de verificación vehicular tiende a eso, tiende a mejorar a hacer más certeros los procedimientos de verificación, tiende a incorporar tecnología de punta, no sólo en el proceso sino en, digamos, el cumplimiento obligatorio, la verificación a nivel calle con los sensores remotos y, obviamente, integrar facultades a Profepa en la parte del proceso de verificación de placas federales.

Entonces, eso lo que va a permitir es que automáticamente, no es que se modifique el programa “Hoy No Circula”, es un programa diferente al programa de Verificación Vehicular. Éste no tiene como objetivo distribuir la circulación, ese es un programa del Valle de México diferente, la verificación es a nivel federal.

Entonces, lo que inmediatamente va a suceder es que si tenemos límites más estrictos, si tenemos un proceso más seguro, automáticamente va a haber una distribución diferente a lo que ustedes observaron sobre el (inaudible) entre hologramas uno, dos, cero y doble cero.

PREGUNTA.- Sobre este fondo de 35 mil millones de pesos que señaló, ¿ya se tiene algún tipo de mesa de trabajo para poder iniciarlo?

RESPUESTA.- Sí, esa fue una propuesta del día de hoy que hizo el ITDP, donde hablan, más que propuesta es la necesidad y calculan 35 mil millones de pesos en 10 años; estamos hablando de 3 mil 500 millones de pesos por año, para poder incrementar en 500 kilómetros la red de Metrobus y Mexibus, exclusivamente con 29 nuevas rutas. Nada más eso, la propuesta que ellos tienen y los análisis es a 10 años esa cantidad.

Lo que nosotros estamos retomando esas iniciativas como otras iniciativas que han hecho los señores gobernadores a la CAME, a efecto de incorporar un instrumento más amplio que integre no sólo Metrobus sino RTP's, sistemas eléctricos, los sistemas de Metro -que son necesarios- sistemas multimodales de movilidad y, obviamente, la parte que tiene que ver con conceptos de ciclovías y otro tipo de mecanismos.

¿Qué quiere decir? Que estamos construyendo de la mano, también de la Secretaría de Hacienda, con la contribución de organismos como el ITDP, (inaudible) y, obviamente, el Banco Mundial para poder construir instrumentos que permitan atraer recursos para este tipo de recursos que son a mediano y largo plazo.

PREGUNTA.- (Inaudible) para cuestión de fines prácticos (inaudible) si uno les dice que cada dos años se va a actualizar lo que preguntaba mi compañera, que impactaría directamente al programa "Hoy No Circula", ¿cómo explicarles esto, entonces?

RESPUESTA.- La actualización es del programa de contingencias ambientales atmosféricas, que tiene que ver con los niveles de activación.

El programa "Hoy No Circula" no tiene nada que ver ni con el programa de contingencia en regulación fuera de la fase activación,

repito, fuera de la fase de activación, o sea, en la fase de activación uno y dos sí, obviamente, hay las atribuciones de la comisión para reducir el parque en circulación para reducir los óxidos de nitrógeno, en especial este precursor de ozono.

Entonces, que quede claro. Lo que se va actualizar cada dos años es la activación del programa de contingencias ambientales atmosféricas del Valle de México. Sobre el programa “Hoy No Circula” hasta el momento no hay ninguna intención de extenderlo después del 30 de junio y/o de hacerlo variante o hacerlo más estricto. No hay ninguna iniciativa en ese sentido.

Muchas gracias.

-- ooOoo --