

EL HOY NO CIRCULA*

I. PRIMER ENGOMADO

Primer engomado: orígenes y desmemoria. En México está comprobado que la desmemoria conduce, casi irremediamente, a la ignorancia. El ignorante, si tiene un cargo público es neófito e inepto a la vez, y si tiene poder, seguramente se vuelve autoritario y corrupto. Quizá por esta sencilla razón conviene recordar qué es, para qué surgió y qué tan eficaz ha sido el Hoy No Circula (HNC), obligatorio desde el 20 de noviembre de 1989.

Hacia finales de la década de los ochenta y principios de los noventa del siglo pasado, la Ciudad de México y su zona conurbada (ZMVM) eran consideradas de las áreas urbanas con mayor contaminación atmosférica en el mundo. La pésima calidad del aire que se llegó a experimentar durante esos años, llevó a que se le caracterizara como “la antesala de un Hiroshima ecológico”, cuando no de un “ecosistema urbano negativo” o “anti-ecosistema”. Fueron muchos los contaminantes de preocupación en aquellos años, específicamente el plomo, las partículas suspendidas (principalmente las PM_{10}), el bióxido de azufre, los óxidos de nitrógeno y, desde luego, el ozono.

Hacia mediados de los ochenta se elaboraron una serie de medidas para combatir diversos contaminantes, entre ellas, un programa de emergencias, el Plan de Contingencias Ambientales de 1986, y el programa de verificación obligatoria de vehículos a gasolina, en enero de 1989. Pero no fue sino hasta 1990 que la lucha contra la contaminación atmosférica se formalizó con el Programa Integral Contra la Contaminación Atmosférica (PICCA). A partir de él se fueron creando y sustituyendo, uno tras otro, diversos programas para mejorar la calidad del aire

* Los cinco apartados aparecieron en *Hechos y Derechos*, revista electrónica, núm. 32, marzo-abril de 2016, UNAM, Instituto de Investigaciones Jurídicas, publicados el 29 de abril de 2016.

conocidos como Proaire, para los periodos de 1995-2000, 2002-2010 y 2011-2020. Una de las medidas que se incorporó, respectivamente, tanto a estos cuatro programas (el PICCA y los tres Proaire), como a los diversos planes de contingencias ambientales que han existido, fue precisamente el HNC.

Originalmente, el HNC (retiro de vehículos un día de la semana laboral) se diseñó como una medida transitoria para combatir la contaminación atmosférica. Su propósito era doble: *i*) reducir lo niveles alarmantes de contaminación atmosférica, y *ii*) reducir el tránsito vehicular en 20% aproximado del total de vehículos. Era, por lo tanto, un programa temporal y excepcional; en consecuencia, se trataba de una medida correctiva más que preventiva.

Meses después de su puesta en marcha, los políticos —que no son otra cosa más que políticos—, hicieron del HNC un monstruo híbrido y desvirtuaron su esencia. El error consistió en hacer del HNC original un programa permanente, transformándolo en una medida tanto correctiva como preventiva. El HNC aplicaría con o sin contingencias ambientales: en condiciones no críticas persistió un día laboral sin auto, pero ante una contingencia se decretaba su ampliación. Al activarse la Fase I (más de 250 puntos IMECA) se procedía (entre otras) a la reducción del 50% de vehículos gubernamentales, y con la Fase II (más de 350 puntos IMECA), los vehículos particulares tendrían restricción de dos días a la semana (el doble HNC). La Fase III (más de 450 puntos IMECA) con medidas sumamente severas, nunca se activó.

Con el tiempo, el HNC comenzó a demostrar su ineficacia debido a que no cumplía con los dos propósitos para los que había sido diseñado. Lo anterior, porque se generó un problema que no fue advertido (o quizá fue ignorado) por las autoridades: los habitantes de la ZMVM empezaron a adquirir un segundo vehículo más para no dejar de circular un día a la semana. Este fenómeno trajo consigo dos contratiempos atmosféricos. Por un lado, en unos cuantos años se incrementó el parque vehicular, lo que derivó en mayores congestionamientos viales. Por el otro, el segundo vehículo era generalmente antiguo, estaba en malas condiciones y no contaba con la tecnología adecuada para circular.

Así, con todo y HNC, los niveles más críticos históricamente registrados por ozono se presentaron durante 1991 y 1992 con 8 y 11 días por arriba de los 300 puntos IMECA respectivamente. En 1992 se alcanzó la

concentración más alta que se recuerde por ozono: 398 puntos IMECA. Si bien en años posteriores las concentraciones de ozono disminuyeron ligeramente, éstas siguieron rebasando los 100 puntos IMECA: en 1990 se rebasó la norma por 325 días al año, en 1991 por 335 días, en 1992 por 317 días, en 1993 por 320 días, en 1994 por 340 días, en 1995 por 319, y en 1996 por 317 días. Al mismo tiempo, el parque vehicular creció de manera persistente, pasando de más de 2.0 millones en 1990, a casi 2.5 millones para 1995. Hacia mediados de la década de los noventa, la velocidad promedio de los vehículos en la ZMVM era de 36 kms/hora, y el 30% de esos vehículos circulaba en promedio a 10-20 kms/hora.

En la segunda mitad de la década de los noventa, las autoridades tuvieron que modificar el HNC, e introdujeron hologramas para diferenciar, a través de las verificaciones vehiculares, qué vehículos podían circular todos los días y cuáles no, beneficiando a los modelos más recientes. Por lo tanto, el renovado esquema incluyó un tercer propósito: incentivar la compra de vehículos nuevos (supuestamente menos contaminantes) para lograr la “descarcachización” en la ZMVM y con ello mejorar la calidad del aire.

Desde entonces, el HNC se ha “modernizado” en diversas ocasiones. Ha sido un programa permanente tanto preventivo (restricción según holograma un día de la semana laboral, inclusive sábados, a vehículos más antiguos o contaminantes), como temporal y excepcional, es decir, correctivo (restricción sin importar holograma un día a la semana laboral, inclusive sábados y, en su caso, doble HNC ante contingencias ambientales según fase de activación).

A la fecha no existen estudios suficientes y confiables que demuestren que el HNC en sus cambiantes esquemas haya sido determinante para mejorar la calidad del aire o para disminuir el tránsito vehicular. De cualquier modo, los eventuales beneficios del HNC han sido seguramente neutralizados por el crecimiento exponencial de vehículos en la ZMVM.

II. SEGUNDO ENGOMADO

Segundo engomado: de H. sapiens sapiens a H. automobilis automobilis. En 2008 se publicó en el *Boletín Mexicano de Derecho Comparado*, revista indexada al Conacyt, un artículo de mi autoría al que intitulé

“From *Homo sapiens* to *Homo automobilis*. Revisiting Air Quality Management in Mexico City”. Intuyo —presunción *iuris tantum*— haber acuñado la frase de la primera parte de este título. Pero para nuestros días, 2016, estoy convencido que tal expresión ya evolucionó, y lo hizo en tiempo real. Ahora la forma correcta de referirse al descocado crecimiento vehicular en la ZMVM de los últimos años es: *From Homo sapiens sapiens to Homo automobilis automobilis*.

Sin duda, los vehículos de superficie o el transporte (autos privados, taxis, camiones de carga, motocicletas, etcétera) continúan siendo la principal causa de emisiones de la mayoría de contaminantes. Su contribución al ozono y a las partículas (únicos contaminantes vinculados al plan de contingencias) es casi del 50% del total de emisiones. Para el ozono, contribuye con 90% de los óxidos de nitrógeno (NO_x) y con 35% de los compuestos orgánicos volátiles (COVs), que son sus precursores. En conjunto, autos particulares, taxis y autobuses, emiten 53% de los NO_x y para el caso de los COVs, los autos particulares contribuyen con 10% y las motocicletas con 8%. De todas las fuentes móviles, son los autos particulares (seguidos de taxis y autobuses para NO_x , y motocicletas y taxis para COVs) los que más contribuyen a la formación del ozono.

Por tanto, no debe sorprendernos que el ozono (junto a las partículas) siga siendo uno de los principales problemas atmosféricos en la ZMVM. Si bien los niveles de concentración han estado marcados por cierta tendencia a la baja a partir del nuevo milenio, han rebasado constantemente, en días variables, por año, los 100 puntos IMECA. Para el año 2000 la concentración por ozono superó la norma en 308 días; en 2002 fue en 280 días; en 2004 de 225 días; 2007 de 220 días; 2009, 181 días; 2013, 126 días y en 2014, de 123 días.

Mientras tanto, el parque vehicular en la ZMVM ha crecido y crecido. En 1990 había poco más de 2.0 millones de vehículos, y de 2.7 millones en 1996 pasó a 3.0 en 2000; a 3.4 en 2002; a 3.8 en 2004; y a más de 4.1 en 2006. Para estos últimos años se calculaba que la velocidad promedio en las principales vías rápidas como Periférico y Viaducto era de 13 a 20 kms/hora, y durante las horas pico de 7 a 15 kms/hora. El crecimiento vehicular continuó para los siguientes años: en 2008 era de más de 4.6 millones, y para 2012 alcanzó la cifra de los 5.0 millones de vehículos. Para esta fecha se calculó una velocidad promedio para la Ciudad de México (que ya contaba con la mayoría de los segundos pisos de nuestros días,

diversos libramientos, y otras obras viales) de aproximadamente 17 kms/hora en un día normal. En el 2016, se ha alcanzado la nada honrosa cifra de casi 5.5 millones de vehículos, de la cual el 75% corresponde a autos privados.

Si desde hace muchos años se sabe que el parque vehicular es el que más contribuye al ozono, ¿porqué las autoridades encargadas de la gestión ambiental en la ZMVM (federales y locales) de las últimas dos décadas han dejado que crezca sin control alguno? ¿Qué han hecho y dejado de hacer para que ocurra esta situación? ¿El HNC ha tenido algo que ver en todo esto?

Tres respuestas puntuales. Primera, y la más importante, es que si hay algo que se debe de hacer para evitar el incremento del parque vehicular, es detener el crecimiento urbano y poblacional. Pero quienes han gobernado la ZMVM (niveles federal y local) en los últimos cuatro sexenios no han podido, sabido, o querido, controlar tal situación. Si bien la tasa de crecimiento poblacional se ha reducido, hemos transitado de unos 14.5 millones de habitantes en 1990 a alrededor de 21 millones en la actualidad. En lo urbano, la ZMVM ha crecido tanto vertical como horizontalmente (un ejemplo absurdo es Santa Fe al poniente de la CDMX). Todos sabemos, aunque paradójicamente no lo podamos comprobar, que la expansión urbana (por vialidades, condominios, centros comerciales, vivienda, etcétera) enriquece las cuentas bancarias de funcionarios federales y locales, ya sea de sus parientes o amigos. Permisos, licencias, autorizaciones, tráfico de influencias, amiguismo: la corrupción e impunidad en su esplendor. Encima, ya se construye el nuevo aeropuerto de la CDMX (NAICM) que traerá consigo más población, más urbanismo, más vialidades, más autos privados y, por ende, mala calidad del aire. Desde ahora afirmamos: el NAICM es inviable atmosféricamente hablando.

Segunda. la compra de vehículos particulares está asociada a una mal lograda identidad cultural y socioeconómica en la ZMVM. Las principales razones para adquirir un vehículo (o por lo menos soñar con uno) son el consumismo, la comodidad, el estatus social, y la falta de un transporte público limpio, rápido, seguro, accesible, cómodo, no contaminante, funcional y suficiente. Uno de los más grandes errores de las administraciones locales (CDMX y EdoMex) ha sido incentivar el uso del vehículo con la construcción de vialidades, segundos pisos y libramientos en lugar de

invertir a mayor escala y velocidad en la expansión del transporte público. Las vialidades están saturadas porque se venden indiscriminadamente camionetas y coches con enganches bajísimos y a mensualidades. En el escenario actual, el ideal del *car users switch to public transportation mode* recomendado desde hace tanto tiempo a las sordas e insulsas autoridades de la ZMVM, está muy lejos de convertirse en una realidad. Las aportaciones del metrobús en este sentido, todavía son menores.

Tercera. el HNC ha estado relacionado con la restricción al uso de los vehículos, pero no al de su propiedad. Por lo tanto, y como ya señalamos, cuando se hace permanente el retirar un vehículo un día a la semana laboral, el aumento de vehículos particulares es previsible. Los hologramas para circular todos los días es un incentivo para comprar un auto nuevo, pero el auto por el que es sustituido, no necesariamente sale de la circulación en la ZMVM.

III. TERCER ENGOMADO

Tercer engomado: Poncio Pilatos. Si la expansión urbana y el crecimiento poblacional continúan, si el transporte público no mejora, y si el número y uso de vehículos (particularmente, autos privados) sigue incrementándose, la calidad del aire no será saludable y el riesgo de que se sigan presentando episodios críticos estará latente. Esto se confirmó en marzo de 2016 al presentarse una de esas contingencias que creíamos ya no sucederían en la ZMVM.

En efecto, la mala calidad del aire durante algunos días de la segunda semana de marzo llevó a las autoridades a activar —el día 14— la Fase I del Programa de Contingencias Ambientales Atmosféricas (PCAA). Esto se debió a que los niveles de ozono rebasaron los 180 puntos IMECA, alcanzando ese día una concentración de 203 puntos. Se implementó el HNC restringiendo el martes 15 la circulación a vehículos con holograma de verificación 1, 2 y permisos, con terminación de placa de circulación impar, y vehículos con engomado rosa. Para días subsecuentes, todavía en Fase I, se intensificaron las medidas: restricción de todos los vehículos sin importar el holograma (1, 2, 0 y 00) según el color del engomado o la terminación de placa. Para el miércoles 16 descansaron todos los vehículos con engomado rojo y terminación de placas 3 y 4, y para el jueves 17 todos los de color verde y terminación de placas 1 y 2.

Hacia ya algunos años que las concentraciones por ozono no llegaban a ese nivel, y esto llamó poderosamente la atención de la sociedad y de los medios de comunicación. No sólo no se habían rebasado los 200 puntos IMECA en más de doce años —la última vez fue un 10 de mayo (Día de las Madres) de 2003 con registro de 204 puntos IMECA—, sino que tampoco se habían rebasado desde 2011 los 180 puntos IMECA, que es cuando se activaba la Fase I del PCCAA. De hecho, la última vez que se activó la Fase I por ozono, si bien con un índice de valor distinto al de marzo, fue el 18 de septiembre de 2002 (en temporada de lluvias) con una concentración de 232 puntos IMECA.

A diferencia de otras ocasiones, las reacciones de diversos actores involucrados en la activación de la Fase I, fueron insólitas. Con grescas verbales y deslindes esquivos, se adoptaron posturas y se emitieron declaraciones absurdas —históricas e infantiles, dirían algunos. En la tragicomedia atmosférica participaron el Jefe de Gobierno de la CDMX, el Gobernador del Estado de México, el titular de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (Semarnat), y el Coordinador Ejecutivo de la Comisión Ambiental de la Megalópolis (CAME). A éstas se sumó la Suprema Corte de Justicia de la Nación (SCJN). En esos días, cada uno se deslindó con palabras o silencios, buscando en algo o en alguien distinto a ellos una explicación del incremento de los niveles de ozono.

Recordemos lo que los medios de comunicación reportaron en esos primeros días de crisis. El Jefe de Gobierno de la CDMX tuvo la ocurrencia de decir que los índices de contaminación eran ajenos a la CDMX, que todo se debía a los vientos que venían de norte a sur, y que los estados de la megalópolis hacían poco para reducir las emisiones de vehículos automotores. Aunque reconoció la contribución de la CDMX a la contaminación y que el problema era de todos, señaló que la CAME era la que tenía que actuar y enfrentar el problema. Al gobernador del Estado de México le incomodaron tales comentarios y decidió cerrar los basureros mexiquenses para la CDMX. Nadie sabe ni ha sabido cuál es la relación científica entre cerrar basureros y reducir los niveles de ozono. La CAME, frágil en su interlocución, se refugió en la naturaleza. Su titular explicó que la situación se debió al paso de una tormenta invernal, a los cielos despejados, a la ausencia de viento y a la alta radiación solar.

En esos días, circuló la versión de que una de las causas de tanto ozono en la atmósfera era el aumento de vehículos por una resolución de la

SCJN. En julio de 2015, el máximo tribunal había resuelto a favor de que un juez pudiera otorgar una suspensión a quienes cumpliendo las normas de verificación, pudieran obtener un holograma que les permitiera circular todos los días, atendiendo al nivel de contaminantes del automóvil sin importar el año del mismo. En un comunicado del 17 de marzo señaló que su decisión “no tuvo como finalidad ni alcance, permitir indiscriminadamente la circulación de vehículos automotores en el Valle de México”... fue... “en protección del principio de igualdad, como valor primordial en todo Estado de derecho”. No se imaginaron los ministros que su resolución abriría la puerta, precisamente, para que las autoridades tomaran la decisión errónea de suspender tal regulación, lo que derivó en un aumento del número de vehículos en circulación. La Corte aventó la piedra y escondió la mano.

Cuando los niveles de contaminación ya no representaban mayor problema, apareció en escena el siempre ausente titular de la Semarnat, cuya comunicación ha sido por costumbre austera y tímida. Envió un *tweet*, el 17 de marzo que decía: “continuando trabajo conjunto a favor de habitantes del Valle de México, hoy tendremos reunión de trabajo”. Ese día, se erigió como árbitro en la disputa entre las autoridades del CDMX y del Estado de México. En su calidad de juez y parte (la Semarnat es autoridad involucrada en la crisis atmosférica), frente a cámaras, y estrechando manos con el jefe de gobierno de la CDMX y el gobernador del Estado de México, él mismo anunció el levantamiento de la Fase I, la reapertura de los basureros y la modificación del PCAA. Qué curioso: el PCAA había sido modificado un mes antes, el 5 de febrero de 2016.

Ante la crisis, las autoridades *et al.* se lavaron las manos. La aplicación del HNC con la restricción de vehículos un día a la semana laboral por contingencia durante esos pocos días, confirmó su esencia temporal y excepcional y, por lo tanto, correctiva, como ha sido en los últimos años. Pero gracias a la desmemoria, la CAME, con la anuencia de la Semarnat, la CDMX y el Estado de México, anunció el 30 de marzo que a partir del 5 de abril y hasta el 30 de junio todos los vehículos, sin importar holograma, dejarían de circular un día de la semana laboral, incluyendo los sábados. Otra vez la desmemoria. De nueva cuenta la medida draconiana. Y ahora como justificación, los discursos a la vieja usanza de la propaganda nazi.

IV. CUARTO ENGOMADO

Cuarto engomado: las medidas draconianas estériles y el principio de orquestación. Joseph Goebbels concibió, como parte de la propaganda nazi, el llamado principio de orquestación, que consiste en escoger un número reducido de ideas, repetirlas una y otra vez, y presentarlas constantemente desde diferentes perspectivas pero siempre convergiendo sobre el mismo concepto, para no dejar lugar a dudas. De aquí la famosa frase de que si una mentira se repite lo suficiente, acaba por convertirse en verdad. Esto es lo que precisamente nos quieren hacer creer las autoridades federales y locales al imponer la ampliación del HNC (del 5 de abril al 30 de junio) en el que todos los vehículos, sin importar holograma, descansen un día de la semana laboral, incluyendo los sábados, con la justificación de que con ello se habrá de proteger la salud. Esta forma de actuar es de las preferidas por gobernantes ignorantes y/o autoritarios que buscan justificar la imposición de medidas draconianas irracionales: éstas no sólo no resuelven de fondo el asunto que les dio origen, sino que se vuelven estériles e intrascendentes.

Recordemos que el HNC bajo el esquema de que los vehículos descansen, sin importar holograma, un día de la semana laboral, incluyendo los sábados, es una medida esencialmente *temporal y excepcional* (se refiere a unos cuantos días, cuando mucho una semana, y su aplicación es exclusiva para el tiempo de la contingencia, *i. e.* cuando se rebasen los puntos IMECA señalados, que hace unos días era de 180, y ahora de 150), y por tanto *correctiva* (con lo que se pretende reducir los altos niveles de contaminación y disminuir eventualmente la circulación del parque vehicular). Pero las autoridades federales y locales cambiaron las reglas del juego. Volvieron a retorcer (ellos le llaman “ampliar”) y a tergiversar (ellos le llaman “endurecer”) el HNC para el periodo del 5 de abril al 30 de junio. Y para justificar todo esto, crearon discursos mentirosos, que repiten y repiten, para hacernos creer que son verdaderos. Veamos de qué se trata.

Primero, no respetaron la idea de que una medida drástica, como lo es retirar de la circulación, sin importar holograma, todos los vehículos un día de la semana laboral, incluyendo sábados, sólo puede ser transitoria, amén de reproducir errores del pasado y crear algunos nuevos. Una medida draconiana, transitoria, no puede durar casi dos meses y medio, pero engañosamente nos repiten que esta medida es temporal: una mentira que busca ser verdad. El HNC ampliado para éste periodo no tiene nada

de temporal conforme lo hemos explicado en éste y en los engomados anteriores. En todo caso, se trataría de una medida *estacional*, particularmente por lo que mencionaremos a continuación.

Segundo, tampoco se respetó la circunstancia de excepcionalidad en la ampliación del HNC bajo un esquema drástico, el cual corresponde sólo a una situación en la que se rebasan los niveles permisibles de contaminación. Lo retorcido de la decisión del pasado 30 de marzo es que al momento de anunciarse no se sabía si tendríamos esos episodios críticos, ya que sólo se pronosticaron escenarios de poca dispersión de contaminantes vinculados a una alta radiación solar, intensa estabilidad atmosférica y poca humedad. La excepcionalidad se volvió normalidad profética para el periodo anunciado, pero como veremos en el quinto y último engomado, el oráculo no correspondió a la realidad.

Tercero, el carácter correctivo del HNC es, por lógica, *ex-post* (una vez que ha ocurrido la contingencia) y no *ex-ante* (no es una medida preventiva). Sin embargo, la imposición del HNC bajo el esquema ya aludido, rompió con su esencia correctiva y se transformó en una medida para evitar o prevenir los altos niveles de contaminación. Así, la decisión “correctiva” enfrentará una situación que todavía no ha ocurrido, que es inexistente, y que es, según las autoridades, la que protegerá la salud de la población. Lo que ahora será correctivo para el periodo del 5 de abril al 30 de junio, es el doble HNC siempre y cuando se rebase la concentración máxima, lo que ocurrió el miércoles 6 de abril con más de 150 puntos IMECA originando la activación de la “modernizada” Fase I del PCAA.

Cuarto, otra mentira que busca ser verdad es que la razón principal por la que se amplió el HNC es la protección a la salud. No dudo que esto sí les preocupe a algunas autoridades federales y locales, pero si verdaderamente les importara —como repiten y repiten— ¿por qué no han actuado los últimos años para evitar (o sea, prevenir) los episodios críticos atmosféricos? Nadie niega los logros alcanzados, pero ahí sigue el crecimiento urbano desmedido (Santa Fe); los megaproyectos (NAICM); el aumento de vehículos (5.5 millones); los incentivos para usar automóviles (segundos pisos en CDMX y Estado de México); el parsimonioso “mejoramiento” del transporte público; entre otros. ¿Entonces?

Por último, ¿por qué razón no se han deslindado responsabilidades para el episodio atmosférico de mediados de marzo? Insistimos: las auto-

ridades federales y locales repiten engañosamente que la salud es lo que se debe cuidar, que es, como dijo el presidente de la República, “un bien mayor.” Sin embargo, no hay responsables por los daños ocasionados a la salud de los habitantes de la ZMVM, ni por las muertes prematuras ocurridas, como tampoco los ha habido en contingencias anteriores. Los estudios de morbilidad y mortandad desde hace años son alarmantes, pero a nadie se le castiga, a nadie se le destituye.

Entre medidas draconianas estériles y discursos basados en el principio de orquestación, las autoridades inducen directa e indirectamente a los jueces a no otorgar suspensiones provisionales a los particulares que interpongan amparo en contra de la restricción de circular, un día de la semana laboral, incluyendo los sábados (particularmente vehículos con holograma 0 y 00). Ahora resulta que quienes interponen amparos son irresponsables porque “con la salud no se juega”, cuando los irresponsables son las autoridades por imponer medidas draconianas con endeble bases científicas y sin fundamentos legales. Si existen responsables por los daños causados a la salud, y por las muertes prematuras ocurridas durante las contingencias (o incluso sin ellas), han sido las autoridades federales y locales que no han garantizado ni nuestro derecho de protección a la salud ni nuestro derecho al medio ambiente sano para nuestro desarrollo y bienestar, según lo dispone el artículo 4o. constitucional, párrafos cuarto y quinto, respectivamente.

V. QUINTO ENGOMADO

Quinto engomado: lo más absurdo y el recuerdo de Sir Winston Churchill. Lo más absurdo que he escuchado en las poco más de dos semanas que llevamos de ampliación del HNC (del 5 al 21 de abril), es que esta medida “está dando los resultados” esperados. Lo dijo precisamente el titular de la Semarnat en una entrevista por Radio Fórmula con Ciro Gómez Leyva el miércoles 20 de abril por la mañana. ¿Quién le pudo haber aconsejado que dijera semejante cosa? ¿Alguno de sus asesores o científicos orgánicos?

Al parecer, el parámetro que utilizó el titular de la Semarnat para decretar el éxito del HNC (en el que se restringe la circulación de todos los vehículos un día de la semana laboral, incluyendo los sábados, sin importar el holograma) es que en los quince días que lleva su aplicación (con

excepción del 5 de abril en el que se rebasaron los 150 puntos IMECA) “no se ha vuelto a presentar ningún episodio de más de 150 IMECAS...”. Y para el secretario, eso “era justo de lo que se trataba este nuevo plan, de prevenir estos altos picos de ozono y hasta ahorita lo hemos realizado”.

Lo que quizá ya olvidó nuestro desmemoriado secretario, es que según la información disponible de los máximos diarios de concentración por ozono, esos “picos” se han presentado de manera muy esporádica últimamente. Por ejemplo, durante todo 2015 sólo se rebasaron los 150 puntos IMECA por ozono en 12 días, y eso sin tener HNC ampliado. O dicho de otro modo, de los 365 días de 2015, durante 353 días no ocurrió ningún episodio de más de 150 IMECAS, es decir, no se necesitó de un HNC draconiano para evitar o prevenir que se presentaran esos niveles de contaminación, que ocurrieron excepcionalmente sólo en doce ocasiones.

Precisando la información anterior, de esos *doce* días de 2015, sólo cinco rebasaron ligeramente los niveles de concentración de 150 puntos IMECA. Así, los días y meses en los que se presentaron en alguna de las casetas atmosféricas tales niveles fueron el 3 de marzo con una concentración máxima de 160 puntos; el 8 de abril con 162; el 9 de abril con 169; el 4 de mayo con 153; el 5 de mayo con 160; el 9 de mayo con 165; el 10 de mayo con 153; el 19 de mayo con 152; el 10 de junio con 179; el 11 de junio con 154; el 14 de julio con 155, y el 4 de octubre con 176. Cabe mencionar que durante 2015 sólo se activó en seis ocasiones la ahora extinta fase de precontingencia por ozono, y nunca se activó la Fase I del PCCA que comenzaba cuando se rebasaban los 180 puntos IMECA.

De manera tal, que no hay relación alguna entre el supuesto beneficio del HNC ampliado y la reducción del ozono por debajo de lo que ahora se considera un episodio crítico: más de 150 puntos IMECA.

Adicionalmente, se antoja sumamente extraño que el titular de la Semarnat hiciera un comentario como lo hemos descrito, con apenas unos cuantos días de implementado el programa. Es anticipado, meramente político. En todo caso, lo que verdaderamente resalta de la implementación del HNC ampliado es que, en sus escasos 16 o 17 días de vida, se ha observado que el mismo día de su inicio, el martes 5 de abril, se rebasaron los 150 puntos IMECA y se tuvo que activar para el miércoles 6 de abril la Fase I del PCAA. Aún más, en los días subsecuentes, en diversas ocasiones se alcanzaron niveles mucho muy cercanos a los 150 puntos

IMECA, y casi todos por encima de los 140 puntos. Así, por ejemplo, en alguna caseta atmosférica se alcanzaron para el jueves 7 los 148 puntos; el viernes 8 los 149; y el sábado 9 los 145. El domingo 10 bajó a 130, pero para el miércoles 13 fue de 144 puntos. El domingo 17 se incrementó a 148, y los días 19, 20 y 21 comenzaron a caer lluvias muy fuertes (en algunas partes con granizo), y por lo tanto los niveles de contaminación disminuyeron considerablemente. No ha habido en estos últimos días esa poca humedad que los profetas de la CAME predijeron.

De la disminución del tránsito vehicular, las autoridades federales y locales han hablado poco, pero se supone que al día dejan de circular 1.2 millones de vehículos. Si se estima que en la actualidad existen poco menos de 5.5 millones de vehículos, con la ampliación del HNC estarían circulando unos 4.2 millones. Este es más o menos el mismo número de vehículos que circulaban entre 2006 y 2008, cuando la velocidad promedio en las principales vías rápidas como Periférico y Viaducto era de 13 a 20 kms/hora. Con el reglamento de tránsito actual, y no obstante el incremento de segundos pisos y otras obras viales, es difícil pensar que el tránsito en la ZMVM haya mejorado con el HNC. De hecho, y como lo han venido informando los diferentes espacios noticieros, los congestionamientos viales continúan.

Las propuestas para mejorar verdaderamente la calidad del aire y permitir una mejor movilidad en la ZMVM han sido —y seguirán siendo— las mismas de siempre en muchos sentidos: detener el crecimiento urbano y poblacional; mejorar el transporte público ampliando las líneas del metro, los autobuses eléctricos y el metrobús; desincentivar el uso y propiedad de los autos particulares; restringir la circulación a camionetas; proteger el suelo de conservación; sustituir vehículos gubernamentales a gasolina por vehículos híbridos; dar estímulos fiscales a particulares para adquirir vehículos híbridos y eléctricos; combatir la corrupción y la impunidad; fortalecer las verificaciones ambientales y, ciertamente, hacer del HNC un programa tanto temporal y excepcional (sólo el tiempo que dura la contingencia y no ridículamente de varias semanas) y, por ende, correctivo.

No sólo es la salud lo que ahora preocupa o debe preocupar, sino la imposición de medidas draconianas y el autoritarismo florecientes de algunas autoridades federales y locales. Parece que con sus discursos, mensajes, acusaciones y actos de autoridad, quieren acallar las voces críticas,

descalificar a quienes interponen amparos, excluir a expertos y científicos no gobiernistas, y orillarnos a claudicar y rendirnos en la búsqueda de una ZMVM sin tanto megaproyecto ni tanto funcionario público ignorante, neófito, inepto y corrupto.

Aprendimos desde hace mucho tiempo, algunos, es decir, los que aún tienen memoria, que la propaganda nazi tuvo un contrincante letal que acabó por derrotarla. Me refiero a una frase de Sir Winston Churchill pronunciada en uno de sus discursos en 1940: *we shall never surrender*.