

Justificación de la Emergencia

En los primeros meses del año 2016 se presentaron altas concentraciones de ozono en la Zona Metropolitana del Valle de México, las cuales se originan por complejas reacciones químicas que ocurren por la interacción de la luz solar y contaminantes primarios como los óxidos de nitrógeno y los compuestos orgánicos volátiles. Estas concentraciones de ozono se vieron favorecidas por condiciones meteorológicas tales como la poca dispersión de contaminantes, asociada a una alta radiación solar, altas temperaturas, estabilidad atmosférica y poca humedad en el ambiente, lo que motivó que la Comisión Ambiental de la Megalópolis declarara contingencia ambiental los días 16 y 17 de marzo, 5 de abril, 3, 4, 5, 14 y 31 de mayo, por lo que tomando en consideración los valores de concentración máxima permisible para el ser humano de contaminantes en el ambiente, determinados por la Secretaría de Salud, resulta necesario adoptar medidas para disminuir el riesgo para la población que habita o realiza actividades en los Estados de México, Hidalgo, Morelos, Puebla, Tlaxcala y la Ciudad de México.

La decisión de enfocar la emergencia de la contaminación atmosférica en los vehículos automotores en circulación se cimentó en la información arrojada por los programas, informes y estadísticas publicadas por diferentes dependencias estatales y federales, tales como los Inventarios de Emisiones de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM), de la Secretaría del Medio Ambiente del Distrito Federal (SEDEMA), de diversos documentos del Instituto Nacional de Ecología y Cambio Climático (INECC), así como en los Programas para Mejorar la Calidad del Aire en el Valle de México (PROAIRES), en los Sistemas de Cuentas Nacionales de México: Cuentas económicas y ecológicas de México, del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), en Normas de la Secretaría de Salud, además de las cifras de población de CONAPO.

Adicionalmente, se contó con información de otros organismos como el Centro Mario Molina, el Centro Mexicano de Derecho Ambiental (CEMDA), el Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO), el Instituto de Políticas para el Transporte y Desarrollo México (ITDP), la Organización Mundial de la Salud (OMS) y la Environmental Protection Agency (EPA), entre otros.

De acuerdo al Inventario de Emisiones de Contaminantes y de Efecto Invernadero de la Zona Metropolitana del Valle de México 2012, el sector transporte es el mayor consumidor de combustibles fósiles con el 58.8%, y genera el 98% de emisiones de monóxido de carbono (1.57 millones de toneladas), un 88% de óxidos de nitrógeno (210 mil de toneladas), 79% de carbono negro (1,676 toneladas) y 49% de gases de efecto invernadero (24 millones de

toneladas) del total. Además de considerar que los hidrocarburos que son precursores de ozono - conformados entre otros elementos por compuestos orgánicos volátiles y óxidos de nitrógeno- en su mayoría provienen de los vehículos en circulación.

Aunado a lo anterior se debe considerar que de acuerdo con el inventario, señalado anteriormente, al año 2012 en la Zona Metropolitana del Valle de México se tenían registrados más de cinco millones de vehículos (75% de uso particular), lo que significa un incremento de un poco más del doble de vehículos registrados en la zona metropolitana mencionada en los últimos veintidós años, lo que ha generado un aumento del tráfico, de congestionamientos viales y como consecuencia, una disminución en la velocidad de circulación, lo que incide en el incremento de emisiones a la atmósfera provenientes de los vehículos en circulación.

Asimismo, la contaminación del aire representa una amenaza para la salud de la población que habita en zonas urbanas densamente pobladas. Las cifras más recientes del INEGI (Cuentas Económicas y Ecológicas de México) indican que la contaminación atmosférica representó los mayores costos ambientales en 2014, al ubicarse en 542 mil 283 millones de pesos, lo que representa el 3.2% del Producto Interno Bruto (PIB).

Frente a este panorama, y considerando que la emergencia antes indicada no se agota aún ante el cambio en las condiciones meteorológicas sino que se mantiene al existir un incremento en las emisiones por el aumento de la flota vehicular y de otras fuentes de emisión, se consideró que entre las medidas emergentes que resultarán adecuadas para disminuir las concentraciones de contaminantes en la atmósfera, en lo relativo a las emisiones de los vehículos automotores en circulación, se debían de establecerse:

- Límites máximos de emisión más estrictos para vehículos automotores en circulación así como el establecimiento de métodos de prueba para la certificación de sus emisiones contaminantes y la definición de los procedimientos para la aplicación de dichos métodos.

Actualmente al no contar con una NOM definitiva en la materia, se considera necesario prorrogar por seis meses más la vigencia de este instrumento regulatorio para prevenir y continuar con la mitigación de las altas concentraciones de ozono en la Ciudad de México, Hidalgo, Estado de México, Morelos, Puebla y Tlaxcala y de la contaminación atmosférica en general generada por vehículos automotores en circulación, además de evitar caer en un vacío regulatorio en la materia que rige dicha norma.