

Programa Hoy No Circula: recomendaciones mal implementadas



[Universidad Iberoamericana](#)

22.07.2014

Irving Rosales*

En junio el Gobierno del Distrito Federal (BDF) publicó el Programa Hoy No Circula (HNC) y el Programa de Verificación Vehicular. Mucho ya se ha dicho sobre sus costos y beneficios, por lo que hoy enfocaremos la discusión sobre la justificación que da el GDF al nuevo y controversial programa.

¿Por qué esta discusión? Porque la justificación técnica en que dice basarse el GDF son las recomendaciones presentadas por el Centro Mario Molina (CMM) en su Evaluación al Programa Hoy No Circula en la ZMVM. Pero, ¿en verdad se están siguiendo las recomendaciones sugeridas por dicho centro?

En la evaluación (disponible en la página del CMM) se establece que la ciudad de México ocupa el primer puesto en contaminación por ozono y en contaminación por material particulado, cuyas principales fuentes de emisión son los vehículos particulares y el transporte de carga, respectivamente.

Del estudio, las principales recomendaciones son: que vehículos de hasta 10 años de antigüedad circulen diario; holograma 1, que autos de hasta 15 años no circulen un día entre semana y un sábado al mes; holograma 2, que autos de hasta 20 años tengan una restricción de dos días entre semana; que vehículos con más de 21 años no puedan circular. Transporte público y de carga: se sugiere fuertemente incorporar a todo tipo de transporte de carga al HNC. Taxis: que sólo funcionen mediante sitios y como máximo 10 años.

Además, algo muy importante que establece el estudio es que el HNC por sí mismo no tiene la capacidad de continuar dando resultados importantes en materia de reducción de contaminantes y resulta indispensable aplicar otras políticas como: revisión específica a convertidores catalíticos cada cuatro años; mayores exigencias a las unidades a diésel; regular transporte escolar y de personal para que cuenten con sistemas de control de emisión de partículas; asegurar la calidad del transporte público, sistematizar sus horarios y destinos con paradas fijas. Finalmente, menciona que las medidas propuestas funcionan en conjunto, y que si alguna de ellas no se instrumenta, la efectividad de las restantes será drásticamente menor.

Al comparar esto con el diseño del nuevo HNC, se observa que no sigue las recomendaciones del CMM. Entonces, más allá de si las recomendaciones son implementables o no, una fuerte crítica al diseño del HNC es que lo justifican con base en recomendaciones que no están siguiendo. Nadie duda de la importancia de reducir las emisiones contaminantes, pero ¿para qué decir verdades a medias? ¿Para qué decir que sigues “recomendaciones científicas” cuando en realidad no lo haces?

Finalmente, otra importante crítica al HNC tiene que ver con su implementación. Suponga que usted tiene un carro de nueve años de antigüedad con engomado azul. Lo verificó en junio y obtuvo el antiguo holograma 2 con el cual no circulaba un día entre semana y un sábado al mes. Pero con el nuevo HNC no puede circular ningún sábado hasta que obtenga el nuevo holograma 1 en su próxima verificación en noviembre. En este contexto, el numeral 7.6.4 del Programa de Verificación establece que usted podrá verificar su vehículo antes de su periodo de verificación, lo cual tiene sentido; pero también establece que esto no lo exime de cumplir con la verificación en el periodo que corresponda. Es decir, para poder circular dos sábados por mes de aquí a noviembre, ¡va a tener que verificar dos veces en el mismo semestre! Si la verificación es semestral, ¿cuál es el objeto de esta restricción? ¿Para qué hacerle pagar dos veces a las personas cuando su vehículo sí cumple con la norma ambiental? Y aquí no encuentro justificación alguna.

Instrumentar políticas públicas eficientes es una tarea muy compleja que requiere estudiar los incentivos que enfrentan las personas, sus efectos directos e indirectos. Para que una política bien intencionada no termine generando resultados contraproducentes, su diseño debe estar cuidadosamente pensado y justificado. Y esto desafortunadamente no se observa en el nuevo HNC.

** Coordinador de la licenciatura en economía y académico de la maestría en políticas públicas, Universidad Iberoamericana.*