

El “Hoy No Circula” y nosotros los mexicanos



Vittorio Alinari, 1895

Cuando en el mes de noviembre de 1989 se implantó el programa “Hoy No Circula” se hizo con el fin de retirar de la circulación, en los días laborables, el 20% de los autos particulares. Con ello se esperaba una reducción hasta del 12% en las emisiones contaminantes de los vehículos dado que éstos son responsables del 60% de las emisiones de los vehículos y como consecuencia se esperaba la correspondiente reducción en el consumo de la gasolina.

Las bondades del programa se podrían alcanzar solamente si la

población que utiliza ese transporte se quedara en su casa esos días. Si por el contrario, se desplaza en algún otro vehículo, o usando el transporte público, las emisiones por este medio de transporte y el consumo de gasolina se incrementan considerablemente, reduciendo así el impacto que se perseguía inicialmente con el programa.

Al retirar el 20% de los vehículos particulares, en principio, se debía facilitar la circulación en las calles reduciendo así los embotellamientos y por consiguiente la contaminación y el consumo de ga-

solina. Sin embargo, al sumar el incremento en el consumo del transporte alternativo, no podía esperarse una reducción significativa en la contaminación, pero sí un aumento considerable en las molestias a que está sujeta la población.

De estos simples razonamientos se deriva que el programa “Hoy No Circula” carece, desde un principio, de fundamentos sólidos que permitieran reducir la contaminación y el consumo de gasolina y por ello nunca debió de implantarse.

Por otro lado la experiencia del programa indica, al comparar los índices de contaminación de la ciudad de México antes y después de aquel 20 de Noviembre de 1989, que no se detectaron cambios significativos en los niveles de contaminación (como se decía debían haber ocurrido) ni tampoco se observó, como se muestra en la figura 1, una disminución en el consumo mensual de la gasolina en esas fechas, hecho que por sí solo probaría que la medida estaba funcionando. Esto obedece a que las fluctuaciones estadísticas causadas por cambios en los vientos y en las emisiones son mucho mayores que las debidas al programa.

En la figura 2 se muestran las ventas de coches en todo el país para los años comprendidos entre 1960 y 1993 (en número de unidades). En ella se observan las reducciones drásticas en las ventas, claramente asociadas a la situación

económica por la que atraviesa el país, más que a cualquier otro factor.

Si se considera que la medida del "Hoy No Circula" (desde sus inicios cuando era de forma voluntaria) tuvo sus orígenes allá por el año de 1987, ésta bien puede estar relacionada con una drástica caída en el volumen de ventas de coches nuevos. Como resultado de la recuperación en las ventas en el año de 1989, el incremento de coches en circulación compensó la reducción diaria de vehículos asociada con el programa "HNC", volviendo a tener embotellamientos similares a los observados antes de la implantación de la medida. Esto influyó también a que no se haya observado ninguna disminución en el consumo de la gasolina.

Una vez más, los mexicanos habíamos encontrado la manera de obedecer una ley y al mismo tiempo seguir viviendo igual que antes: "Me compro un segundo coche", "No vendo la carcachita", "Se lo pido prestado a mi compadre", etc., son algunas de las medidas a que se recurre para seguir con los desplazamientos acostumbrados. Las actividades cotidianas del mexicano continúan igual que antes.

Medidas para reducir las distancias recorridas como pueden ser el cambiarse cerca del lugar de trabajo o a un trabajo cercano a la casa, o cambiar a los hijos a escuelas más cercanas, o medidas como adecuar los itinerarios para

evitar las horas pico y reducir los embotellamientos, son medidas poco utilizadas, pero que pueden reducir los consumos de gasolina y la contaminación ambiental así como los gastos.

Cabe hacer hincapié que la reducción observada en el consumo de gasolina en el Valle de México en 1995 (última columna de la figura 1), se debió más a las condiciones económicas del país que a una racionalización de su consumo.

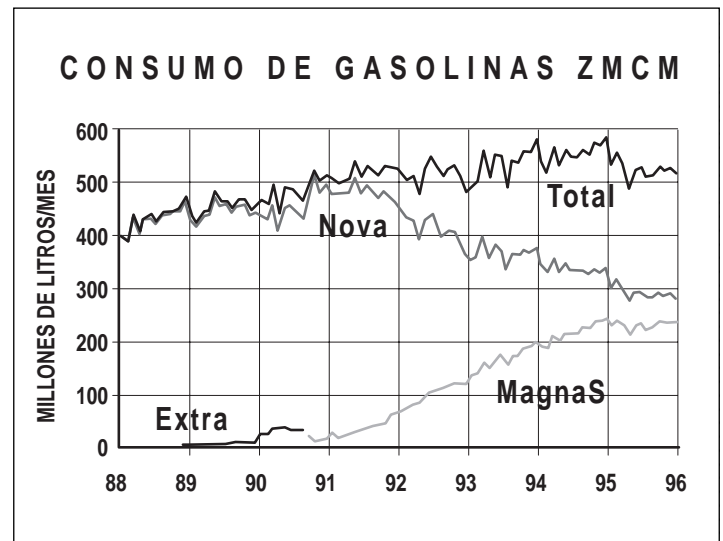
Al inicio el programa "Hoy No Circula" parecía ser un éxito, pero ello se debió sólo a las condiciones meteorológicas favorables que prevalecieron. Con el paso de los años el programa "Hoy No Circula" ha demostrado su ineficiencia para cumplir con sus cometidos y finalmente parece que está en vías de ser derogado. Sólo ha servido como fuente de ingresos extraordinarios para el mercado automotriz, para los talleres de servicio y los verificentros y para algunas personas encargadas de cuidar que los coches no circulen. Es cierto que la gran mayoría de los mexicanos nos hemos apegado al programa, sin embargo, en el medio intelectual en el que nos desenvolvemos, solemos ser muy distraídos y olvidar alguna vez que el coche no puede circular, lo que suele costarnos desde la mitad de la multa establecida hasta la totalidad de ésta y un día en el corralón.

El método escogido para derogar el programa es lento. Empieza por

reconocer que los coches con convertidor catalítico emiten de 10 a 15 veces menos contaminantes que un vehículo sin convertidor, y por lo tanto, es mejor que circule todos los días dándole la calcomanía "cero" si realmente emite pocos contaminantes. Se inventó una calcomanía "uno" para los coches exentos del "Doble Hoy No Circula", y la calcomanía "dos" que indica que se está dentro de los niveles establecidos pero que se le aplica el "Doble Hoy No Circula"

Cuando los niveles o Índice Metropolitano de Calidad del Aire (IMECA) llegan a valores cercanos a los 300, para poder reducirlos a niveles seguros para la población, es necesario reducir las emisiones a un 50%. Esto se puede lograr suprimiendo la circulación de casi la totalidad de los coches particulares que, como se mencionó anteriormente, son responsables del 60%

Figura 1. Consumo de Gasolinas en la zona Metropolitana de la ciudad de México. Nótese que no hay cambio significativo a fines de 1989.



de las emisiones. Tales condiciones tienen lugar en aquellos días del año en que sopla muy poco el viento, situación que es fácilmente predecible con 24 horas de anticipación; ya que corresponden a un anticiclón sobre la ciudad de México y que por lo tanto pueden tomarse las medidas pertinentes antes de que esto suceda.

Como medida intermedia en estos casos se aplica el "Doble Hoy No Circula" situación en la que (entre otras medidas) se retira de la circulación el 40% de los coches particulares. Afortunadamente, los días de contingencia ambiental son pocos en el año y cabe esperar que vayan siendo menos conforme dejen de circular los coches sin convertidor catalítico.

La política actual fomenta la compra de coches nuevos en sustitución del "viejito", desechando la

idea de conservar a éste como el segundo coche o comodín. Esto es conveniente para todos, inclusive para los que no tenemos un coche nuevo pues, en definitiva, ¡todos respiramos el mismo aire! Como ya es costumbre, no falta un pelo en la sopa, en lugar de establecer como condición única que los niveles de emisión estén por debajo de ciertos límites para optar por la calcomanía "cero", se pide además que sean coches con convertidor catalítico y que sean del año de 1993 o más reciente. Esto tiene dos inconvenientes: primero, que aunque alguien logre que su coche emita con valores inferiores a los límites establecidos para la calcomanía "cero" no la pueda obtener. Segundo, se sabe que existen coches anteriores a 1993 que tienen ya convertidor catalítico y que por sus niveles de emisión pueden

pasar la prueba sin problemas, pero que no se les da la calcomanía por el solo hecho de ser modelos anteriores a 1993, aunque tengan convertidores catalíticos nuevos.

En detalle, el primer punto influye en que desalienta a probar otros dispositivos o a la conversión del sistema a poner un convertidor catalítico. Esto desalienta a que se realicen proyectos en los centros de investigación para desarrollar nuevos dispositivos o catalizadores alternativos.

Pero lo que realmente parece inconcebible es que a los coches de provincia se les niega "a priori" la posibilidad de tener la calcomanía "cero" o la calcomanía "uno" sin importar el modelo, el año ni los niveles de emisión. Esto parece inverosímil, pero se puede confirmar con amigos y conocidos, que hayan traído sus coches a verificar a la ciudad de México para tener la calcomanía "cero" y poder venir cualquier día de la semana, pero se encontraron con que se les niega el servicio por venir de provincia. Por ser una prueba voluntaria para los vehículos de provincia y solamente se les da la calcomanía "dos", resulta que pagan y hacen cola para salir con los mismos derechos con los que entraron. ¿Para qué entonces perdieron su dinero y su tiempo verificando el coche?

Esta restricción contribuye a la fama de prepotencia que se nos asocia a los chilangos en provin-

Figura 2. Ventas totales de las cinco marcas que venden coches en el país. Se nota claramente las reducciones asociadas a la mala situación económica.



cia. La verdad es que no se entiende la lógica de esta medida, hasta donde se sabe todos los mexicanos somos iguales (aunque sospechamos que la Constitución es un libro poco leído en nuestros días). Es más, en los estados en que se tienen centros de verificación, éstos deberían de estar capacitados para dar calcomanías "cero" o "uno" según sea el caso. Es de esperar que estas líneas sir-

Aunque sospechamos que la corrección va a tomar un tiempo, ya que la disposición de que solamente coches del Distrito Federal y del Estado de México pueden exentar, fue publicada en el diario oficial del 29 de enero de 1997. Por otra parte, es de reconocerse el esfuerzo de producir gasolina Premium con menos de 100 ppm de azufre, lo que evita el envenenamiento prematuro del converti-

mites establecidos en la verificación obligatoria, la cual tampoco puede influir en la reducción de la contaminación por la manera en que se efectúan las medidas. Pero ese es tema de otro texto.

Los puntos analizados en esta nota son particularmente importantes ahora que las ciudades de Guadalajara y Monterrey presentan problemas de contaminación atmosférica. ¡Se debe evitar cometer los



Dieter Appelt, 1980

van para corregir una falla administrativa que causa un malestar innecesario en la población y que, por otro lado, tampoco les reditúa un beneficio. En principio, acaso las autoridades no están a nuestro servicio.

ador catalítico. La nueva Magna-Sin, aunque con menor contenido de azufre, todavía afecta el convertidor catalítico.

Pero parece que esto sólo es un derroche de optimismo, como lo demuestra la frecuencia y los lí-

mismos errores que se han cometido en el Distrito Federal!

Héctor G. Riveros
Enrique Cabrera
Instituto de Física, UNAM