



## **DIP. CARLOS CASTILLO PÉREZ**

**DIPUTADO JOSE DE JESÚS MARTIN DEL CAMPO  
PRESIDENTE DE LA MESA DIRECTIVA DEL  
H. CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO**

### **P R E S E N T E**

El suscrito Diputado Carlos Castillo Pérez, integrante del Grupo Parlamentario de MORENA, del Congreso de la Ciudad de México, I Legislatura, con fundamento en lo dispuesto en los artículos 122, apartado A, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 5, 29 y 30 de la Constitución Política de la Ciudad de México, 100,101,102 del Reglamento del Congreso de la Ciudad de México, someto a la consideración de éste órgano legislativo, el siguiente **PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN POR EL QUE SE EXHORTA A LAS Y LOS DIPUTADOS DEL CONGRESO DE LA CIUDAD DE MÉXICO, A QUE EN CASO DE QUE LA CIUDAD ENTRE EN FASE I Y II DE CONTINGENCIA AMBIENTAL EVITEN EL USO DE SU AUTOMOVIL PARTICULAR, EN TANTO SE RESTABLEZCA LA CALIDAD DEL AIRE, INDEPENDIENTEMENTE DE LA TERMINACIÓN Y HOLOGRAMA DE LOS VEHÍCULOS**, lo anterior bajo los siguientes:

### **ANTECEDENTES**

La contaminación ambiental en las Ciudades se remonta a la expansión y crecimiento exponencial de las mismas, a la operación de fábricas, al uso de vehículos particulares y de transporte público, a malas condiciones atmosféricas, y se puede generar por condiciones antropogénicas o fenómenos naturales.

Según la revista de Ciencias de la Universidad Nacional Autónoma de México, La cuenca de México es una región en la que las condiciones ambientales para el desarrollo de una gran ciudad son desfavorables por naturaleza. Con velocidades de viento sumamente bajas, sin la presencia de ríos cercanos, en un área de alto riesgo



## **DIP. CARLOS CASTILLO PÉREZ**

sísmico y ubicada sobre el lecho lodoso de un antiguo lago, la ciudad de México enfrenta riesgos ambientales de gran magnitud.

La acción del hombre en los últimos años ha acelerado los procesos geológicos naturales de la cuenca de México, como el azolve del fondo lacustre y la erosión de las laderas de las montañas. Al mismo tiempo el crecimiento de la ciudad ha provocado que se urbanicen gran parte de los buenos suelos agrícolas de la cuenca, con el consecuente deterioro de la capacidad productiva de la región.

Así, la pérdida de la vegetación boscosa en la cuenca alta del valle de México genera erosión de las laderas y un problema cada vez mayor de inundaciones y de grandes avenidas de agua. La proporción de áreas verdes dentro de la ciudad es inaceptablemente baja y sigue disminuyendo. En muchas colonias la población dispone de menos de 1 m<sup>2</sup> de área verde por habitante, cantidad ésta diez veces menor que la que marca la norma internacional.

Los cuerpos de agua superficiales prácticamente han desaparecido de la cuenca y, principalmente, de la zona metropolitana, debido a que el crecimiento de la ciudad cubre cada día más áreas de suelos con calles y edificios, lo que disminuye la capacidad de recarga de los acuíferos. Al mismo tiempo, la sobreexplotación de los mantos acuíferos está propiciando un rápido hundimiento de la ciudad, lo que lógicamente provoca alzas muy importantes en el bombeo del sistema de drenaje profundo para eliminar el exceso de agua y sacar las aguas negras hacia afuera de la cuenca de México. Este hundimiento propicia también mayores fugas en la red de distribución del agua.



## **DIP. CARLOS CASTILLO PÉREZ**

Por otra parte, se está extrayendo el agua de los acuíferos en volúmenes mucho mayores a los de su recarga, a lo que debe sumarse la ineficiencia en el uso del vital líquido, ya que, por ejemplo, las industrias consumen una parte excesivamente grande de las cuotas de agua y nunca la tratan ni la reutilizan, mientras que a las zonas habitacionales se les distribuye este elemento de manera poco equitativa.

Otro problema de gran importancia lo representa la disposición de los residuos sólidos de la ciudad, que elimina cerca de 12000 toneladas de basura por día y, gran parte de ella, al no eliminarse a través del sistema de recolección domiciliaria, se tira en sitios clandestinos o en la vía pública. Los lixiviados de los antiguos tiradores, y los rellenos sanitarios, están contaminando en muchos casos, los acuíferos subterráneos.

Por su parte, la degradación de la calidad del aire básicamente radica en la existencia de cerca de 30000 establecimientos industriales y en la presencia de alrededor de tres millones de vehículos automotores. Las emisiones de estas fuentes y las características geográficas y climáticas de la zona, no permiten, en las condiciones actuales, garantizar una buena calidad de aire.

Los combustibles que se usan en la ciudad de México son inadecuados: las gasolinas todavía tienen altos niveles de plomo, mientras que los combustóleos y el diesel lo tienen de azufre. Además las tecnologías de los motores y quemadores son totalmente inadecuadas, y por ello resultan ser responsables, en gran medida, de los altos niveles de contaminación.

El ozono, los hidrocarburos, los óxidos de nitrógeno y el monóxido de carbono son contaminantes de gran importancia en el aire de la ciudad. Su concentración sólo podría disminuir si se mejoraran las gasolinas y los procesos de combustión.



## **DIP. CARLOS CASTILLO PÉREZ**

La cantidad de partículas suspendidas en la atmósfera de la ciudad de México es muy alta y tiene un alto contenido de azufre. La mayor parte de ellas proviene de fuentes que utilizan procesos ineficientes de combustión.

La legislación ambiental no se aplica con rigor sobre las industrias privadas, ni sobre las empresas del gobierno. Los empresarios no asumen su responsabilidad como contaminadores y la rectoría del Estado sobre las emisiones de las empresas no se aplica con suficiente firmeza.

Dentro del sistema de transporte de la ciudad, los principales contaminadores de la atmósfera son los casi 3 millones de automóviles particulares que circulan en la ciudad. Por otro lado, el transporte colectivo urbano es ineficiente, insuficiente y su uso no se fomenta adecuadamente.

El crecimiento desmesurado de la ciudad y de su población, ha generado la presencia de unos 6 millones de personas en cinturones urbanos periféricos que al no contar con los servicios necesarios provocan fenómenos como la falta de agua y el fecalismo al aire libre, lo que conlleva a la contaminación de cuerpos de agua, de acuíferos y de la atmósfera sobre la ciudad, con riesgos graves para la salud humana.

Por desgracia la investigación ambiental en México no recibe el apoyo suficiente, por lo que existe un alto grado de incertidumbre sobre los verdaderos riesgos involucrados en el problema ambiental. También prevalece una excesiva parcialización en la toma de decisiones, sin una visión global que las coordine y unifique (por ejemplo, decisiones propuestas por ingenieros hidráulicos, por ingenieros de caminos o por otros especialistas, sin considerar las acciones que emprenderán otras dependencias).



## **DIP. CARLOS CASTILLO PÉREZ**

El que las autoridades no consulten antes de decidir en materia ambiental, ha llevado con frecuencia a, graves errores, ya que los vecinos y las organizaciones comunales muchas veces tienen un conocimiento muy claro de los problemas ambientales más importantes de su colonia. Sin embargo, este conocimiento, en la práctica, no es utilizado debido a que no existen órganos de consulta ciudadana.

La fuerte interrelación de los distintos problemas ambientales de la ciudad hace necesario serios estudios interdisciplinarios (la contaminación del aire, por ejemplo, está fuertemente relacionada con el problema del transporte urbano, el crecimiento poblacional y el suministro de energéticos).

Hasta ahora, ha faltado la capacidad para ver el problema desde una perspectiva global y de largo plazo. Las soluciones parciales que se dan a los problemas son, con mucha frecuencia, coyunturales y de corto plazo y no representan respuestas permanentes, lo que en realidad constituye un gasto económico y social muy alto.

Los problemas de la ciudad son también problemas de equidad y desigualdad. Por ejemplo, a pesar de los problemas ambientales, la esperanza de vida en la ciudad de México es todavía mucho más alta que en aquellas regiones que funcionan como expulsores de población.

Lo anterior se retoma de diversos estudios publicados en la Revista de la Facultad de Ciencias, de la Universidad Nacional Autónoma de México, bajo el título "Problemas ambientales en la Ciudad de México", y nos permite observar las fuentes contaminantes, y las condiciones específicas de la Ciudad en lo que se refiere a



## **DIP. CARLOS CASTILLO PÉREZ**

población, industria, crecimiento urbano, disminución de zonas verdes, mala propagación de elementos contaminantes.

Según el sitio web del programa hoy no circula, la restricción vehicular se ha ordenado de la siguiente manera:

“El Hoy No Circula es un programa urbano de restricción a la circulación vehicular cuyo fin consiste en controlar y reducir los niveles de contaminación ambiental. Su ámbito de aplicación se extiende a todas las Delegaciones de la Ciudad de México (CDMX o DF) y a 18 municipios del Estado de México.

En contextos de contingencia ambiental, las restricciones vehiculares impuestas por el Programa se vuelven más severas. La misma se expresa en dos niveles. Su fase 1, o también conocida como Doble Hoy No Circula, se activa cuando los niveles de ozono superan los 151 puntos. Las restricciones se expanden a motocicletas, hologramas 0 y 00, además de que se extiende la limitación a un engomado de placa más. La fase 2 de la contingencia comienza cuando los niveles de ozono superan los 200 puntos. En este caso, la restricción alcanza su mayor nivel: desde el día que se alcanza la fase, se restringe al 50% los autos con holograma 1 y 2 utilizando como referencia el último número de la placa (par o non).”

### **CONSIDERANDOS**

1.- Que el objetivo del Nuevo Programa para Prevenir y Responder a Contingencias Ambientales Atmosféricas es el siguiente:

Fortalecer la protección de la salud de la población, en especial de los grupos vulnerables (adultos mayores, niños, embarazadas, personas con padecimientos respiratorios, entre otros), e implementar medidas temporales para una reducción adicional de contaminantes durante la contingencia



## **DIP. CARLOS CASTILLO PÉREZ**

2.- Que el Nuevo Programa de Contingencias Ambientales incluye:

- Inclusión de la Fase Preventiva para protección a la salud.
- Implementación de un Protocolo de contingencia por PM 2.5.
- Inclusión de Fase II Combinada por altos índices de dos contaminantes
- Restricción vehicular del 50% al 100% de los vehículos administrativos de gobierno, dependiendo de la fase de contingencia.

3.- Que en la fase preventiva del Nuevo Programa de Contingencias Ambientales se recomienda:

- Recomendación de no hacer ejercicio al aire libre.
- Dejan de circular 50% de los automotores administrativos de gobiernos locales, municipales, alcaldías y federal.
- Suspensión de actividades de mantenimiento de infraestructura urbana.

4.- Que en la Implementación del Protocolo de Contingencias por PM 2.5, considerada la Fase I se realizarán las siguientes acciones:

- Dejan de circular 100% de los automotores administrativos de gobiernos locales, municipales, alcaldías y federal.
- Suspensión de actividades de mantenimiento de infraestructura urbana.
- Dejan de circular el 20% de los hologramas "00", "0" de acuerdo a la terminación de su placa, nones o pares de holograma "1" y el 100% de los hologramas "2".
- Restricción de otras actividades comerciales e industriales.

5.- Que las principales acciones de la inclusión de la Fase II Combinada contiene:

- Dejan de circular 100% de los automotores administrativos de gobiernos locales, municipales, alcaldías y federal.
- Suspensión de actividades de mantenimiento de infraestructura urbana.



## **DIP. CARLOS CASTILLO PÉREZ**

- Dejan de circular el 20% de los hologramas "00", "0" de acuerdo a la terminación de su placa, nones o pares de holograma "1" y el 100% de los hologramas "2".
- Restricción de otras actividades comerciales e industriales.
- **Suspensión de actividades escolares y eventos al aire libre.**

6.- La contribución de cada persona es importante, nosotros como representantes populares, estamos obligados a contribuir con el ejemplo, por tal razón esta propuesta se encamina a generar acciones personales que impacten en el mejoramiento de la calidad del aire, considerando que somos 66 personas legisladoras, y contamos con equipos de 2 o 3 personas que también se trasladan en vehículo, al comprometernos a no utilizar nuestro vehículo durante contingencias ambientales, con esta medida podemos lograr que alrededor de 264 vehículos no circulen en la Ciudad durante periodos de contingencia ambiental.

Por lo señalado previamente, es que se pone a consideración de este pleno el presente:

### **PUNTO DE ACUERDO DE URGENTE Y OBVIA RESOLUCIÓN:**

**PRIMERO.- SE EXHORTA A LAS DIPUTADAS Y DIPUTADOS DEL CONGRESO DE LA CIUDAD A QUE EN CASO DE QUE LA CIUDAD SE ENCUENTRE EN FASE I Y II DE CONTINGENCIA AMBIENTAL EVITEN USAR SU AUTOMÓVIL PARTICULAR.**