



COORDINACIÓN DE COMUNICACIÓN SOCIAL VERSIÓN N° 0560

Ciudad de México, a 13 de junio de 2017

MARTÍN GUTIÉRREZ LACAYO
Coordinador Ejecutivo de la Comisión
Ambiental de la Megalópolis (CAME)

Entrevista concedida a representantes de medios de comunicación, al término de la reunión de trabajo con la Comisión de Medio Ambiente y Recursos Naturales, en el Palacio Legislativo de San Lázaro

PREGUNTA.- ¿Nos pudiera explicar primero lo de las empresas? ¿Por qué no dan los nombres?

RESPUESTA.- Porque son demasiados elementos que debemos considerar, porque no hay norma que de alguna manera estén violando. O sea, la norma es muy laxa, la norma de partículas no ha sido actualizada en 16 años, entonces no es evidenciar que estén actuando mal, simple y sencillamente son empresas que por su volumen, por su giro, están cumpliendo con la norma, pero están emitiendo un mayor número de contaminantes. Más del 26 por ciento de todos los compuestos orgánicos.

PREGUNTA.- ¿Hay sanciones?

RESPUESTA.- No, porque están cumpliendo con la norma, ese es el elemento que yo trataba de... contribuyendo.

PREGUNTA.- ¿Está muy laxa?

RESPUESTA.- Por supuesto que sí. Necesitamos cambiar un paquete normativo, de carácter federal, que permita obligar a que las industrias vayan invirtiendo en mejor tecnología para regular las emisiones contaminantes.

Ahorita están cumpliendo, igual como los vehículos; qué pasó antes de modificar la norma 167, teníamos un nivel de emisión permitido por la norma, de mil partes por millón de hidrocarburos, cuando un vehículo nuevo, por dar la referencia, tiene menos de 30; entonces, es muy importante que las normas se actualicen para exigir a las industrias tecnología, inversión y, obviamente, a las autoridades, atribuciones y facultades para verificar su cumplimiento.

PREGUNTA.- ¿A quién le correspondería hacer estas propuestas de modificación?

RESPUESTA.- De carácter federal, o sea muchas a SEMARNAT, hay muchas normas que le corresponden, que están trabajando.

El caso de las motos, es una norma que SEMARNAT elaboró, obviamente, siguiendo todo lo que nos marca la Ley de Metrología y Normalización, y obviamente se debe de cumplir con los elementos de subir a los sectores involucrados, a los regulados, para que puedan existir estas normas.

PREGUNTA.- ¿Qué se tiene que hacer desde su punto de vista, para evitar este riesgo a la salud?

RESPUESTA.- Primero es contar con una norma de emisiones, que es el compromiso cumplido por SEMARNAT; el segundo, que las entidades que tienen la responsabilidad normativa, derivado del artículo sexto de la Ley General, establecer en sus programas de verificación, los elementos de exigir de carácter obligatorio, que se verifiquen las motos, y tercer elemento, que se cuente con la infraestructura. Así como conocen las líneas de verificación de un automóvil -los dinamómetros- hay dinos especiales para motos.

Entonces, debe llevar un proceso paulatino para efecto de que primero tengamos publicada la norma, los programas se actualicen, y se cuente con la infraestructura necesaria.

PREGUNTA.- En el tema de presupuesto ¿Cuánto requieren para poder cumplir con las metas que se han puesto de acuerdo...?

RESPUESTA.- Ahorita en términos actuales, como está funcionando la comisión, nuestro presupuesto lo está aportando la SEMARNAT en todo lo que tiene que ver con staff, con oficinas, con gasto

corriente, y las entidades apoyan y fortalecen acciones muy puntuales en la comisión.

PREGUNTA.- ¿Pero es suficiente?

RESPUESTA.- No, claro que no es suficiente, necesitamos una batería de personal, necesitamos obviamente recursos etiquetados para acciones muy particulares, por ejemplo, el transporte público necesitamos renovarlo; es muy antiguo en la megalópolis, necesitamos fortalecer y apoyar a las entidades, que es competencia local el transporte público.

Necesitamos fortalecer el tema de planeación, todo lo que hablábamos del fortalecimiento y acompañamiento a municipios para que cuenten y actualicen sus planes de ordenamiento territorial, es vital.

Necesitamos presupuestos etiquetados para generar la transición energética, necesitamos más estaciones de suministro de gas natural, por ejemplo; hay muy pocas, si vamos a tener un programa de ir convirtiendo taxis, y no tenemos estaciones, de nada nos va a servir. Es igual que con los eléctricos, necesitamos crecer la red de suministro de electro-movilidad, hay muchas cosas que se pueden etiquetar, y hemos venido trabajando con el Congreso.

PREGUNTA.- Aún no entra en vigor el programa de verificación para el segundo semestre de este año, y ya hay polémica. Si nos puedes explicar qué contiene, qué no contiene, porque se ha generado esa polémica de que ya...

RESPUESTA.- No, los programas deben ser publicados antes del 30 de junio, entonces hemos venido trabajando en el seno de las entidades, primero, para poner de manera homogénea el cumplimiento de la norma oficial 167, porque la norma 167 ya está en proceso de publicación, pero va a entrar en vigor después de los programas; entonces lo primero que nosotros pusimos de acuerdo en el seno de la comisión es que la seis entidades, por cierto, les anuncio que ya Morelos va a tener su programa publicado. A partir del primero de julio empieza la verificación en Morelos, cosa que se había suspendido por las condiciones que ustedes ya saben.

Entonces, vamos a tener los seis programas homologados, ya tenemos el primer instrumento, el documento, digamos consensado

en las entidades, entonces esta parte de la polémica yo no sé si te referías a estos de que no entraba en vigor la norma.

PREGUNTA.- A la verificación de los autos nuevos, que se verificarán constantemente cada dos años.

RESPUESTA.- Ustedes tienen que ver -y yo les invitaría a que vean como quedó publicada o cómo se va a publicar- la norma 167. Tiene elementos bien importantes porque cuando se echó a andar la de emergencia todavía había factores en el uso de los instrumentos de medición, los famosos OBDs o Sistemas de Diagnóstico a Bordo donde había algunas marcas que no se leían los cinco monitores obligatorios, cuando realmente el cuarto monitor, me refiero a los vehículos europeos con normatividad europea, el cuarto monitor estaba implícito la lectura del quinto.

Entonces, hay muchos elementos que se actualizaron, que se clarificaron, pero, en términos reales, los vehículos nuevos, lo que les puedo yo adelantar es que van a estar exentos dos años con la factibilidad de regresar y se extiendan dos años más, o sea, la idea es que estén con la factibilidad de tener cuatro años de exención pero en el segundo año tienen que regresar a medirse, a leerse su sistema.

PREGUNTA.- ¿Ya no tendrían que salir verificados de agencia?

RESPUESTA.- No, van a tener que ir, obviamente, a cubrir para el verificentro...

PREGUNTA.- ¿A los dos años?

RESPUESTA.- Sí, a los dos años; no, pero, desde el año uno, al momento en que tú compras tu vehículo vas a tener que ir a tu verificentro por tu holograma, tu registro, que te integren, te vas y a los dos años regresas para que se te haga la lectura.

PREGUNTA.- ¿No tienen que ir periódicamente como los autos viejos?

RESPUESTA.- No

PREGUNTA.- Preguntarte tu opinión acerca de lo que está ocurriendo ahorita con el tema del Metrobus dice la Asociación Mexicana de Derecho Ambiental que afecta a parte de los monumentos históricos, a

la situación ambiental de la Megalópolis, sobre todo del centro, ¿cuál es tú opinión?

RESPUESTA.- La verdad tendría que ver el dictamen, no lo conozco, sólo conozco lo que han referido los medios. Lo que yo sí les puedo decir es que es importante que saquemos de circulación vehículos obsoletos, altamente contaminantes y el hablar de sustituir más de 140 vehículos que están generando una emisión importante de partículas es un tema que debe tomarse en cuenta al momento en que se dictamine la resolución final.

Desconozco, tendría que analizar el documento y ver cuál es el pronunciamiento de la Corte para la suspensión definitiva.

PREGUNTA.- ¿La CAME tomará participación en esto?

RESPUESTA.- No, no lo haremos. Obviamente, no tenemos nosotros ahorita, si nos lo pide, obviamente, el Tribunal, con mucho gusto lo haríamos, pero en este momento no hemos tenido ningún acercamiento.

Y sí, para nosotros es importante que se analicen de manera homogénea y de manera integral todos los factores en un proyecto de esta naturaleza; cuántos vehículos sacamos de circulación, cuál es la afectación real a una cobertura (inaudible) qué medidas de compensación y de mitigación y en dónde se darían y, obviamente, que analicemos esto de manera integral, para ver la cantidad de partículas que estaríamos nosotros reduciendo en emisiones y de óxidos de (inaudible).

PREGUNTA.- ¿La CAME apoya este tipo de proyectos?

RESPUESTA.- Nosotros apoyamos todo proyecto masivo de movilidad, pero repito, hay que analizarlo de manera integral.

PREGUNTA.- ¿Aunque se reduzcan carriles? Por ejemplo, en este caso, meten el Metrobus y quitan un carril para la circulación.

RESPUESTA.- Habría que ver. Por eso les digo, déjenme leer el dictamen, porque para nosotros es importante.

Los carriles confinados, si se manejan de manera adecuada, hay que considerarlos no sólo con el volumen de vehículos que están actualmente en circulación.

Si tú calculas los vehículos que sacas de circulación y que no cumplen con un carril confinado, lo que tienes actualmente es más congestión. Si tú sacas de circulación un volumen importante de combis, obviamente de urbanos y de autobuses, y los pocos que hay sólo tienen un carril confinado y respetan ese carril, vas a tener un flujo mayor de vehículos en circulación.

PREGUNTA.- En este caso, ¿los gobiernos no consultan a la CAME este tipo de proyectos?

RESPUESTA.- No están obligados a hacerlo, no están obligados a hacerlo. Es algo de lo que nosotros platicamos ahorita.

PREGUNTA.- ¿No han tenido ningún análisis sobre los metrobuses de otros sitios? No sé, Insurgentes.

RESPUESTA.- Sí, de hecho, nosotros lo que hacemos -no se nos pregunta, porque no están obligados a hacerlo— inclusive, lo que nosotros nos apoyamos con organizaciones como el Instituto de Desarrollo de Transporte Sustentable, ITDP, con WRI, y una serie de organizaciones que nos apoyan, que son expertos en transporte, para ver dónde son los mejores canales de circulación y nosotros lo ponemos a la mesa de las entidades, que es su responsabilidad en particular.

PREGUNTA.- ¿Este aumento de las enfermedades que mencionó, debe causar alerta en la población y en las autoridades de las entidades que integran la CAME?

RESPUESTA.- Dos elementos importantes: son medidas de carácter preventivo a grupos vulnerables; obviamente, lo que nosotros le hacemos el llamado respetuoso a la ciudadanía, es que todos los comunicados que nosotros hacemos en segmentos de población, en horarios, lo tomen y lo lleven a cabo, porque la evidencia epidemiológica que tenemos en este momento es que sí aumentan conjuntivitis, infecciones respiratorias cuando llegamos a umbrales por arriba de los 150 puntos de concentración, en este caso, de ozono. Es muy importante que lo tomen con seriedad, que tomen las recomendaciones.

No es en este momento para que generemos una alerta sanitaria, no estamos ahí. La información y la evidencia es que sí hay riesgos a grupos vulnerables.

Entonces, por eso nuestras medidas están encaminadas a mujeres embarazadas, niños menores de seis años, adultos mayores, personas que tengan una cardiopatía o problema respiratorio vascular, en los horarios y que estén atentos.

PREGUNTA.- ¿Habrá alguna novedad, por ejemplo, en este programa de verificación además de los vehículos nuevos? Por ejemplo, si se va a endurecer la norma para cumplir con índices menos contaminantes.

RESPUESTA.- Si ustedes recordarán le dimos un bajón de 75 por ciento a los niveles de emisiones para acreditar la prueba, en este caso un holograma cero debe cumplir con 250 partes por millón de óxidos de nitrógeno, y no con los mil que había.

Eso va a permanecer, lo que ustedes van a ver, prácticamente, de diferencia entre la norma 167 de emergencia y esta, es que clarifican los monitores que deben estar activados, se establecen mecanismos muy concretos para ver cuáles son los códigos de falla que están vinculados.

Recordarán -creo que lo platiqué con algunos de ustedes en algún momento- cuando un indicador, y esto es importante que la ciudadanía lo tome en cuenta, si tú vas a verificar tú coche y traes el famoso foquito del motor prendido *check engine* no lo llesves a verificar. ¿Por qué? porque ese va a ser un factor que se va a tomar en cuenta para ver si pasas o acreditas la prueba.

PREGUNTA.- ¿Aunque sea una falsa alarma?

RESPUESTA.- Es que todos los sistemas que están vinculados a la operación de control de emisiones, están regulados directamente por la computadora y se van al *check engine*.

Entonces, sí es bien importante que si te toca verificar, traes el foquito del motor, tú piensas que son las llantas, tú piensas que es el sistema eléctrico, lo que tú quieras... mejor llévalo a tú agencia, a tú taller, que lo verifiquen, que lo escaneen, chequen los componentes y, obviamente, después, llevarlo a verificación.

PREGUNTA.- ¿No se deja fuera a los autos viejos, por ejemplo, que digan los autos viejos ya no pueden verificar?

RESPUESTA.- No, de hecho todos los autos viejos pueden verificar, lo importante es que vas a tener la distribución de tu holograma en función de las emisiones que tenga tu vehículo.

Un vehículo en carburación -esto es antes, prácticamente, del 96- difícilmente va a tener los niveles óptimos para un holograma cero. Entonces, evidentemente ese vehículo va a tener holograma dos; tal vez, si lo tienes bien, holograma uno, porque mecánicamente no es posible obtener los niveles que ya una carburación, una inyección y, obviamente, el convertidor catalítico te da en un vehículo que es relativamente nuevo.

De 2006 a la fecha, tienen la obligatoriedad de contar con los Sistemas de Diagnóstico a Bordo; entonces, son elementos que no es que se tase el año modelo; ojo, porque esto violentaría el criterio de la Corte que se asumió en la CAME; tiene que ver con un tema de tecnología y esa tecnología empezó a funcionar en un año en particular.

PREGUNTA.- Sobre esto, comentabas en la reunión, que aún la corrupción impera en un número indefinido de vericentros, y efectivamente todos los vivimos a diario cuando vamos a verificar, ¿qué se tiene que hacer? Porque uno va, cualquier ciudadano, con una mordida de 200 pesos pasas sin ningún problema, ¿qué se tiene que hacer?

RESPUESTA.- Dos cosas elementales. Lo primero es el control que tengas sobre la administración del proceso, para eso, la norma 167 obliga a que cada una de las entidades, porque esto empieza, acuérdense, en megalópolis y se va a extender a los 15 estados que tengan y que cuenten con sus programas de verificación.

Algo muy importante es que el verificentro no sea el que por su potestad o discreción emita el holograma, sino que todo esté vinculado a un sistema centralizado que está operando por la entidad que es responsable.

En este caso, todas las operaciones de verificación que se realizan en las más de mil líneas de verificación que tenemos en la

megalópolis van a estar conectadas a un sistema que gobierna la entidad.

Entonces, el otorgamiento del holograma de acuerdo con los niveles viene de una oficina centralizada, ese es el primer elemento, porque ahí tú identificas comportamientos anómalos por el número de emisiones que tiene un vehículo y el holograma que se le está dando.

Son controles tecnológicos que ya existen y que vamos a homologar, ese es un primer elemento, ya es, a partir de que la norma 167 de emergencia empezó a operar se obligó en la megalópolis.

PREGUNTA.- En el caso de los vehículos de la Marina y la Defensa Nacional que no son ni siquiera seminuevos ¿en qué categorías andan? Porque también se les reclama que echan más humo.

RESPUESTA.- Ahorita están exentos, hay un grupo de vehículos que por su naturaleza están exentos. Nosotros hemos pedido y vamos a ir construyendo, por ejemplo todos los de SCT ya están verificados, todos los de transporte público, me refiero, inclusive, de servicio público, de propiedad de los gobiernos se tienen que verificar.

Entonces, vamos llevando, porque se generó todo un elemento de muchas excepciones que también, no sé si a ustedes les ha pasado, cuando emitimos nuestros boletines de contingencia, son tres hojas de boletines porque hay demasiados supuestos, hay muchísimos supuestos que se dan; esos tenemos que ir eliminándolos para hacer de manera homogénea todas las medidas para protección de la población.

PREGUNTA.- Pero, ¿en qué rango de calcomanías andan?

RESPUESTA.- Es que es muy variado, depende mucho del estado de vehículo, no te lo puedo decir ahorita, son muchos elementos.

Muchas Gracias.

-- ooOoo --