



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MÉXICO

**FACULTAD DE ESTUDIOS SUPERIORES
ACATLAN**

**La contaminación del aire en la Delegación Política de Coyoacan y su
regulación jurídica en los últimos veinte años.**

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:

LICENCIADO EN DERECHO

P R E S E N T A:

MÓNICA SOFÍA RAMÍREZ ROJAS.

ASESOR: LIC. FRANCISCO BERDEJA HERNÁNDEZ

JULIO DE 2008.



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

A G R A D E C I M I E N T O S

A DIOS

Por permitirme existir y ser parte de este mundo; por haberme dado a la Mamá y familiares que tengo; por haberme dado la bendición de conocer a Jorge, por permitirme haber estudiado en la UNAM que es una de las mejores Universidades del mundo, por permitirme conocer a los amigos que tuve y tengo; por permitirme conocer a la gente con la que día a día convivo en el trabajo, por permitirme relacionarme con la gente la cual quiero y admiro diariamente por permitirme ver la luz de cada día , doy gracias a Dios por todas sus bendiciones inmerecidas y al cual no tengo la forma de pagar tantas bendiciones, solamente subrayo en decir GRACIAS DIOS MIO.

A MI MAMA

Sofía Rojas Navarro, por haberme dado y conservado la vida, por luchar día con día para proporcionarme lo mejor, por enseñarme que única forma de salir adelante es trabajar y luchar para obtener lo que queremos, por ser mi mejor ejemplo de lucha, por ser mi mejor amiga, porque gracias a Usted soy lo que soy, porque no tengo la forma de pagar todo lo que hecho y sigue haciendo por mi, solo me resta decirle gracias por ser mi MÁMA y darme la oportunidad de conocerla.

A MI ESPOSO:

Jorge Munguía Hidalgo, por permitirme ser parte de tu vida, de tus triunfos, de tus fracasos y de tus sueños, por aceptarme tal y como soy, por ser una guía en vida, por ser el mejor amigo y consejero, por apoyarme incondicionalmente en todos mis proyectos, por aceptar estar a mi lado el resto de nuestras vidas, por brindarme tu cariño, amor y comprensión, por creer en mi y apoyarme para hacer realidad mis sueños, por tantas cosas hermosas que significas para mi, muchas gracias y que Dios nos conserve unidos con amor.

A MI HIJO

Jorge Alfonso Munguía Ramírez; por que eres un hijo deseado, añorado y esperado por tus padres, familiares y amigos, eres el mejor regalo que me ha concedido Dios, el mejor incentivo para seguir trabajando y esforzándome día con día, porque Dios me dio la oportunidad de conocerte y la gran responsabilidad de amarte, cuidarte y proporcionarte las herramientas necesarias para que salgas adelante en tu vida con responsabilidad, muchas gracias por haber llegado a mi vida y simplemente me resta decirte TE AMO y SIEMPRE CONTARAS CONMIGO.

A MI HERMANA

Teresita del Niño Jesús Ramírez Rojas; por cuidarme y ser siempre un apoyo en mi vida, por permitirme ser tu hermana y compartir contigo mis triunfos, fracasos y sueños, por ser mi consejera, por permitirme ser parte de tu familia, por haberme dado a mis sobrinas que tengo, por todo esto y más mil gracias.

A MIS SOBRINAS

Blanca Isela Enríquez Ramírez y Sandra Pamela Enríquez Ramírez; por ser mis únicas sobrinas, por ser en el caso de Blanca mi compañera de juego, mi amiga y consejera en algunos momentos de mi vida, en el caso de Sandra por ser mi sobrina la pequeña y la persona a la cual cuide y protegí, muchas gracias por ser parte importante en mi vida y a quienes quiero.

A MIS PADRINOS

Francisco Berdeja Hernández y Gloria Villavicencio Acuña; por haberme permitido conocerlos, por ser siempre un apoyo para Jorge y para mi, por ser mi maestro, por ser un ejemplo a seguir, porque siempre nos han brindado cariño y comprensión, por inculcarnos el amor al derecho y al estudio, por ser parte de nuestros triunfos, fracasos y sueños, solo me resta

externales un inmenso agradecimiento por todo lo que han hecho por nosotros.

A MI FAMILIA

Tanto consanguínea como política; por apoyarme, porque siempre han creído en mí, porque siempre me han brindado un lugar en sus vidas, porque siempre han estado a mi lado en los momentos mas difíciles, por todo esto y más muchas gracias.

A MI ESCUELA

Universidad Nacional Autónoma de México “FES ACATLAN”, por haberme brindado su nombre, apoyo, respaldo, por permitirme conocer a Jorge dentro de sus instalaciones, por dejarme ser parte de ella, por el hecho de ser universitario, por sus excelentes maestros y compañeros, por darme todo sin pedir nada a cambio, por brindarme sus conocimientos y tener así la oportunidad de ser alguien en esta vida, por sus profesores que sembraron en mí la semilla del conocimiento y la inquietud de estudiar mas, porque es nuestra máxima casa de estudios, por todo ello mil gracias.

CAPITULADO

INTRODUCCIÓN

CAPITULO I.

DATOS HISTÓRICOS DE LA CONTAMINACIÓN DEL AIRE

- 1.- ANTECEDENTES HISTÓRICOS EN EL AMBITO NACIONAL.
- 2.- ANTECEDENTES HISTÓRICOS EN EL DISTRITO FEDERAL
- 3.- ANTECEDENTES HISTÓRICOS EN LA DELEGACIÓN POLÍTICA DE COYOACAN

CAPITULO II

REGULACIÓN JURÍDICA EN MATERIA DE PROTECCION DEL AIRE EN LA DELEGACIÓN POLÍTICA DE COYOACAN.

- 1.- CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS.
- 2.- LEY GENERAL DEL EQUILIBRIO ECOLOGICO Y LA PROTECCION AL AMBIENTE
- 3.- LEY ORGÁNICA DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA DEL DISTRITO FEDERAL
- 4.- LEY AMBIENTAL DEL DISTRITO FEDERAL
- 5.- CODIGO PENAL PARA EL DISTRITO FEDERAL

- 6.- LEY GENERAL DE SALUD.
- 7.- LEY GENERAL DE EDUCACIÓN
- 8.- LEY DE DESARROLLO URBANO DEL DISTRITO FEDERAL.
- 9.- LEY GENERAL DE ASENTAMIENTOS HUMANOS.
- 10.- LEY DE TRANSPORTE Y VIALIDAD DEL DISTRITO FEDERAL
- 11.- LEY ORGÁNICA DE LA PROCURADURÍA AMBIENTAL Y DEL ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL DISTRITO FEDERAL.
- 12.- LEY DE RESIDUOS SÓLIDOS DEL DISTRITO FEDERAL.
- 13.- REGLAMENTO DE LA LEY GENERAL DEL EQUILIBRIO ECOLÓGICO Y LA PROTECCIÓN AL AMBIENTE EN MATERIA DE PREVENCIÓN Y CONTROL DE LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA
- 14.- REGLAMENTO DE LA LEY GENERAL DEL EQUILIBRIO ECOLÓGICO Y LA PROTECCIÓN AL AMBIENTE PARA LA PREVENCIÓN Y CONTROL DE LA CONTAMINACION GENERADA POR LOS VEHÍCULOS AUTÓMOTORES QUE CIRCULAN POR EL DISTRITO FEDERAL Y LOS MUNICIPIOS DE LA ZONA CONURBADA.
- 15.- REGLAMENTO INTERIOR DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA DEL GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL.
- 16.- REGLAMENTO DE CONSTRUCCIÓN PARA EL DISTRITO FEDERAL.
- 17.- REGLAMENTO DE TRANSITO PARA EL DISTRITO FEDERAL.

18.- REGLAMENTO DE LA LEY ORGANICA DE LA PROCURADURIA AMBIENTAL Y DEL ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL DISTRITO FEDERAL.

CAPITULO III.

INTERVENCIÓN DE LA DELEGACIÓN POLÍTICA DE COYOACAN ANTE LA PROBLEMÁTICA DE LA CONTAMINACIÓN DEL AIRE.

1.- INTERVENCIÓN DE LAS DEPENDENCIAS DE LA DELEGACIÓN POLÍTICA DE COYOACAN QUE REGULAN Y CONTROLAN LA CONTAMINACIÓN DEL AIRE EN DICHA DEMARCACIÓN.

2.- PLANES, PROGRAMAS Y PROYECTOS DE LA DELEGACIÓN POLÍTICA DE COYOACAN EN MATERIA DE CONTAMINACIÓN DEL AIRE EN LOS ÚLTIMOS VEINTE AÑOS.

CAPITULO IV.

PROPUESTAS PARA COMBATIR EFICAZMENTE EL PROBLEMA DE LA CONTAMINACIÓN DEL AIRE EN LA DELEGACIÓN POLÍTICA DE COYOACAN.

1.- MODIFICACIÓN DEL MARCO JURÍDICO QUE REGULA LA CONTAMINACIÓN DEL AIRE EN LA DELEGACIÓN POLÍTICA DE COYOACAN.

2.- LA PARTICIPACIÓN DE LA SOCIEDAD EN LA PROTECCIÓN DEL AIRE EN LA DELEGACIÓN POLÍTICA DE COYOACAN.

3.- SE PROPONE LA CREACION DE PLANES, PROGRAMAS Y PROYECTOS PARA COMBATIR LA CONTAMINACIÓN DEL AIRE EN LA DELEGACIÓN POLÍTICA DE COYOACAN EN FORMA EFICAZ Y ACORDE A LAS NECESIDADES DE SU SOCIEDAD.

CONCLUSIONES.

BIBLIOGRAFIA.

JUSTIFICACIÓN DEL TEMA

Considero vital exponerles esta importante reflexión que sin duda impacta su profundidad y realismo, haciendo mención que sin comida podemos vivir cerca de un mes, sin agua sólo unos cuantos días, pero sin aire moriríamos en minutos. Un aire envenenado es tan nocivo como la ausencia del mismo

La contaminación del aire, entre otros elementos, es uno de los problemas ambientales más importantes en el Distrito Federal; y en este trabajo de investigación me referiré en especial a lo que acontece en la Delegación Política de Coyoacán, debido a su importancia y raigambre histórico, social, cultural y económico que representa.

Las causas que originan esta contaminación son diversas, pero las principales son debido a la emisión de contaminantes, de automotores, baños públicos, laboratorios y en menor escala la quema de basura, circunstancias todas que han originado una degeneración del ambiente que es incompatible con la vida humana y la sobrevivencia del ecosistema en que subsistimos dentro de ésta circunscripción territorial.

De acuerdo a lo antes mencionado y tomando en consideración que nos encontramos inmersos en un Estado de Derecho, considero que es fundamental y sumamente importante realizar, a través del presente trabajo de investigación, un análisis del marco jurídico que regula la protección del aire en la Delegación Política de Coyoacán a efecto de poder determinar si dicho conjunto de leyes cumple con el objetivo de resolver las necesidades de la población en esta materia y si en verdad contempla el objetivo de prevenir y salvaguardar el bien último que es la vida, la salud y la integridad de la población, a través de una debida regulación legal en contra de la contaminación del aire en dicha demarcación territorial.

Por ello es importante destacar que para poder tener un aire menos contaminado, son fundamentales dos elementos: El primero de ellos se basa en la existencia de leyes que se apliquen concretamente para

resolver los problemas reales de la comunidad a este respecto así como la aplicación de las mismas, ya que si nuestra Legislación en materia de Contaminación del Aire es imprecisa, inaplicable, irreal, inobservable y poco efectiva para resolver el problema de nada sirve su existencia y se convierte en letra muerta situación que me obliga a realizar un análisis para poder determinar si un problema tan grave como lo es la Contaminación del Aire en la Delegación Política de Coyoacán efectivamente puede ser resuelto con el marco jurídico con que se cuenta o en verdad existe la necesidad de modificarlo o en su caso hasta crear uno nuevo.

El segundo elemento se basa en la concientización de todos y cada uno de los habitantes de la Delegación Política de Coyoacán dada la magnificencia del problema, ya que sin la participación activa de la sociedad no es posible tener la solución a ningún problema, menos uno tan grave como el que menciona en el presente trabajo de investigación, por lo que debemos de crear una conciencia y educación ecológica en todos los estratos sociales de dicha demarcación a fin de cambiar malos hábitos y costumbres, con el objeto de proteger y preservar el aire que todavía es respirable.

La presente tesis, en modo alguno pretende transmitir conocimientos absolutos; no obstante aspira a despertar la conciencia y el interés, no solo de la población de la Delegación Política de Coyoacán, si no también de los estudiosos del derecho, tanto abogados, como notarios, investigadores, autoridades tanto administrativas como judiciales, legisladores, así locales como federales y obviamente, estudiantes, para que continúen investigando y perfeccionando este y otros temas afines de gran importancia para el debido desarrollo jurídico de nuestro país, pero sobre todo para proteger y preservar el poco aire limpio que queda, que por ser abundante, no se ha comprendido la magnitud del problema al estar contaminado a niveles verdaderamente alarmantes.

OBJETIVO

El Derecho por su naturaleza rectora de la vida social, ha visto retardar, e incluso interrumpir, su desarrollo en algunas áreas lo que hace menester fincar bases firmes que permitan concientizar a quienes tienen a su cargo la creación, análisis, desarrollo, interpretación y en su caso la aplicación de la normatividad referida a un problema tan grave como lo es la contaminación del aire.

El primer paso de cualquier investigación siempre es el más difícil puesto que es en donde se elige el tema sobre el cual versara dicha investigación. En efecto, es este uno de los pasos más importantes en virtud de que deben considerarse muchas condiciones previas y que sin embargo es a menudo tomado con ligereza y poca importancia ya que de una acertada elección de tema depende, en buena medida, el éxito o el fracaso de una investigación. Optamos por abordar el tema de “La Contaminación del Aire en la Delegación Política de Coyoacán y su Regulación Jurídica en los últimos veinte años” no solo por el gran interés que se tiene por el mismo, sino sobre todo, por que estamos convencidos de que es un tema de actualidad, poco explorado y con un sin numero de lagunas jurídicas en nuestra legislación.

A medida que las discusiones sobre la Contaminación del Aire se incrementan, se cuestiona la existencia de un marco jurídico adecuado para propiciar las acciones de conservación y restauración del aire, mientras que por otro lado se intenta calificar la eficiencia con que dichas normas actúan, ante la magnitud de los retos actuales. Ahora bien la Contaminación del Aire representa uno de los desafíos más complejos y angustiosos para los Gobiernos modernos en su afán de evitar retrocesos sociales. Son problemas que a veces parecen insolubles, y sin embargo, todos estamos obligados a enfrentarlos, ya que de ello dependerá nuestra sobrevivencia como individuos, como sociedad y como civilización.

El presente trabajo de tesis profesional constituye un intento demostrativo de que en la Delegación Política de Coyoacán existe una

falta de aplicación, inobservancia, oscuridad e incongruencia de las leyes locales en cuanto a la regulación y aplicación de las mismas en materia de Contaminación del Aire: asimismo tiene como objetivo primordial el concienciar a los diversos sectores de nuestra sociedad, principalmente a los legisladores, abogados postulantes, juzgadores y en general a todos los juristas de nuestro país, de la importancia que tiene nuestro aire y de la obligación que, como abogados, tenemos de preservarlo y protegerlo, tarea que parece habérsenos olvidado por completo.

Por los tópicos a exponer en este trabajo, se podrá constatar que los gobiernos Delegacionales tienen poca experiencia en la prevención y mitigación de la Contaminación del Aire. La Delegación Política de Coyoacán tiene todavía mucho que hacer en relación a la prevención, protección y control del Aire. Pero es loable y crucial reconocer y aprovechar cuatro instrumentos fundamentales que posee la Delegación Política de Coyoacán y su sociedad para lograrlo: El Derecho, la educación, la tecnología y la información. Estas cuatro instancias pueden permitir avances insospechados al ser aplicados al problema en comento.

En efecto, dada la rapidez con la que vivimos hoy en día dentro de las grandes ciudades y al vernos inmersos entre tanta tecnología como computadoras, Internet, correos electrónicos, etcétera, parece que hemos olvidado algo muy esencial, un elemento que ya existía antes de que el ser humano poblara en este planeta: El medio ambiente, la naturaleza que nos rodea y como parte de ellos el aire que respiramos. Si, parece increíble que algo tan simple se haya escapado a la conciencia e inteligencia del ser humano actual, algo tan básico como el preservar, proteger y regular el aire que respiramos, el mismo que si llega a desaparecer o ser bruscamente alterado por el mismo hombre, será la consecuencia de la destrucción de este.

De ahí que por negligencia y por inconciencia, el ser humano ha sido causante de la destrucción de miles de formas vivientes en la tierra, y poco a poco va destruyendo la poca naturaleza que nos queda, de ahí que es nuestra obligación, como abogados, como universitarios, como simples

seres humanos, elevar nuestra voz para pedir, para exigir, que se reforme nuestro sistema jurídico encargado de la regulación y protección del aire en nuestro país así como del medio ambiente, para pedir que nuestro derecho se actualice de acuerdo a la evolución del mismo hombre, para concienciar a todos los sectores de nuestra sociedad, que tenemos la obligación de cuidar nuestro aire y medio ambiente, ya que, como solo Dios es eterno, nosotros solo estamos en este mundo de paso, de ahí que tenemos la obligación de preservar el mismo a generaciones futuras, las cuales, algún día, nos lo agradecerán.

Valga pues este trabajo, como un intento para concienciar a nuestra sociedad de lo importante que es nuestro medio ambiente, nuestra naturaleza y como parte de ellos el aire que respiramos y por ende la obligación que tenemos para cuidarlo, mantenerlo y por supuesto mejorarlo a efecto de que nosotros podamos heredar a nuestros hijos un planeta, mas sano, más verde y mejor habitable, en donde el ser humano entienda que es un elemento más de la tierra y que no es el dueño de esta, de antemano agradezco la atención brindada a este trabajo de investigación esperando que se haya cumplido con el objetivo planteado.

INTRODUCCIÓN

La ecología es el estudio de las relaciones entre el hombre y el medio natural en que vive. Es, sin duda, una de las ciencias más antiguas, aunque su relevancia actual la hace parecer nueva. La sociedad moderna aun sabe poco de ella, y subestima su importancia, esto debido a que durante miles de años, el hombre no se ocupó de hablar de la contaminación del aire y de sus innumerables repercusiones, simplemente la causó, y siguió viviendo aletargado en un estado de inconciencia, irreflexión e indiferencia ante la degradación constante y continua de su entorno natural que lo rodeaba, pero la preocupación por la problemática de la contaminación del aire ha alcanzado en estos últimos años una dimensión inusitada en todos los ámbitos de actividades de la sociedad moderna, adquiriendo un perfil que nunca fue inherente a su naturaleza: El de señalar contradicciones, evidenciar desaciertos, localizar la destrucción, la depredación y poner en tela de juicio los hábitos y costumbres del ser humano.

La contaminación del aire es uno de los problemas ambientales más importantes, y es resultado de las actividades del hombre. Las causas que originan esta contaminación son diversas, pero el mayor índice es provocado por las actividades industriales, comerciales, domésticas y etc.

La combustión empleada para obtener calor, generar energía eléctrica o movimiento, es el proceso de emisión de contaminantes más significativo. Existen otras actividades, tales como la fundición y la producción de sustancias químicas, que pueden provocar el deterioro de la calidad del aire si se realizan sin control alguno.

Ahora bien, percatándome de este complejo trama y queriendo comprender adecuadamente el problema de la contaminación del aire y sus múltiples efectos en la actualidad, he escrito este trabajo de tesis profesional, el cual tiene por objetivo primario, la realización de un

análisis jurídico de la regulación y protección del aire existente actualmente en la Delegación Política de Coyoacán, así como también realizar un estudio de los efectos y repercusiones que ha ocasionado la problemática de la contaminación del aire en el ámbito político, social y económico en la demarcación de la Delegación de Coyoacán, todo ello, dentro de un contexto crítico y de propuesta a la referida situación de la contaminación del aire. Con ello, pretendo demostrar que no basta, con la múltiple y diversa legislación que existe en la Delegación Política de Coyoacán, en materia de contaminación al aire, sino que esta debería de actualizarse y adecuarse al hombre mismo (su sociedad) y sus necesidades y a la evolución de la tecnología, para que dichas Leyes sean eficaces en su aplicación y sirvan para lo que fueron creadas ya que de lo contrario existirá una inaplicabilidad, corrupción, incultura, negligencia, incapacidad e inconciencia tanto de las autoridades competentes encargadas de hacer cumplir dichas legislaciones y aplicarlas a los casos concretos.

Para lograr tales propósitos, seguiré los lineamientos tradicionales en este tipo de trabajos. En primera instancia dedicare un capítulo a los antecedentes históricos que determinaron una regulación en materia de contaminación del aire, en el cual expondré los diversos motivos y circunstancias que influyeron en la configuración de múltiples legislaciones en dicha materia. Asimismo señalaré los antecedentes históricos, a nivel internacional, que igualmente influyeron en la regulación y protección actual de la contaminación del aire en la Delegación Política de Coyoacán. Todo ello ubicado tanto en un contexto internacional como nacional.

Posteriormente, realizaré un estudio del régimen legal actual, existente en la Delegación Política de Coyoacán en relación a la contaminación del aire, en el cual describiré y enunciare la naturaleza, significación, peculiaridades y alcances de las leyes vigentes en la Delegación Política de Coyoacán orientadas a regular, proteger, combatir y resolver la problemática de la contaminación del aire.

Con posterioridad señalaré si existe intervención de los organismos delegaciones encargados de regular y controlar la problemática de la contaminación del aire en la Delegación Política de Coyoacán, y en caso de existir cual ha sido su función ante tal problemática y si han contribuido a la conservación y protección del aire en la Delegación de Coyoacán. También haré hincapié respecto de los planes, programas y proyectos que se han implementado en la Delegación de Coyoacán para combatir la problemática de la contaminación del aire respecto a conservar y proteger el aire.

Asimismo se aportarán algunas propuestas eficaces para combatir la problemática de la contaminación del aire en la Delegación Política de Coyoacán, tal como el perfeccionamiento al tipo penal del artículo 345 Fracción III respecto a la contaminación del aire; la obligatoriedad a las escuelas para que tengan transporte para sus alumnos; la prohibición de utilizar juegos pirotécnicos en las iglesias y los particulares; los delitos ambientales deberán perseguirse de oficio y no por querrela; la limitación del uso de vehículos particulares en el centro de Coyoacán los días viernes, sábados, domingos y días festivos para evitar tráfico y generación de contaminantes; la creación de un circuito para que circulen bicicletas; la creación de nuevas vías para que circulen los automóviles; monitorear a los verificadores por medio de cámaras de circuito cerrado de televisión con enlace directo a la Procuraduría del Medio Ambiente a efecto de detectar cualquier anomalía; fomentar en la sociedad la utilización de bicicletas como medio idóneo de transporte; implementación del trolebús en el área de Tlalpan-Xochimilco; la obligación de la Delegación de tener determinado número de áreas verdes para la conservación y forestación y así mejorar la calidad del aire en la zona; implementar un programa en el que la Delegación Coyoacán exija a sus habitantes que en edificios de más de tres pisos sean (edificios verdes), esto es colocar en la azotea de dichos edificios jardines con árboles y plantas para mejorar y contrarrestar la contaminación del aire de la zona y como consecuencia de esto el descontar el 20% del valor de pago del predio a los particulares como incentivo de poner en práctica este programa; etc. Por otra parte, desarrollaré y explicaré el grado de participación,

movilización y concientización de los diversos sectores de la sociedad para prevenir y solucionar un problema que afecta a todos los estratos sociales de la población en cuestión, siendo imposible dejar de tocar uno de los elementos más importantes que han provocado la contaminación del aire que hoy padecemos: la explosión demográfica. Cabe hacer mención, que se analizará, de igual forma, el papel que en la actualidad juega el sistema educativo ante la problemática de la contaminación del aire, ya que no hay que olvidar que en nuestra Delegación y País carecemos de la cultura del cuidado al aire y a nuestro medio ambiente, cultura que se vería fortalecida y enriquecida en los planteles escolares de nuestro país haciendo conciencia en la comunidad estudiantil. Y para poder tener éxito en tales propuestas es necesario crear programas, planes y proyectos que vayan acorde con las necesidades de la sociedad en la Delegación Política de Coyoacan.

Por lo anteriormente expuesto, es que esta obra intenta demostrar un panorama general de los problemas que ha generado la contaminación del aire y la degradación de nuestro sistema ecológico.

En resumen, este trabajo de tesis profesional, no pretende agotar todos los temas referidos a la problemática de la contaminación del aire, sino tan solo servir como puente introductorio de estudio e investigación. Si luego de su lectura, aquel que lo haya conocido cree tener una imagen más amplia respecto de la problemática de la contaminación del aire y una visión más profunda de la responsabilidad que tenemos todos los ciudadanos ante tal problemática, considerare que mi propósito esencial ha sido ampliamente cumplido.

CAPITULO: I

DATOS HISTORICOS DE LA CONTAMINACIÓN DEL AIRE.

CAPITULO I.

DATOS HISTÓRICOS DE LA CONTAMINACIÓN DEL AIRE

1.- ANTECEDENTES HISTÓRICOS A NIVEL NACIONAL.

La primera forma de contaminación antropogénica en México es tan antigua como la población inmigrante que conocía ya el fuego. Si bien el impacto negativo en la calidad del aire ambiental producido por las fogatas en viviendas para la cocción de los alimentos era muy bajo, los asentamientos humanos de gran importancia como los del Valle de México, que en 1519 llegaron a tener 1,500,000 habitantes deben haber producido una leve capa de humo que cubría el Valle al amanecer.

La primera experiencia de exposición a gases contaminantes en México tuvo lugar cuando el conquistador español Diego de Ordaz (1480-1527) con varios españoles y tlaxcaltecas subieron al volcán Popocatepetl en 1520.

Durante el Virreinato aparecieron las primeras chimeneas que emitían humos y vapores, principalmente de los procesos de la metalurgia, fundición y acuñación de metales. En su paso por el Valle de México en 1803, el naturalista alemán Alexander Von Humboldt (1769-1859) escribió respecto a la atmósfera lo siguiente: “Ciertamente no puede darse espectáculo más rico y variado que el que presenta el Valle de México cuando en una hermosa mañana de verano, estando el cielo claro y con azul turquesa propio del aire enrarecido de las altas montañas, se asoma uno por cualquiera de las torres de la Catedral de México o por alto de la colina de Chapultepec..., por una casualidad me tocó ver de seguida después de México, a Nueva York, Filadelfia, Baltimore, Cleveland, Washington, Madrid, Lisboa, París, Londres, Roma, Nápoles, San Petersburgo, Viena, Hamburgo, Berlín y Ámsterdam y ninguna me ha dejado la idea de magnificencia que México...”⁽¹⁾

¹-.Francisco Vizcaíno Murria, ob. Cit., pp.63-64.

A partir de la década de los cuarenta, México siguió un modelo de desarrollo de industrialización acelerada que originó una concentración económica excesiva en pocos centros poblacionales, como la Ciudad de México, Monterrey, Guadalajara y Puebla, provocando una migración intensa del campo hacia las ciudades y provocándose con ello la degradación en la contaminación del aire.

En 1971, el Gobierno Federal inició el control de las emisiones vehiculares y requirió que todos los vehículos automotores nuevos deberían ser equipados con el aditamento de control para la ventilación del cárter. Algunas compañías extranjeras usaban este aditamento desde 1965. El gasto realizado por la parte gubernamental fue demasiado alto y los beneficios obtenidos por falta de continuidad y seriedad fueron mínimos. Posteriormente, se crea la Subsecretaría de Ecología, dependiente de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología en substitución de la Subsecretaría de Mejoramiento del Ambiente.

La creación del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (CONACYT) en diciembre de 1970, marcó la posibilidad de conjugar aprovechamiento de los recursos disponibles, tanto económicos como humanos para prevenir y controlar la contaminación del aire en México, para lo cual dentro del CONACYT se formó el Comité Nacional para la Prevención y Control de la Contaminación del Aire. Este órgano, trabajando bajo la coordinación del subsecretario de Bienes e Inmuebles de la Secretaría del Patrimonio Nacional (actualmente extinta) y con la participación de otras entidades gubernamentales, produce la Ley para Prevenir y Controlar la Contaminación Ambiental. Esta Ley, de carácter genérico, da las bases para que, por medio de reglamentos específicos, se pueda llevar a cabo la prevención y control de la contaminación del aire en México. Esta Ley se publicó en el Diario Oficial de la Federación el 23 de marzo de 1971.

El Comité Nacional dentro del CONACYT y la participación activa del sector industrial y de la Comisión Jurídica de la Republica, elaboró también el Reglamento para la Prevención y Control de la

Contaminación del Atmosférica originada por la Emisión de Humos y Polvos, aprobado por la Comisión Nacional Tripartita (integrada por representantes del Gobierno Federal, de los sectores obrero y empresarial) y publicado en el Diario Oficial de la Federación el 17 de septiembre de 1971.

Como organismo gubernamental a nivel Federal se crea el 29 de enero de 1972 la Subsecretaría del mejoramiento del Ambiente dentro de la Secretaría de Salubridad y Asistencia. Cabe hacer mención, que la localización de este organismo dentro de la Secretaría de Salubridad y Asistencia fue objetada técnicamente con base en el fracaso de organismos similares dentro del sector salud en otras naciones, puesto que las atribuciones de la Subsecretaria no se podrían llevar a cabo adecuadamente dentro de este sector, ya que su meta era la de prevenir y controlar la contaminación ambiental. Esta forma institucional de abordar el problema, llevó a la Subsecretaría de Mejoramiento del Ambiente, a pesar de esfuerzos muy loables, a que sus resultados fuesen muy pobres.

Después de diez años de vigencia la Ley Federal para Prevenir y Controlar la Contaminación Ambiental, y pensando erróneamente que la falta de los objetivos de la Subsecretaría del Mejoramiento del Ambiente residía en la propia Ley, se publica en el Diario Oficial de la Federación la nueva Ley Federal de Protección al Ambiente, el día 11 de febrero de 1982.

En 1983, se iniciaron los trámites para instalar una nueva red de monitoreo de calidad del aire, con 25 estaciones. Esta red empezó a operar en 1985 y la información que ha proporcionado desde entonces ha sido de gran utilidad, ya que su uso ha sido exhaustivo y ha sido puesto a disposición de las instituciones interesadas en este problema.

En 1983, se publica el Plan Nacional de Desarrollo 1983-1988, el cual contiene el “Programa Nacional de Ecología”, que por primera vez

define acciones prioritarias en cuanto a la atención de la contaminación del aire (veinte centros urbanos e industriales)⁽²⁾

En 1986, a raíz del cambio de la gasolina en la zona metropolitana de la Ciudad de México (la antigua gasolina tenía un contenido de plomo que producía niveles de contaminación del aire demasiado altas) se decretaron varios días del periodo 1987-1988 como días de alerta obligado a la aplicación de planes y programas de emergencia ambiental para reducir estos niveles. Varios de esos programas aún en la actualidad tienen vigencia, tal sería el caso del programa Vehicular “Hoy No Circula” o también denominado “Un día sin auto”.

En 1987, el Gobierno Federal reconoce y presenta una voluntad política positiva y se inicia una nueva etapa de la lucha contra la contaminación ambiental. Desafortunadamente, la selección de administradores gubernamentales, poseedores de las decisiones técnicas y políticas finales no fueron las adecuadas y a partir de esta fecha, se reconoce la necesidad de la creación y capacitación de personal especializado en el campo de la protección al medio ambiente nacional.

2.- ANTECEDENTES HISTÓRICOS EN EL DISTRITO FEDERAL

En México, desde hace siglos preocupaba a los habitantes de las ciudades el manejo de la basura. Durante la Reforma, “la Ciudad de México contaba con 80 carretones tirados por animales para el servicio de la limpia que costaba 50,000 anuales. Ya entonces se pensó en la instalación de incineradores por cada municipio, pero la encargada del estudio ambiental (denominada Comisión de Servicios Urbanos de la Ciudad de México) dictaminó que no era conveniente debido a las emanaciones que contaminaban el aire de la capital...”⁽³⁾

² .-Francisco Vizcaíno Murria, ob cit., p.51.

³ .- Francisco Szekely y Eduardo Neira, El Medio Ambiente en México y América Latina, Edit. Nueva Imagen S.A., México, 4ª. Reimp., 1984, p.72.

Ya en el siglo XX, por el año de 1912, los primeros datos de que se dispone respecto al servicio municipal de limpia, revelan que éste “... estaba formado por 1,500 personas, 190 carretones de 25 metros cúbicos y algunos camiones, tractores y remolques. En 1918, con un personal aproximado de 2,000 trabajadores, se intentó establecer la primera planta de industrialización de la basura... actualmente, este servicio cuenta con un personal aproximado de 24,000 trabajadores y tiene un costo anual de 1,500 millones de pesos... incluye, además, 13,000 vehículos recolectores, 240 barredoras mecánicas que limpian 5,000 kilómetros de calles al día, y más de 11,000 barrenderos y recolectores que en el mismo tiempo recorren 7,000 kilómetros; este ejército atiende a la población de la Ciudad de México, que evidentemente, crea grandes problemas, no obstante el moderno equipo de que se dispone para su recolección y transporte...”⁽⁴⁾

En la década de los años cincuenta, se hace el primer estudio sobre la contaminación atmosférica de la Ciudad de México, en el ya se indicaba y se probaba la existencia de ésta, y se planteaba en el informe presidencial del Lic. Miguel Alemán Valdés en 1951, que “... no se permitirá por ningún concepto que los niveles de contaminación atmosférica de la Ciudad de México y de otras ciudades industriales continúen aumentando indefinidamente, ya que las consecuencias en la salud pública de dicha falta de medios de control podían ser dramáticas, irreversibles y diversas...”⁽⁵⁾

De 1951 a 1957, aumentó considerablemente el consumo anual de gasolina, lo que produjo un incremento de emisiones contaminantes en la atmósfera. En esta etapa histórica se mencionaba que la del Valle de México era una zona propicia para las inversiones térmicas, ya que la industrialización representaba una considerable fuente de contaminación atmosférica y que, dada su situación geográfica y los vientos dominantes que ahí se suceden, hacían que la Ciudad de México sufriera ya desde entonces un impacto negativo en la calidad de su aire.

⁴ .- Armando Deffis Caso, La Basura en la Solución, Edit. Concepto S.A., México, 1989, pp.42-43.

⁵ .- Antgel Bassols Batalla, ob. Cit., p. 87.

En 1961, se realizaron las primeras investigaciones científicas en México para caracterizar el material orgánico contenido en las partículas suspendidas en el aire. También reportaron los resultados de muestreos del aire de la Ciudad de México. “En dichos muestreos se efectuaron análisis espectrográficos en la Comisión de Fomento Minero y se reportó la presencia de manganeso, plomo, fierro, estaño, berilio, azufre y aluminio en partículas suspendidas en la atmósfera de la capital mexicana. Otros estudios sobre el problema de la contaminación ambiental de la Ciudad de México fueron aquellos que detectaron fuertes concentraciones de bióxido de azufre en muestreos efectuados entre 1966 y 1969, por el Departamento del Distrito Federal. En 1968, en la Ciudad de México (área Centro), se midieron 277 microgramos por metro cúbico de partículas sólidas en muestreos de 24 horas, mientras que en Nueva York, Estados Unidos de América, había 176; en Londres, Gran Bretaña 138 y en Tokio, Japón 124...”⁽⁶⁾

Como antecedente histórico, también debe mencionarse al “Programa de Medición de la Contaminación Atmosférica en la Ciudad de México”, llevado a cabo por la entonces Secretaría de Salubridad y Asistencia (SSA) y la Oficina Panamericana de la Organización Mundial de la Salud en 1967; los datos obtenidos por este sistema de muestreo ambiental demostró que “... para 1967 y 1968 se obtuvieron los promedios anuales de partículas suspendidas totales de 158 microgramos de partículas contaminantes por 24 horas de muestreo, cifras altamente superiores a las encontradas en Londres, Nueva York, Los Ángeles y Tokio. Sin embargo, la metodología de medición usada demostró no ser la adecuada para la Ciudad de México, ya que, fue la utilizada en Inglaterra, sin considerar que nuestro país no usaba carbón como fuente de energía. Por lo tanto, esta información, así como la obtenida por el bióxido de azufre debe manejarse con el conocimiento de que las metodologías de colección y medición no fueron las adecuadas para México...”⁽⁷⁾

⁶.- Ibidem, p. 115.

⁷.- Manuel Márquez, ob. Cit., p.42.

Debido a la alarmante contaminación en la Ciudad de México y su zona conurbana, y por las recomendaciones de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente en 1972, el Gobierno Federal creó la Subsecretaría del Medio Ambiente (SMA) dentro de la Secretaría de Salubridad y Asistencia. Esta instancia se estructuró para atender exclusivamente problemas de contaminación y no sus causas, y no atendió a problemas de recursos naturales.

En 1973, la Secretaría de Salubridad y Asistencia, con la participación del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, elaboró un proyecto en el que pretendía un estudio completo de contaminación atmosférica, que incluía un inventario de fuentes contaminantes, un monitoreo de contaminantes atmosféricos, el control de la contaminación del aire, etcétera. Este proyecto se realizó en la Ciudad de México; Monterrey, Nuevo León y Guadalajara, Jalisco. El estudio de la calidad del aire se llevó a cabo en 1977; el programa se realizó con muchas deficiencias y dificultades. En el estudio mencionado sobre la calidad atmosférica "... se utilizó la metodología adecuada; sin embargo, adolecía de la falta de calibración²⁰ de los instrumentos de medición de las muestras de aire..."⁽⁸⁾. Actualmente se mantiene parte de esa red manual de operación, con modificaciones que la han hecho operable. En 1974, se inició la instalación de un sistema de monitoreo automático consistente en 20 estaciones de monitoreo y dos estaciones móviles y se completó en 1976. La operación de este costoso sistema dio resultados muy ambiguos, ya que para 1978 era inoperable y para 1984 fue totalmente abandonado.

3.- ANTECEDENTES HISTORICOS EN LA DELEGACION POLITICA DE COYOACAN.

La Delegación Coyoacán se localiza en las coordenadas 19° 22' al norte, al sur 19° 18' de latitud norte; al este 99° 06' y al oeste 99° 12' de longitud oeste.

8.-Thomas Aylesworth, La Crisis del Ambiente, Edit. Fondo de Cultura Económica, México, 4ª. Ed., 1974, p.16.

La superficie de la delegación es de 5,400 Hectáreas, la totalidad del territorio corresponde al suelo urbano y representa el 7.1% de la zona urbana de la entidad, con respecto al Distrito Federal representa el 3.60% del área total.

La altitud promedio de esta demarcación es de 2,240 metros, con ligeras variaciones a 2,250 metros sobre el nivel del mar en Ciudad Universitaria, San Francisco Culhuacán y Santa Úrsula Coapa. Su elevación más importante se ubica al extremo surponiente de la delegación en el Cerro de Zacatépetl a 2,420 metros sobre nivel del mar.

En cuanto a clima, la delegación presenta una situación intermedia, es decir, el clima es Templado-subhúmedo con temperaturas Mínimas desde 8°C y Máximas Medias entre 16°C y 24°C. En cuanto a su régimen pluviométrico el promedio anual oscila alrededor de los 6 milímetros, acumulando 804 milímetros en promedio al año; siendo junio, julio, agosto y septiembre los meses con mayor volumen de precipitación. El esquema general de hidrología en la delegación ubica al Río Magdalena y el Río Churubusco, ambos entubados, como corrientes principales; también al interior de la delegación se localiza el canal Nacional. Las corrientes principales circulan por Río Churubusco (entubado), el Chiquito y Canal Nacional.

Coyoacán ha sido un sitio de importancia histórica, cuyo origen se remonta a 1332, año en que a lo largo de una franja de pedregal originada por el volcán Xitle, fueron asentándose varios núcleos de población. Entre ellos destacan Copilco, Los Reyes, y Xotepingo. Estos poblados se agrupaban en torno a Coyohuacán: "lugar de quienes tienen o veneran coyotes". En su etapa prehispánica, Coyoacán se desarrolló a lo largo del camino que iba de Churubusco a Chimalistac y en el cual confluían otras vías diagonales, una desde Mixcoac y otra desde Tenochtitlán, que se desprendía de la Calzada Iztapalapa, Bernal Díaz del Castillo informa que Coyoacán contaba, al momento de la conquista, con más de 6,000 casas. En 1521, Hernán Cortés estableció en Coyoacán su

cuartel general y fundó aquí el primer ayuntamiento de la cuenca de México.

Por decreto, el 16 de diciembre de 1899 Coyoacán surge como integrante del territorio del Distrito Federal. En los años veinte del siglo XX, Coyoacán se convirtió en zona de quintas y casas de fin de semana para las clases acomodadas de la Ciudad de México.

El desarrollo urbano acelerado de la delegación se inició en 1940, primero en su zona norte y después paulatinamente hacia la zona del pedregal.

A partir de 1940 se inicia el actual desarrollo urbano en esta delegación, primero se construyó la Calzada Taxqueña que alivió el tránsito de la calle Francisco Sosa. Después al construirse la Ciudad Universitaria en 1958, se trazó hasta ella la Avenida Universidad. Sobre el Río Churubusco ya entubado se dispuso una vialidad y la Avenida Cuauhtémoc se prolongó hacia el sur.

Con la factibilidad de este mejoramiento vial surgieron colonias como Churubusco, Barrio San Lucas, La Concepción y Villa Coyoacán. Puede señalarse que a partir del establecimiento de estas colonias, la tendencia de ocupación espacial se dio hacia el sur. Esta delegación representó campo fértil para el desarrollo de grandes conjuntos habitacionales entre las décadas de 1950 y 1960, con la utilización de los predios para reserva por parte de importantes zonas habitacionales construidas por el INFONAVIT y otros organismos particulares.

Entre 1970 y 1980 la expansión de esta demarcación se concentró hacia el oriente, en la colindancia con el Canal Nacional y la Delegación Iztapalapa. Fue en esta etapa de crecimiento de ambas delegaciones que el Canal Nacional se convirtió en borde para delimitación ya que la expansión acelerada de la Delegación Iztapalapa, contribuyó en alguna medida a incentivar los procesos de ocupación del sector oriente de la Delegación Coyoacán. Colonias como Alianza Popular Revolucionaria y las primeras tres secciones de CTM Culhuacán surgieron en esta etapa.

Con el incremento de la población los problemas de vialidad, carencia de infraestructura y servicios comenzaron a agudizarse. A pesar de contar con arterias que integraban las nuevas colonias al resto del Distrito Federal, la concentración masiva y prolongada de la población tendió a sobrecargar las redes de infraestructura.

Entre los años de 1960 y 1970 se inició la formación de las colonias de los Pedregales (Santo Domingo, Ajusco y Santa Úrsula). A partir de esa década, el crecimiento poblacional en la delegación se concentró en este sector, el cual se desarrolló de manera anárquica y con tendencia a la concentración de habitantes. El principal problema en esta zona fue la dificultad para la introducción de los servicios de infraestructura y la falta de espacios adecuados para el esparcimiento de la población. Actualmente la gran concentración de habitantes en los Pedregales, no ha podido revertir completamente la carencia de infraestructura y servicios.

Los procesos de consolidación de la Delegación Coyoacán se dieron en sentido norte-sur y oriente-poniente, al principio el crecimiento al interior de la misma se dio de forma ordenada, pasando posteriormente al crecimiento anárquico de las zonas de los Culhuacanes y los Pedregales. A través del paso de los años, el papel que juega esta delegación en el marco general del Desarrollo Urbano del Distrito Federal, se ha transformado de una función eminentemente habitacional, con colonias que surgieron exprofeso con esta finalidad, a una función más mezclada de habitación, servicios y comercio. Esto se refrenda en la ocupación de un número considerable de instalaciones de equipamiento y servicios.

A partir de la construcción de Ciudad Universitaria, el papel de Coyoacán se transformó y en las décadas 70, 80 y 90 ha venido disminuyendo la fuerza de los conjuntos habitacionales cediéndole paso a la instalación de zonas comerciales y de servicios.

En el contexto del Distrito Federal y de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, la Delegación Coyoacán ha representado campo

fértil para la atracción de importantes inversiones de los sectores público y privado.

La Delegación Coyoacán cuenta con equipamientos metropolitanos entre los que destacan Ciudad Universitaria, el Hospital Nacional de Pediatría, el Instituto Mexicano de Psiquiatría y los Centros Comerciales Plaza Universidad, Plaza Coyoacán, Perisur entre otros, al suroeste de la delegación; al norte de su territorio se localizan la Escuela Nacional de Música, el Centro Nacional de las Artes, y la Central de autobuses del sur y al sureste se encuentra la Secretaría de Marina y la Universidad Autónoma Metropolitana Xochimilco. El radio de influencia de estos equipamientos es de alcances metropolitano, regional y aun Nacional.

En materia de transporte, la delegación cuenta con el servicio de todos los modos de transporte urbano y en la interconexión con el resto de la ciudad y a nivel regional destaca la presencia del Sistema de Transporte Colectivo Metro que sirven prácticamente a todo su territorio. La estructura vial se compone por la vía confinada Avenida Río Churubusco, Avenida Insurgentes, calzada de Tlalpan, Viaducto Tlalpan, Miguel Ángel de Quevedo y el sistema de ejes viales. Este Sistema sirve tanto para la comunicación de la delegación como de paso hacia otras zonas de la metrópoli.

En la Delegación Política de Coyoacan se encuentran algunas zonas de valor ambiental, siendo las más importantes las siguientes:

1.- Cerro Zacatépetl. Constituye la única elevación importante de la delegación, cuenta con flora en su cima y vestigios arqueológicos.

2.- Área Ecológica de Ciudad Universitaria. Al igual que en el caso anterior, constituye un área de captación y recarga de acuíferos importante, conserva parte de la flora y fauna nativa de los pedregales. El resto de Ciudad Universitaria tiene grandes espacios abiertos y se cuenta con un proyecto de forestación que incluye sustitución de especies.

3.- Parque Ecológico Huayamilpas. Zona recuperada y rescatada, mantenida como un parque ecológico.

4.- Parque Coyotes. Equipamiento de recreación y deporte, área para recarga de acuíferos.

5.- Parque de Bosques de Tetlameya. Pequeña área para recarga de acuíferos que en temporada de lluvias se saturan y se envía al drenaje gran cantidad de sus manantiales.

Si bien es cierto que la Unidad Ambiental que integra esta delegación, ha resultado alterada en la mayoría de sus componentes por factores adversos y en ocasiones irreversibles (zonas habitacionales y grandes equipamientos) en comparación con otras delegaciones, Coyoacán cuenta aun con espacios verdes que coadyuvan de alguna manera a minimizar el deterioro.

En este caso, no son sólo las grandes áreas verdes como Ciudad Universitaria, Los Viveros o el Country Club, sino los parques vecinales y jardines de barrio con que cuentan la mayoría de las colonias, los que tienen el papel vital de regenerar el ecosistema vía la recarga de los mantos acuíferos y la producción de oxígeno.

Los principales problemas de contaminación ambiental a los que se enfrenta la Delegación son la gran concentración de contaminantes en la atmósfera (gases, humo y ruido principalmente), debido a las emisiones de vehículos automotores y camiones foráneos que circulan en las principales arterias de la delegación; la contaminación del aire es producida principalmente, por las emisiones de las industrias y servicios de la zona sur y poniente de la delegación; la acumulación de desechos sólidos en lotes baldíos y tiraderos clandestinos, provocando la contaminación del aire, además de propiciar malos olores y la proliferación de fauna nociva como roedores, perros e insectos y las descargas de aguas negras en la zona de los Pedregales y su ulterior infiltración al subsuelo y al manto freático, provocando su contaminación.

El aumento impresionante de la circulación vial junto con las industrias, ha repercutido negativamente en la calidad del aire, saturándolo de gases contaminantes, partículas y humos.

Las fuentes fijas son una forma muy importante de contaminación del aire, y está constituida por las industrias. Según información proporcionada por la delegación existen aproximadamente 88 industrias. La concentración de industrias contaminantes se encuentra en las zonas centro sur de la delegación.

Otras fuentes fijas importantes de contaminación del aire son los servicios, que utilizan combustible en sus procesos de producción. Los hoteles, los baños, panaderías y hospitales son los servicios que aportan una mayor cantidad de contaminantes a la atmósfera.

Los vehículos automotores constituyen las principales fuentes móviles de contaminación del aire al liberar diariamente enormes cantidades de monóxido de carbono (CO), hidrocarburos y partículas emitidas por el escape y por el desgaste de llantas. En la delegación es mayor la emisión de estos contaminantes en las arterias con problemas viales, que se localizan en Calzada de Tlalpan y en los cruces de Avenida Universidad con Río Churubusco, Copilco con Taxqueña y Taxqueña con Miramontes.

Quizá el punto más contaminante del aire por fuentes móviles en la delegación es la Central Camionera del Sur, ya que además de emitir grandes cantidades de gases y ruido al medio, contamina los alimentos de los expendios que se encuentran fuera de la estación Taxqueña y alrededores.

Entre los contaminantes que también contribuyen, aunque en menor grado, al deterioro de la calidad del aire, podemos citar, los producidos por el fecalismo a cielo abierto, ya que los organismos patógenos presentes en las heces se dispersan por la acción del viento y la lluvia. Por otro lado, tenemos la contaminación que provocan los tiraderos clandestinos de desechos sólidos durante el proceso de oxidación y quema de basura, emitiendo humos y malos olores.

La generación y acumulación de desechos sólidos repercuten negativamente en el medio biótico y abiótico, por, propiciar entre otras cosas, el establecimiento de toda clase de fauna nociva. De acuerdo con los datos reportados por la Dirección General de Servicios Urbanos, se estimó para 1996 la generación diaria de desechos sólidos en la delegación es alrededor de 862.210 toneladas, lo que representa un 7.55% del total del Distrito Federal.

Debido al personal y camiones insuficientes en colonias y calles, han surgido los tiraderos de basura clandestinos. Este hecho propicia el establecimiento y desarrollo de fauna nociva, que encuentra en los desperdicios enormes cantidades de alimento para su crecimiento y proliferación. De acuerdo a los indicadores delegacionales, Coyoacán contribuye anualmente con 28,199 m³ de basura no recolectada, esta cifra representa un 5.25% del total del volumen de basura de tiraderos clandestinos.

Las 862.210 toneladas de desechos sólidos recolectadas diariamente en la delegación son trasladadas a la estación de transbordamiento de Coyoacán, ubicada en el límite sur de la Delegación sobre Calzada de Tlalpan. Todos los desechos sólidos recolectados son transferidos al tiradero de Santa Catarina para su disposición final.

Esta cantidad de residuos son procesados diariamente en la demarcación mediante rutas de camiones que recogen la basura y la llevan a la Estación de Transferencia que se localiza en las inmediaciones del Estadio Azteca, donde los desechos son colocados en contenedores de mayor capacidad para ser transportados a los rellenos sanitarios aledaños a la ciudad (Bordo Oriente).

Conviene acotar que el aumento de la población ha contribuido notablemente a incrementar el problema de la disposición de los desechos, por lo que en las colonias con mayores densidades puede observarse la acumulación de éstos en terrenos baldíos y vías públicas.

Pese a que la Delegación cuenta con una amplia superficie de áreas verdes en comparación con el resto de la ciudad, éstas son escasas en zonas densamente pobladas. También se enfrenta a la pérdida de áreas verdes en zonas como Ciudad Universitaria.

En el tema de los riesgos existentes, el mayor porcentaje lo constituyen los de tipo hidrometeorológico ya que durante el periodo de lluvias, la Delegación se enfrenta al problema de las inundaciones y encharcamientos derivados de la falta de red de drenaje en zonas como Los Pedregales, específicamente en avenidas correspondientes a las colonias Santo Domingo, Adolfo Ruiz Cortines y Ajusco.

Una parte importante de la región central, nororiente y surponiente se encuentra en una zona clasificada como de alta sismicidad. La Delegación considera también como zonas de riesgo aquellos lugares donde están localizadas áreas destinadas a industrias tales como Coapa, Los Sauces, El Mirador y San Lucas.

Coyoacán es una delegación consolidada y presenta niveles de vida satisfactorios para la gran parte de su población, no obstante, tienen aun graves carencias en zonas perfectamente detectadas, hacia ellas se dirigen muchas de las acciones de este Programa Delegacional.

Las áreas verdes se consideran suficientes e incluso superavitarias con respecto a las necesidades de la población actual. Estimando una norma moderada de cuando menos 2 metros cuadrados de áreas verdes por habitante (actualmente la norma es de 5.1 metros cuadrados por habitante), se calcula que de acuerdo con los incrementos programáticos de población para el año 2000 esta norma será de 4.9 metros cuadrados por habitante; para el 2010 de 4.7 metros cuadrados por habitante y para el 2020 disminuirá a 4.4 metros cuadrados por habitante, índices que se localizarán muy por encima del promedio en el Distrito Federal.

Asimismo, la tendencia a la recuperación y creación de nuevas áreas verdes permitirá incrementar el número de metros cuadrados por habitante.⁹⁾

⁹⁾-Atlas de Riesgo de la Delegación de Coyoacan, Dirección Internet: <http://www.sma.df.gob.mx/bibliou/download/aechiv>.

CAPITULO: II

**REGULACIÓN JURÍDICA EN MATERIA DE PROTECCION DEL
AIRE EN LA DELEGACIÓN POLÍTICA DE COYOACAN.**

CAPITULO II

REGULACIÓN JURÍDICA EN MATERIA DE PROTECCION DEL AIRE EN LA DELEGACIÓN POLÍTICA DE COYOACAN.

1.- CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS.

El texto original de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos 1917 no determinó ningún precepto legal respecto a la Contaminación del Aire, esto se debió probablemente a que la problemática ecológica por aquellos tiempos, no cobraba las dimensiones tan profundas que tiene en nuestros tiempos. Actualmente, nuestra Carta Magna dedica cuatro artículos en materia ambiental, los cuales tienden a proteger, controlar, preservar y restaurar el equilibrio ecológico nacional. Los preceptos constitucionales que determinan una regulación en materia ecológica son:

“Artículo 2 señala: “La nación mexicana es única e indivisible

Inciso A.-Esta constitución reconoce y garantiza el derecho de los pueblos y las comunidades indígenas a la libre determinación y, en consecuencia, a la autonomía para:

Fracción V.-Conservar y mejorar el hábitat y preservar la integridad de sus tierras en los términos establecidos en esta constitución”.

“Artículo 3º Fracción II, inciso b) el cual señala lo siguiente: “Todo individuo tiene a la educación (...) II. El criterio que orientará a la educación se basará en los resultados del progreso científico, luchará contra la ignorancia y sus efectos, las servidumbres, los fanatismos y los perjuicios. Además: b) Será nacional, en cuanto sin hostilidades ni exclusivismos atenderá a la comprensión nuestros problemas, al aprovechamiento de nuestros recursos, a la defensa de nuestra independencia política, de nuestra independencia económica y a la continuidad y acrecentamiento de nuestra cultura.”

Artículo 43 señala: “Las partes integrantes de la federación son los Estados de Aguascalientes, Baja California, Baja California Sur, Campeche, Coahuila, Colima, Chiapas, Chihuahua, Durango, Guanajuato, Guerrero, Hidalgo, Jalisco, México, Michoacán, Morelos, Nayarit, Nuevo León, Oaxaca, Puebla, Querétaro, Quintana Roo, San Luis Potosí, Sinaloa, Sonora, Tabasco, Tamaulipas, Tlaxcala, Veracruz, Yucatán, Zacatecas y el Distrito Federal”.

“Artículo 73, Fracción XXIX, Apartado G señala que: “El Congreso de la Unión tiene facultad: Fracción XXIX-G: Para expedir leyes que establezcan la concurrencia del Gobierno Federal, de los gobiernos de los Estados y de los Municipios, en el ámbito de sus respectivas competencias, en materia de protección al ambiente y de preservación y restauración del equilibrio ecológico”. Cabe señalar que el texto original de la Constitución Política de 1917 determinaba en su artículo 73, fracción XXIX lo siguiente: “El Congreso de la Unión tiene facultad: Para aceptar la renuncia del cargo del Presidente de la Republica”.⁽¹⁰⁾ Con esto, la esencia legal del referido artículo era diametralmente opuesta a la configuración jurídica actual. La modificación a la fracción XXIX, se da por decreto de reforma publicada en el Diario Oficial de la Federación el 24 de Octubre de 1942, en donde se facultó al Congreso de la Unión para establecer medidas preventivas y de control en materia ambiental.

“Artículo 122.-Definida por el artículo 44 de este ordenamiento la naturaleza jurídica del Distrito Federal establece que son autoridades locales del Distrito Federal, la Asamblea Legislativa, el Jefe de Gobierno del Distrito Federal y el Tribunal Superior de Justicia del Distrito Federal, además en la Fracción V, incisos J y K establece lo siguiente: V. la asamblea legislativa, en los términos del estatuto de gobierno, tendrá las siguientes facultades: J) Legislar en materia de planeación del desarrollo; en desarrollo urbano, particularmente en uso del suelo; preservación del medio ambiente y protección ecológica; vivienda; construcciones y edificaciones; vías públicas, tránsito y estacionamientos; adquisiciones y

¹⁰ .Felipe, Tena Ramírez, Leyes Fundamentales de México, 1808-1991, Edit. Porrúa, S. A, México, 26ª ed; 1991, Pág. 80.

obra pública; y sobre explotación, uso y aprovechamiento de los bienes del patrimonio del distrito federal; y K) regular la prestación y la concesión de los servicios públicos; legislar sobre los servicios de transporte urbano, de limpia, turismo y servicios de alojamiento, mercados, rastros y abasto, y cementerios”.⁽¹¹⁾

2.-LEY GENERAL DEL EQUILIBRIO ECOLÓGICO Y LA PROTECCIÓN AL AMBIENTE

La Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente se publicó en el Diario Oficial de la Federación el día 28 de enero de 1988, y entró en vigor el 1º de marzo del mismo año. Con la implementación de esta Ley se abrogó la Ley Federal de la Protección al Ambiente que había tenido vigencia desde 1982, y además derogó todas aquellas disposiciones legales que contravinieran a la misma.

Esta Ley reglamentaria a las disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en lo referente a la preservación y restauración del equilibrio ecológico, así como a la protección del medio ambiente, en el territorio nacional y en todas aquellas zonas sobre las cuales la Nación ejerza su soberanía y jurisdicción. Cabe hacer mención, que esta Ley regula la prevención y control de la contaminación del aire, el mejoramiento, conservación y restauración del medio ambiente, actividades que son declaradas de interés público.

Por su carácter Federal, sus disposiciones rigen en toda la República Mexicana, correspondiendo al Ejecutivo Federal, por conducto de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología (SEDUE), la aplicación de sus preceptos y la vigilancia de su cumplimiento. Señala también como competentes, en coordinación con la Secretaria de Desarrollo Urbano y Ecología, a la Secretaria de Desarrollo Social (en cuanto a la formulación y evaluación de la política de desarrollo social, y en particular la de asentamientos humanos, desarrollo regional y urbano, vivienda y

¹¹.- Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM, Editorial: UNAM; 1995-2003.

ecología); a la Secretaria de Salud (en cuanto a la formulación y conducción de la política de saneamiento ambiental, en lo referente a la salud humana); a la de Comercio y Fomento Industrial y a la de Energía, Minas e Industria Paraestatal (en cuanto a la aplicación de tecnologías que reduzcan las emisiones de contaminantes de los vehículos automotores): a la Secretaria de Agricultura y Recursos Hidráulicos (en cuanto a la regulación de aplicación y efectos de los plaguicidas, fertilizantes y sustancias tóxicas y en la regulación del alejamiento, explotación uso o aprovechamiento de aguas residuales); a la Secretaria de Turismo (en cuanto a la determinación de mecanismos necesarios para la creación, conservación, mejoramiento, protección, promoción y aprovechamiento de los recursos naturales y atractivos turísticos nacionales, preservando el equilibrio ecológico y social de los lugares de que se trate); entre otras Secretarías. Por último, establece que son autoridades auxiliares todos los funcionarios y empleados que dependan del Ejecutivo, de los Ejecutivos de los Estados y de los Municipios.

El objeto primario de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente es prevenir, regular, controlar y prohibir las fuentes contaminantes, cualquiera que sea su procedencia u origen, que en forma directa o indirecta sean capaces de producir contaminación, deterioro o alteración en el medio ambiente; esto es, que puedan modificar las características naturales del aire, del agua o del suelo, perjudicando o afectando la vida, la salud y el bienestar humanos, la flora y la fauna, o bien que degradan la calidad de los elementos vitales, de los bienes o de los recursos naturales en general.

Para lograr esos objetivos, la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente otorga facultades al Ejecutivo para dictar decretos y reglamentos necesarios para clasificar y evaluar las fuentes de contaminación, señalando las normas y procedimientos técnicos para el control de los contaminantes; para poner en vigor las medidas, procesos y técnicas adecuadas para la prevención de la contaminación; y para regular el uso de los combustibles, de vehículos y de motores de combustión interna. Además, “las atribuciones que en materia de

preservación y restauración del equilibrio ecológico y la protección al ambiente tiene el Estado, serán ejercidas de manera concurrente por la Federación, las Entidades Federativas y los Municipios...” (Artículo 4 de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente).

Cabe hacer mención que la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente en su Artículo 9o. establece lo siguiente: “Corresponden al Gobierno del Distrito Federal, en materia de preservación del equilibrio ecológico y la protección al ambiente, conforme a las disposiciones legales que expida la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, las facultades a que se refieren los artículos 7o. y 8o. de esta Ley”.

Esta Ley dedica sendos capítulos a la prevención y control de la contaminación del aire y prohíbe terminantemente emitir o descargar sustancias que alteren las condiciones naturales de dicho elemento natural, rebasando los límites permitidos por las leyes y reglamentos correspondientes.

Esta Ley en el Capítulo II: Prevención y control de la contaminación de la atmósfera, en su Artículo 3o.- establece lo siguiente: “Para los efectos de esta Ley se entiende por Fracción VI.: Contaminación: La presencia en el ambiente de uno o más contaminantes o de cualquier combinación de ellos que cause desequilibrio ecológico; Fracción VII.: Contaminante: Toda materia o energía en cualesquiera de sus estados físicos y formas, que al incorporarse o actuar en la atmósfera, agua, suelo, flora, fauna o cualquier elemento natural, altere o modifique su composición y condición natural; Fracción VIII.: Contingencia ambiental: Situación de riesgo, derivada de actividades humanas o fenómenos naturales, que puede poner en peligro la integridad de uno o varios ecosistemas, Fracción IX.: Control: Inspección, vigilancia y aplicación de las medidas necesarias para el cumplimiento de las disposiciones establecidas en este ordenamiento”.

Sobre la contaminación del Aire señala que la descarga de agentes contaminantes en la atmósfera, tales como polvos, vapores, humos, gases o materiales radiactivos entre otros, deberá sujetarse a las normas reglamentarias, así como instalarse los aditamentos necesarios para los fines señalados en la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente (Título Cuarto: Protección al Ambiente, Capítulo I: Prevención y control de la contaminación de la atmósfera, Artículos 110 al 115 de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente).

Los Artículos 110 al 115 de la Ley General de Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, establece lo siguiente:

“Art. 110.- Para la protección a la atmósfera se considerarán los siguientes criterios:

I. La calidad del aire debe ser satisfactoria en todos los asentamientos humanos y las regiones del país; y

II. Las emisiones de contaminantes de la atmósfera, sean de fuentes artificiales o naturales, fijas o móviles, deben ser reducidas y controladas, para asegurar una calidad del aire satisfactoria para el bienestar de la población y el equilibrio ecológico.

“Art. 111.- Para controlar, reducir o evitar la contaminación de la atmósfera, la Secretaría tendrá las siguientes facultades:

I. Expedir las normas oficiales mexicanas que establezcan la calidad ambiental de las distintas áreas, zonas o regiones del territorio nacional, con base en los valores de concentración máxima permisible para la salud pública de contaminantes en el ambiente, determinados por la Secretaría de Salud;

II. Integrar y mantener actualizado el inventario de las fuentes emisoras de contaminantes a la atmósfera de jurisdicción federal, y coordinarse con los

gobiernos locales para la integración del inventario nacional y los regionales correspondientes;

III. Expedir las normas oficiales mexicanas que establezcan por contaminante y por fuente de contaminación, los niveles máximos permisibles de emisión de olores, gases así como de partículas sólidas y líquidas a la atmósfera provenientes de fuentes fijas y móviles;

IV. Formular y aplicar programas para la reducción de emisión de contaminantes a la atmósfera, con base en la calidad del aire que se determine para cada área, zona o región del territorio nacional. Dichos programas deberán prever los objetivos que se pretende alcanzar, los plazos correspondientes y los mecanismos para su instrumentación;

V. Promover y apoyar técnicamente a los gobiernos locales en la formulación y aplicación de programas de gestión de calidad del aire, que tengan por objeto el cumplimiento de la normatividad aplicable;

VI. Requerir a los responsables de la operación de fuentes fijas de jurisdicción federal, el cumplimiento de los límites máximos permisibles de emisión de contaminantes, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 37 de la presente Ley, su reglamento y en las normas oficiales mexicanas respectivas;

VII. Expedir las normas oficiales mexicanas para el establecimiento y operación de los sistemas de monitoreo de la calidad del aire;

VIII. Expedir las normas oficiales mexicanas para la certificación por la autoridad competente, de los niveles de emisión de contaminantes a la atmósfera provenientes de fuentes determinadas;

IX. Expedir, en coordinación con la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, las normas oficiales mexicanas que establezcan los niveles máximos permisibles de emisión de contaminantes a la atmósfera, provenientes de vehículos automotores nuevos en planta y de vehículos

automotores en circulación, considerando los valores de concentración máxima permisible para el ser humano de contaminantes en el ambiente, determinados por la Secretaría de Salud;

X. Definir niveles máximos permisibles de emisión de contaminantes a la atmósfera por fuentes, áreas, zonas o regiones, de tal manera que no se rebasen las capacidades de asimilación de las cuencas atmosféricas y se cumplan las normas oficiales mexicanas de calidad del aire;

XI. Promover en coordinación con las autoridades competentes, de conformidad con las disposiciones que resulten aplicables, sistemas de derechos transferibles de emisión de contaminantes a la atmósfera;

XII. Aprobar los programas de gestión de calidad del aire elaborados por los gobiernos locales para el cumplimiento de las normas oficiales mexicanas respectivas;

XIII. Promover ante los responsables de la operación de fuentes contaminantes, la aplicación de nuevas tecnologías, con el propósito de reducir sus emisiones a la atmósfera, y

XIV. Expedir las normas oficiales mexicanas que establezcan las previsiones a que deberá sujetarse la operación de fuentes fijas que emitan contaminantes a la atmósfera, en casos de contingencias y emergencias ambientales.”

“Art. 111 BIS.- Para la operación y funcionamiento de las fuentes fijas de jurisdicción federal que emitan o puedan emitir olores, gases o partículas sólidas o líquidas a la atmósfera, se requerirá autorización de la Secretaría.

Para los efectos a que se refiere esta Ley, se consideran fuentes fijas de jurisdicción federal, las industrias química, del petróleo y petroquímica, de pinturas y tintas, automotriz, de celulosa y papel, metalúrgica, del vidrio, de generación de energía eléctrica, del asbesto, cementera y calera y de tratamiento de residuos peligrosos.

El reglamento que al efecto se expida determinará los subsectores específicos pertenecientes a cada uno de los sectores industriales antes señalados, cuyos establecimientos se sujetarán a las disposiciones de la legislación federal, en lo que se refiere a la emisión de contaminantes a la atmósfera.”

“Art. 112.- En materia de prevención y control de la contaminación atmosférica, los gobiernos de los Estados, del Distrito Federal y de los Municipios, de conformidad con la distribución de atribuciones establecida en los artículos 7o., 8o. y 9o. de esta Ley, así como con la legislación local en la materia:

I. Controlarán la contaminación del aire en los bienes y zonas de jurisdicción local, así como en fuentes fijas que funcionen como establecimientos industriales, comerciales y de servicios, siempre que no estén comprendidos en el artículo 111 BIS de esta Ley;

II. Aplicarán los criterios generales para la protección a la atmósfera en los planes de desarrollo urbano de su competencia, definiendo las zonas en que sea permitida la instalación de industrias contaminantes;

III. Requerirán a los responsables de la operación de fuentes fijas de jurisdicción local, el cumplimiento de los límites máximos permisibles de emisión de contaminantes, de conformidad con lo dispuesto en el reglamento de la presente Ley y en las normas oficiales mexicanas respectivas;

IV. Integrarán y mantendrán actualizado el inventario de fuentes de contaminación;

V. Establecerán y operarán sistemas de verificación de emisiones de automotores en circulación;

VI. Establecerán y operarán, con el apoyo técnico, en su caso, de la Secretaría, sistemas de monitoreo de la calidad del aire. Los gobiernos

locales remitirán a la Secretaría los reportes locales de monitoreo atmosférico, a fin de que aquélla los integre al Sistema Nacional de Información Ambiental;

VII. Establecerán requisitos y procedimientos para regular las emisiones del transporte público, excepto el federal, y las medidas de tránsito, y en su caso, la suspensión de circulación, en casos graves de contaminación;

VIII. Tomarán las medidas preventivas necesarias para evitar contingencias ambientales por contaminación atmosférica;

IX. Elaborarán los informes sobre el estado del medio ambiente en la entidad o municipio correspondiente, que convengan con la Secretaría a través de los acuerdos de coordinación que se celebren;

X. Impondrán sanciones y medidas por infracciones a las leyes que al efecto expidan las legislaturas locales, o a los bandos y reglamentos de policía y buen gobierno que expidan los ayuntamientos, de acuerdo con esta Ley;

XI. Formularán y aplicarán, con base en las normas oficiales mexicanas que expida la Federación para establecer la calidad ambiental en el territorio nacional, programas de gestión de calidad del aire, y

XII.- Ejercerán las demás facultades que les confieren las disposiciones legales y reglamentarias aplicables.”

“Art. 113.- No deberán emitirse contaminantes a la atmósfera que ocasionen o puedan ocasionar desequilibrios ecológicos o daños al ambiente. En todas las emisiones a la atmósfera, deberán ser observadas las previsiones de esta Ley y de las disposiciones reglamentarias que de ella emanen, así como las normas oficiales mexicanas expedidas por la Secretaría..”

“Art. 114.- Las autoridades competentes promoverán, en las zonas que se hubieren determinado como aptas para uso industrial, próximas a áreas habitacionales, la instalación de industrias que utilicen tecnologías y combustibles que generen menor contaminación.”

“Art. 115.- La Secretaría promoverá que en la determinación de usos del suelo que definan los programas de desarrollo urbano respectivos, se consideren las condiciones topográficas, climatológicas y meteorológicas, para asegurar la adecuada dispersión de contaminantes”.

Por otra parte, la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente determina en su **Artículo 171** que: “Las violaciones a los preceptos de esta Ley, sus reglamentos y disposiciones que de ella emanen, constituyen infracción y serán sancionados administrativamente por la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología en asuntos de competencia de la Federación, reservados expresamente a otra dependencia y, en los demás casos por las autoridades de las Entidades Federativas y de los Municipios, en el ámbito de sus competencias, y conforme a las disposiciones locales que se expidan, con una o más de las siguientes sanciones:

I.- Multa por el equivalente de veinte a veinte mil días de salario mínimo general vigente el Distrito Federal en el momento de imponer la sanción.

II.- Clausura temporal o definitiva, parcial o total.

III.- Arresto administrativo hasta por treinta y seis horas”:

Cabe hacer mención, que el procedimiento para la imposición de sanciones administrativas determina que la autoridad escuche previamente al interesado, al cual se le otorga un plazo determinado de 15 días hábiles siguientes a la fecha de la notificación para que oponga defensa por escrito, rinda pruebas y alegue todo lo que a su derecho convenga. Este recurso de inconformidad se interpondrá por escrito ante el titular de la unidad administrativa que hubiese dictado la resolución. Por su

parte, la autoridad deberá dictar resolución fundada y motivada dentro de un término contado a partir del vencimiento del plazo concedido al infractor, en dicha resolución se confirmará, modificara o revocará la resolución recurrida o el acto combatido. Dicha resolución se notificará al interesado, personalmente o por correo certificado. Por último, conviene destacar como cuestión muy importante de esta Ley, la inclusión de la facultad que tiene todo ciudadano para denunciar ante la autoridad competente cualquier hecho que, en los términos legales, origine contaminación y deterioro al medio ambiente, esto es, la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente concede acción popular a la ciudadanía en general, en materia de protección y preservación ambiental. Esta figura conocida como denuncia popular puede ser formulada ante la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología, o ante otras autoridades federales o locales según su competencia. Ahora bien, si en la localidad no existiere representación de la Secretaría en cuestión, la denuncia popular podrá formularse ante la autoridad municipal o, a elección del ciudadano denunciante, ante las oficinas más cercanas o próximas a dicha representación. A la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología le corresponderá efectuar las diligencias necesarias para la comprobación de los hechos denunciados, así como la evaluación correspondiente. Finalmente, la Secretaría, a más tardar dentro de los 15 días hábiles siguientes a la presentación de la denuncia popular, hará del conocimiento del denunciante el trámite que haya dado a aquélla y, dentro de los 30 días hábiles siguientes, el resultado de la verificación de los hechos y medidas impuestas. ⁽¹²⁾

3.- LEY ORGÁNICA DE LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA DEL DISTRITO FEDERAL.

La Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal se publicó en el Diario Oficial de la Federación el día 29 de Diciembre de 1998, Se abroga la Ley Orgánica de la Administración

¹².- Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, (Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 28 de enero de 1988).

Pública del Distrito Federal publicada en el Diario Oficial de la Federación el 30 de diciembre de 1994. Se derogan todas aquellas disposiciones que se opongan a la presente Ley entro en vigor el 1° de Enero de 1999.

La Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal dedica los siguientes preceptos primeramente para hacer la división territorial de la Delegaciones Políticas y en lo que respecta a la Delegación Política de Coyoacan establece lo siguiente:

“Artículo 10: El Distrito Federal se divide en 16 Demarcaciones Territoriales denominadas: **Fracción IV.- Coyoacán.**”

“Artículo 11.establece los limites geográficos de las Demarcaciones Territoriales del Distrito Federal son los siguientes:

Coyoacán.- A partir del cruce de los ejes de las Calzadas Ermita Iztapalapa y de la Viga, sigue al Sur por el eje de esta última; llega al eje del Canal Nacional, por el que continúa con rumbo Sureste en todas sus inflexiones hasta su confluencia con el Canal Nacional y el de Chalco; prosigue hacia el Sur por el eje del Canal Nacional hasta el puente de San Bernardino, situado en el cruce con la Calzada del Hueso; y por el eje de esta calzada continúa al Noroeste hasta la intersección con el eje de la Calzada de las Bombas, en donde cambia de dirección al Suroeste y sigue por la barda que separa la Escuela Nacional Preparatoria Número 5, con la Unidad Habitacional INFONAVIT del Hueso, hasta encontrar la confluencia de la Avenida Bordo; continúa hacia el Suroeste por el eje de dicha Avenida hasta la Calzada Acoxta, de donde prosigue con rumbo Noroeste por el eje de ésta, atravesando el Viaducto Tlalpan, hasta encontrar su intersección con el eje de la Calzada de Tlalpan; de este punto se encamina por el eje de dicha calzada con rumbo Suroeste hasta el centro de la glorieta de Huipulco, en donde se localiza la estatua de Emiliano Zapata; prosigue por la misma calzada hasta el eje de la Calzada del Pedregal para continuar por el eje de esta última con rumbo Suroeste, hasta su cruce con el eje del Anillo Periférico Sur, por el que se encamina en todas sus inflexiones con rumbo general Poniente, hasta encontrar su

intersección con los ejes del camino al Ajusco y del Boulevard de las Cataratas; de este punto cambia de dirección al Noreste hacia el eje de esta última vialidad, por donde continúa con igual rumbo hasta el eje de la calle Valle, por el que se dirige al Noroeste hasta la barda del Fraccionamiento Jardines del Pedregal de San Ángel, que lo separa de los terrenos de la Ciudad Universitaria, sobre la que se dirige al Noreste y al Noroeste, hasta llegar al eje de la Avenida de las Torres, por el que continúa al Poniente hasta el eje del Paseo del Pedregal; en este punto, gira al Noreste para tomar el eje de la Avenida San Jerónimo, por el que se encamina con rumbo Noreste hasta la Avenida de los Insurgentes Sur y por su eje continúa al Norte hasta el eje de la calle Paseo del Río, antes Joaquín Gallo, por el que sigue con rumbo Noreste, hasta su cruce con el eje de la Avenida Miguel Ángel de Quevedo; sobre el que sigue con rumbo Sureste hasta interceptar el eje de la Avenida Universidad; continúa al Noreste por el eje de esta última avenida hasta el cruce con la Avenida Río Churubusco, por cuyo eje se dirige con rumbo general al Oriente hasta su intersección con el eje de la Calzada Ermita Iztapalapa, por el cual se encamina hacia el Oriente, hasta su cruce con el eje de la Calzada de la Viga, punto de partida”

Así mismo la Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal establece las funciones de las siguientes Secretarías:
En sus siguientes artículos

“Artículo 24.- A la Secretaría de Desarrollo Urbano y Vivienda corresponde el despacho de las materias relativas a la reordenación y desarrollo urbano, así como la promoción inmobiliaria.”

“Artículo 26.- A la Secretaría del Medio Ambiente corresponde la formulación, ejecución y evaluación de la política del Distrito Federal en materia ambiental y de recursos naturales. Específicamente cuenta con las siguientes atribuciones:

I.- Aplicar y vigilar el cumplimiento de las disposiciones de la Ley Ambiental del Distrito Federal; así como de las normas federales que incidan en el ámbito de competencia del Distrito Federal;

IV.- Emitir los lineamientos de prevención y control de la contaminación ambiental;

V.- Establecer sistemas de verificación ambiental y monitoreo de contaminantes;

VI.- Determinar y aplicar, en coordinación con las demás autoridades competentes, los programas y medidas para prevenir y controlar contingencias y emergencias ambientales;

VIII.- Regular y fomentar, en coordinación con la Secretaría de Obras y Servicios, las actividades de minimización, recolección, tratamiento y disposición final de desechos sólidos, establecer los sitios destinados a la disposición final, restaurar sitios contaminados, así como definir los sistemas de reciclamiento y tratamiento de aguas residuales y residuos sólidos;

IX.- Establecer los lineamientos generales y coordinar las acciones en materia de protección, conservación y restauración de los recursos naturales, flora, fauna, agua, aire, suelo, áreas naturales protegidas y zonas de amortiguamiento;

X.- Promover y fomentar el desarrollo y uso de energías, tecnologías y combustibles alternativos, así como la investigación ambiental;

XI.- Evaluar y, en su caso, autorizar las manifestaciones de impacto ambiental y estudios de riesgo en términos de lo que establece la Ley Ambiental del Distrito Federal;

XV.- Regular y controlar las actividades ambientalmente riesgosas, de conformidad con lo que establece la Ley Ambiental del Distrito Federal;”

Las demás que le atribuyan expresamente las leyes y reglamentos.”

“Artículo 27.- A la Secretaría de Obras y Servicios corresponde el despacho de las materias relativas a la normatividad de obras públicas y servicios urbanos; la construcción y operación hidráulica; los proyectos y construcción de las obras del sistema de transporte colectivo; los proyectos y construcción de obras públicas, así como proponer la política de tarifas y prestar el servicio de agua potable”.

“Artículo 29.- A la Secretaría de Salud corresponde el despacho de las materias relativas a la formulación, ejecución, operación y evaluación de las políticas de salud del Distrito Federal”.

“Artículo 31.- A la Secretaría de Transportes y Vialidad corresponde el despacho de las materias relativas al desarrollo integral del transporte, control del autotransporte urbano, así como la planeación y operación de las vialidades”. ⁽¹³⁾

4.- LEY AMBIENTAL DEL DISTRITO FEDERAL

Esta Ley Ambiental del Distrito Federal fue publicada en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el día 13 de Enero del año 2000 y entro en vigor el día 14 de Enero del 2000. La presente Ley se abroga la Ley Ambiental del Distrito Federal, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 9 de julio de 1996.

La cual establece en su primer artículo el objeto de la misma:

“Artículo.- 1º.- La presente Ley es de orden público e interés social y tiene por objeto:

¹³.- Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal. (Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 29 de diciembre de 1998).

I. Definir los principios mediante los cuales se habrá de formular, conducir y evaluar la política ambiental en el Distrito Federal, así como los instrumentos y procedimientos para su aplicación;

V. Prevenir y controlar la contaminación del aire, agua y suelo en el Distrito Federal en aquellos casos que no sean competencia de la Federación;

VI. Establecer las medidas de control, de seguridad y las sanciones administrativas que correspondan, para garantizar el cumplimiento y la aplicación de esta ley y de las disposiciones que de ella se deriven;

VIII. Establecer el ámbito de participación de la sociedad en el desarrollo y la gestión Ambiental....”

“**Artículo 2º.**- Esta ley se aplicará en el territorio del Distrito Federal en los siguientes casos:

I.- En la prevención y control de la contaminación atmosférica proveniente de fuentes fijas o móviles que de conformidad con la misma estén sujetas a la jurisdicción local;

X. En la prestación de servicios ambientales; y...”

“**Artículo 3.-** Se consideran de utilidad pública:

IV.- La prevención y control de la contaminación ambiental y aire, agua y suelo, así como el cuidado, restauración y aprovechamiento de los elementos naturales y de los sitios necesarios para asegurar la conservación e incremento de la flora y fauna silvestre...”

“**Artículo 5.-**Para los efectos de esta Ley, se estará a las definiciones de conceptos que contienen en la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, la Ley de Aguas Nacionales y la Ley Forestal, así como las siguientes:

AUDITORIA AMBIENTAL: Examen metodológico de las actividades, operaciones y procesos, respecto de la contaminación y el riesgo ambiental, así como del grado de cumplimiento de la normatividad ambiental y de los parámetros internacionales y de buenas practicas de operación e ingeniería aplicables, con el objeto de definir las medidas preventivas y correctas necesarias para proteger los recursos naturales y el ambiente;

CENTRO DE VERIFICACIÓN: Local determinado por las autoridades competentes y autorizado por éstas, para llevar a cabo la medición de emisores contaminantes con el equipo autorizado, provenientes de los vehículos automotores en circulación;

CONSERVACION: El conjunto de políticas, planes, programas, normas y acciones, de detección, rescate, saneamiento y recuperación, destinadas a asegurar que se mantengan las condiciones que hacen posible la evolución o el desarrollo de las especies y de los ecosistemas propios del Distrito Federal;

CONTAMINACIÓN: La presencia en el ambiente de toda substancia que en cualquiera de sus estados físicos y químicos al incorporarse o actuar en la atmósfera, agua, suelo, flora, fauna o cualquier elemento natural, altere o modifique su composición y condición natural, causando desequilibrio ecológico;

CONTINGENCIA AMBIENTAL O EMERGENCIA ECOLOGICA: Situación eventual y transitoria declarada por las autoridades competentes cuando se presenta o se prevé con base en análisis objetivos o en el monitoreo de la contaminación ambiental, una concentración de contaminantes o un riesgo ecológico derivado de actividades humanas o fenómenos naturales que afectan la salud de la población o al ambiente de acuerdo con las normas oficiales mexicanas;

DAÑO AMBIENTAL: Toda pérdida, disminución, detrimento o menoscabo significativo inferido al ambiente o a uno o más de sus componentes;

DEMARCAACION TERRITORIAL: Cada una de las partes en que se divide el territorio del Distrito Federal para efectos de la organización político-administrativa;

DELEGACIONES: Los Órganos Político Administrativos establecidos en cada una de las Demarcaciones Territoriales;

ECOCIDIO: La conducta dolosa determinada por las normas penales, consistente en causar un daño grave al ambiente por la emisión de contaminantes, la realización de actividades riesgosas o la afectación de recursos naturales, en contravención a lo dispuesto en la presente Ley o en las normas ambientales mexicanas;

EDUCACION AMBIENTAL: El proceso permanente de carácter interdisciplinario, orientado a la formación de una ciudadanía que reconozca valores, aclare conceptos y desarrolle las habilidades y actitudes necesarias para una convivencia armónica entre seres humanos, su cultura y su medio biofísico circundante;

EMISIONES CONTAMINANTES: La generación o descarga de materia o energía, en cualquier cantidad, estado físico o forma, que al incorporarse, acumularse o actuar en los seres vivos, en la atmósfera, agua, suelo, subsuelo o cualquier elemento natural, afecte negativamente su composición o condición natural;

IMPACTO AMBIENTAL: Modificación al ambiente, ocasionado por la acción del hombre o de la naturaleza;

LABORATORIO AMBIENTAL: Aquellos que acrediten contar con los elementos necesarios para analizar contaminantes en el aire, agua, suelo, subsuelo, materiales o residuos;

LEY: Ley Ambiental del Distrito Federal;

LEY GENERAL: Ley General del Equilibrio y la Protección al Ambiente;

NORMAS AMBIENTALES PARA EL DISTRITO FEDERAL: Las que emita la autoridad competente en ésta materia, en función de las atribuciones que esta Ley y otros ordenamientos legales le confiere;

NORMAS OFICIALES: Las normas oficiales mexicanas aplicables en materia ambiental;

PREVENCIÓN: El conjunto de disposiciones y medidas anticipadas para evitar el deterioro del ambiente;

PROCURADURIA: La Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial del Distrito Federal;

PROTECCION ECOLÒGICA: El conjunto de políticas, planes, programas, normas y acciones destinados a mejorar el ambiente y a prevenir y controlar su deterioro;

RESTAURACION DEL EQUILIBRIO ECOLOGICO: Conjunto de actividades tendientes a la recuperación y restablecimiento de las condiciones que propician la evolución y continuidad de los procesos naturales;

SECRETARIA: Secretaría del Medio Ambiente del Gobierno del Distrito Federal;

VERIFICADORES AMBIENTALES: Los prestadores de servicio de verificación de emisiones contaminantes autorizados por la Secretaría...”

“**Artículo 6º.-** Son autoridades en materia ambiental en el Distrito Federal:

I. El Jefe de Gobierno del Distrito Federal;

II. El Titular de la Secretaría del Medio Ambiente;

III. Los Jefes Delegacionales del Distrito Federal; y

IV. La Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial del Distrito Federal

Para efectos de lo dispuesto en la fracción III, en cada órgano político administrativo existirá una unidad administrativa encargada del área ambiental y de aplicar las disposiciones que esta Ley le señalan como de su competencia...”

“Artículo 8.- Corresponde al Jefe de Gobierno del Distrito Federal, en materia ambiental, el ejercicio de las siguientes atribuciones:

I.- Formular, conducir y evaluar la política ambiental en el Distrito Federal, conforme al Plan Nacional de Desarrollo, el Programa General de Desarrollo del Distrito Federal y los programas sectoriales correspondientes...”.

“Artículo 9.- Corresponde a la Secretaría, además de las facultades que le confiere la ley orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal, el ejercicio de las siguientes atribuciones:

VII.- Expedir normas ambientales para el Distrito Federal en materia de competencia local;

VIII.- Desarrollar programas que fomenten la autorregulación y la auditoría ambiental;

XIV-Bis.- Celebrar convenios con las delegaciones para que éstas se encarguen de la administración y preservación de las áreas naturales protegidas de competencia de la Secretaría, así como para delegar

facultades que están conferidas por esta Ley y demás ordenamientos aplicables a la Secretaría;

XVII.- Promover la participación de la ciudadanía en materia ambiental;

XVIII.- Realizar y promover en forma coordinada, concertada y corresponsable, acciones relacionadas con la conservación del ambiente, la protección ecológica y la restauración del equilibrio ecológico, entre las organizaciones sociales, civiles y empresariales, así como con los ciudadanos interesados, a fin de desarrollar en la población, una mayor cultura ambiental, y promover el mejor conocimiento de esta Ley.

XIX.- Coordinar la participación de las dependencias y entidades de la administración pública del Distrito Federal, y de las delegaciones en las acciones de educación ambiental, de prevención y control del deterioro ambiental, conservación, protección y restauración del ambiente en el territorio del Distrito Federal, así como celebrar con éstas y con la sociedad, los acuerdos que sean necesarios con el propósito de dar cumplimiento a la presente Ley;

XX.- Realizar y promover programas para el desarrollo de técnicas, ecotécnicas y procedimientos que permitan prevenir, controlar y abatir el deterioro ambiental, propiciar el aprovechamiento sustentable de los recursos naturales y la conservación de los ecosistemas, con instituciones de educación superior, centros de investigación, instituciones privadas y grupos civiles, con los sectores industrial, comercial y de servicio;

XXI.- Conducir la política del Distrito Federal relativa a la información y difusión en materia ambiental;

XXII.- Participar en coordinación con la Federación, en asuntos que afecten el equilibrio ecológico, el ambiente y la salud en el Distrito Federal y los municipios conurbados;

XXIII.-Promover y celebrar, convenios de coordinación, concertación y colaboración con el gobierno federal, de las entidades federativas y de los municipios de la zona conurbada, así como con los particulares, para la realización conjunta y coordinada de acciones de protección ambiental;

XXIV.-Promover y participar, en la elaboración y celebración de convenios o acuerdos de coordinación que se lleven a cabo entre el Ejecutivo del Distrito Federal y la Federación, con el objeto de que el distrito Federal asuma el ejercicio de las funciones que señala la Ley General;

XXVII.-Ejercer todas aquellas acciones tendientes a la conservación y restauración del equilibrio ecológico, así como la regulación, prevención y control del aire, agua y suelo que no sean de competencia federal;

XXIX.-Ordenar la realización de visitas de inspección para verificar el cumplimiento de los preceptos de esta Ley, su reglamento, normas aplicables en materia ambiental, ordenamiento ecológico del territorio, declaratorias de áreas naturales protegidas, programas de manejo, las condiciones que en materia ambiental se impongan, así como todas las disposiciones legales aplicables al suelo de conservación.

XXXVII.-Elaborar, publicar y aplicar, en el ámbito de las atribuciones del Distrito Federal y con la participación que corresponda a las demás autoridades competentes, los programas y medidas para prevenir, controlar y minimizar las contingencias ambientales o emergencias ecológicas;

XXXVIII.-Establecer y actualizar el registro de emisiones contaminantes, así como el registro obligatorio de las fuentes fijas de la competencia del Distrito Federal y el registro de descargas de aguas residuales que se viertan en los sistemas de drenaje y alcantarillado o a cuerpos receptores de la competencia del Distrito Federal;

XXXIX.-Establecer y operar de manera directa, o indirectamente a través de autorización, el sistema de monitoreo de la contaminación ambiental,

así como los sistemas de verificación de fuentes de competencia local, y determinar las tarifas máximas aplicables por concepto de dichas verificaciones;

XL.-Promover el uso de fuentes de energías alternas, de igual forma que sistemas y equipos para prevenir o minimizar las emisiones contaminantes en los vehículos en los que se preste el servicio público local de transporte de pasajeros o carga en el Distrito Federal, así como fomentar su uso en los demás automotores;

XLII.-Prevenir o controlar la contaminación visual, así como la originada por ruido, vibraciones, energía térmica, lumínica, olores, vapores o cualquier otro tipo de actividad que pueda ocasionar daños a la salud de la población, al ambiente o los elementos naturales, en fuentes de competencia del Distrito Federal...”

“Artículo 10.- Corresponde a cada una de las delegaciones del Distrito Federal:

I. Proponer y opinar, según el caso, respecto del establecimiento de áreas de valor ambiental y áreas naturales protegidas dentro de su demarcación territorial, y participar en su vigilancia;

II. Celebrar convenios con el Gobierno del Distrito Federal para la administración y preservación de las áreas naturales protegidas, los recursos naturales y la biodiversidad;

III. Promover la participación de la ciudadanía en materia ambiental;

IV. Implementar acciones de conservación y restauración del equilibrio ecológico, así como la protección al ambiente desde las delegaciones;

V. Difundir los programas y estrategias relacionadas con el equilibrio ecológico y la protección al ambiente; y

VI.-Coadyuvar con la Secretaría en la verificación del cumplimiento de las disposiciones en materia ambiental...”

“Artículo 11.-Se establecerá la Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial del Distrito Federal, para la protección, defensa y restauración del medio ambiente y del desarrollo urbano; así como para instaurar mecanismos, instancias y procedimientos administrativos que procuren el cumplimiento de tales fines, en los términos de las disposiciones de la presente Ley y de la Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal.

La Ley Orgánica respectiva, dispondrá las atribuciones y estructuras de dicha Procuraduría.”

“Artículo 20.- Los habitantes del Distrito Federal tienen derecho a disfrutar de un ambiente sano. Las autoridades, en los términos de ésta y otras Leyes tomarán las medidas necesarias para conservar ese derecho.

Todo habitante del Distrito Federal tiene la potestad de exigir el respeto a este derecho y el cumplimiento de las obligaciones correlativas por parte de las autoridades del Distrito Federal, a través de los mecanismos jurídicos previstos en este título y en otros ordenamientos jurídicos.”

“Artículo 23.- Las personas, en los términos de la presente Ley, están obligadas a:

I.- Prevenir y evitar daños al ambiente;

II.- Minimizar los daños al ambiente que no puedan prevenir o evitar, en cuyo caso estarán obligadas a reparar los daños causados;

III.- Ayudar en la medida de lo posible a establecer las condiciones que permitan garantizar la subsistencia y regeneración del ambiente y los elementos naturales; y

IV.- Realizar todas sus actividades cotidianas bajo los criterios de ahorro y rehusó de agua, conservación del ambiente rural y urbano, prevención y control de la contaminación del aire, agua y suelo, y la protección de la flora y fauna en el Distrito Federal.”

“**Artículo 42.-** En casos de emergencia que pongan en riesgo la integridad de las personas o del ambiente, la Secretaría podrá publicar en la Gaceta Oficial normas ambientales del Distrito Federal sin sujetarse al procedimiento establecido en el artículo anterior. Estas normas tendrán una vigencia máxima de seis meses. En ningún caso se podrá expedir más de dos veces consecutivas la misma norma en los términos de este artículo.”

“**Artículo 73.-** Las autoridades ambientales del Distrito Federal, en el ámbito de su competencia promoverán:

I.- Que las instituciones de educación en todos sus niveles incorporen en sus programas de enseñanza temas de contenido ambiental;

II.- El fortalecimiento de una cultura ambiental de participación corresponsable;

III.- El adiestramiento en y para el trabajo en materia de conservación del medio ambiente, la protección ecológica y la restauración del equilibrio ecológico, con arreglo a lo que establece esta ley;

IV.- La incorporación de contenidos ambientales en los programas de las comisiones mixtas de seguridad e higiene en coordinación con las autoridades competentes; y

V.- La formación de especialistas así como la coordinación para la investigación y el desarrollo tecnológico y de ecotecnias en materia ambiental, que permitan prevenir, controlar y abatir la contaminación, propiciar el aprovechamiento sustentable de los recursos y proteger los ecosistemas.”

“Artículo 123.- Todas Las personas están obligadas a cumplir con los requisitos y límites de emisiones contaminantes a la atmósfera, agua, suelo, subsuelo, redes de drenaje y alcantarillado y cuerpos receptores del Distrito Federal establecidos por las normas aplicables o las condiciones particulares de descarga que emita la Secretaría, así como a utilizar los equipos, dispositivos y sistemas de reducción de emisiones que determine dicha dependencia. Quedan comprendidos la generación de residuos sólidos, de contaminantes visuales y de la emisión de contaminantes de ruido, vibraciones, energía térmica, lumínica y olores, de acuerdo con las disposiciones jurídicas aplicables.”

“Artículo 126.- Queda prohibido emitir o descargar contaminantes a la atmósfera, el agua y los suelos que ocasionen o puedan ocasionar desequilibrios ecológicos, daños al ambiente o afecten la salud.

En todas las descargas de contaminantes a la atmósfera, al agua y los suelos, deberán ser observadas las previsiones de la Ley General, esta Ley, sus disposiciones reglamentarias, así como las normas oficiales mexicanas y normas ambientales del Distrito Federal que al efecto se expidan.”

“Artículo 127.- La Secretaría, en los términos que señalen el reglamento de esta Ley, integrará y mantendrá actualizado, un inventario de emisiones a la atmósfera, descargas de aguas residuales, materiales y residuos, el registro de emisiones y transferencia de contaminantes y coordinará la administración de los registros que establece la Ley y creará un sistema consolidado de información basado en las autorizaciones, licencias o permisos que en la materia se otorguen.”

“Artículo 128.- La Secretaría en coordinación con las autoridades federales y locales, establecerá un sistema de información relativo a los impactos en la salud provocados por la exposición a la contaminación del aire, agua y suelo.”

“Artículo 130.- Las disposiciones del presente capítulo son aplicables a las fuentes fijas y móviles de jurisdicción local.”

“Artículo 131.- Para la protección a la atmósfera se considerarán los siguientes criterios:

I.- Las políticas y programas de las autoridades ambientales deberán estar dirigidas a garantizar que la calidad del aire sea satisfactoria en el Distrito Federal; y

II.- Las emisiones de todo tipo de contaminantes a la atmósfera, sean de fuentes fijas o móviles, deben ser prevenidas, reguladas, reducidas y controladas, para asegurar una calidad del aire satisfactoria para la salud y bienestar de la población y el mantenimiento del equilibrio ecológico.”

“Artículo 132.- Los criterios anteriores serán considerados en:

I.- La expedición de normas ambientales del distrito federal para la prevención y control de la contaminación de la atmósfera;

II.- La ordenación, regulación y designación de áreas y zonas industriales, así como en la determinación de los usos de suelo que establezcan los programas de desarrollo urbano respectivos, particularmente en lo relativo a las condiciones topográficas, climatológicas y meteorológicas para asegurar la adecuada dispersión de contaminantes;

III.- La clasificación de áreas o zonas atmosféricas, de acuerdo a su capacidad de asimilación o dilución, y la carga de contaminantes que estos puedan recibir; y

IV.- El otorgamiento de todo tipo de autorizaciones, licencias, registros o permisos para emitir contaminantes a la atmósfera.”

“Artículo 133.- Para regular, prevenir, controlar, reducir o evitar la contaminación de la atmósfera, la Secretaría tendrá las siguientes facultades:

- I.-**Coordinarse con la Federación, entidades federativas y municipios de la zona conurbada para la planeación y ejecución de acciones coordinadas en materia de gestión de la calidad del aire;
- II.-**Elaborar un programa local de gestión de calidad del aire, sujeto a revisión y ajuste periódico;
- III.-**Requerir a los responsables de fuentes emisoras de su competencia, el cumplimiento de los límites máximos permisibles de emisión de contaminantes, las normas oficiales mexicanas y las normas ambientales para el Distrito Federal, de conformidad con esta ley, la ley general, en materias de competencia local, y sus reglamentos;
- IV.-**Promover ante los responsables de la operación de fuentes contaminantes, la aplicación de la mejor tecnología disponible, con el propósito de reducir sus emisiones a la atmósfera;
- V.-**Integrar y mantener actualizado el inventario de las fuentes emisoras de contaminantes a la atmósfera de su competencia;
- VI.-**Establecer y operar sistemas de monitoreo de la calidad del aire en el Distrito Federal;
- VII.-**Expedir normas ambientales del Distrito Federal para regular las emisiones provenientes de fuentes fijas y móviles que no sean de jurisdicción federal, y las medidas de tránsito, y en su caso, la suspensión de circulación, en casos graves de contaminación;
- VIII.-**Elaborar y emitir un Pronóstico de la Calidad del Aire, en forma diaria, en función de los sistemas meteorológicos;
- IX.-**Expedir normas ambientales del Distrito Federal para regular las emisiones provenientes de fuentes fijas y móviles que no sean de jurisdicción federal, y las medidas de tránsito, y en su caso, la suspensión de circulación, en casos graves de contaminación;

X.-Tomar las medidas necesarias para prevenir, regular y controlar las contingencias ambientales por contaminación atmosférica.

XI.-Establecer y operar sistemas de verificación de emisiones de automotores en circulación, y en su caso, expedir la constancia de verificación de emisiones;

XII.-Aplicar las normas oficiales mexicanas y normas ambientales del Distrito Federal para la protección de la atmósfera en las materias y supuestos de su competencia;

XIII.-Requerir la instalación de equipos o sistemas de control de emisiones a quienes realicen actividades que las generen;

XIV.-Establecer y operar sistemas de verificación de emisiones de automotores en circulación, y en su caso, expedir la constancia de verificación de emisiones;

XV.-Proponer el monto de las tarifas que deberán cubrirse por los servicios de verificación de automotores en circulación;

XVI.-Llevar un registro de los centros de verificación de automotores en circulación, y mantener un informe actualizado de los resultados obtenidos;

XVII.-Entregar, cuando proceda, a los propietarios de vehículos automotores, el documento que acredite que dicha fuente no rebasa los límites máximos permisibles de emisión, conforme a las normas oficiales mexicanas y normas ambientales para el Distrito Federal; y

XVIII.-Fomentar la participación de la sociedad en el desarrollo de programas para impulsar alternativas de transporte que reduzcan el uso de vehículos particulares.”

“Artículo 134.- Para prevenir y controlar la contaminación de la atmósfera, las Delegaciones, tomarán las medidas necesarias en coordinación con la Secretaría.”

“Artículo 135.- Para la operación y funcionamiento de las fuentes fijas de jurisdicción local que emitan o puedan emitir olores, gases o partículas sólidas o líquidas a la atmósfera, se requerirá la Licencia Ambiental Única del Distrito Federal que expedirá la Secretaría a los interesados que demuestren cumplir con los requisitos y límites determinados en las normas correspondientes y cumplir además con las siguientes obligaciones:

I.- Emplear equipos y sistemas que controlen las emisiones a la atmósfera, para que no rebasen los niveles máximos permisibles establecidos en las normas oficiales mexicanas y las normas ambientales locales correspondientes;

II.- Integrar un inventario anual de sus emisiones contaminantes a la atmósfera, en el formato que determine la Secretaría;

III.- Instalar plataformas y puertos de muestreo en chimeneas para realizar la medición de emisiones en campo, de acuerdo a lo establecido en las normas correspondientes;

IV.- Medir sus emisiones contaminantes a la atmósfera, registrar los resultados en el formato que determine la Secretaría y remitir a ésta la información que se determine en el reglamento, a fin de demostrar que opera dentro de los límites permisibles;

V.- Llevar una bitácora de operación y mantenimiento de sus equipos de combustión, de proceso y de control;

VI.- Dar aviso anticipado a la secretaría del inicio de operación de sus procesos, en el caso de paros programados y de inmediato en el caso de que éstos sean circunstanciales, si ellos pueden provocar contaminación; y

VII.- Dar aviso inmediato a la Secretaría en el caso de falla del equipo o sistema de control.

La Secretaría, de conformidad con lo que establezca el reglamento de esta Ley, determinará los casos de fuentes fijas que por los niveles de emisión de contaminantes quedarán exentos del cumplimiento de las obligaciones a que se refiere este artículo.”

“**Artículo 138.-** En materia de prevención y control de la contaminación atmosférica producida por fuentes fijas, la Secretaría establecerá las medidas preventivas y correctivas para reducir las emisiones contaminantes; y promoverá ante los responsables de operación de las fuentes, la aplicación de nuevas tecnologías con el propósito de reducir sus emisiones a la atmósfera.

Los responsables de las fuentes fijas podrán solicitar su exención al Programa de Contingencias Ambientales Atmosféricas, a través del formato que determine la Secretaría y que además demuestre cumplir con el marco normativo vigente y programas de contingencias correspondientes, así mismo podrán solicitarla todas las fuentes fijas que operen y apliquen tecnologías encaminadas a la reducción de sus emisiones a la atmósfera.”

“**Artículo 139.-** La Secretaría podrá limitar la circulación de vehículos automotores en el Distrito Federal, incluyendo los que cuenten con placas expedidas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, por otras entidades federativas o por el extranjero, para prevenir y reducir las emisiones contaminantes, en los términos de las disposiciones jurídicas aplicables.”

“**Artículo 140.-** Los propietarios o poseedores de vehículos automotores en circulación matriculados en el Distrito Federal, deberán someter sus unidades a la verificación de emisiones contaminantes, en los centros de verificación autorizados por la Secretaría dentro del periodo que le corresponda en los términos del programa de verificación vehicular

obligatoria que al efecto se expida y, en su caso, reparar los sistemas de emisión de contaminantes y sustituir los equipos y dispositivos que no funcionen adecuadamente, en los términos que determine el Programa de Verificación correspondiente.”

“Artículo 141.- El propietario o poseedor del vehículo deberá pagar al centro de verificación respectivo, la tarifa autorizada por la Secretaría en los términos del programa de verificación vehicular obligatoria para el Distrito Federal.”

“Artículo 142.- El propietario o poseedor de un vehículo que no haya realizado la verificación dentro del periodo que le corresponda, de acuerdo al calendario establecido en el programa de verificación vehicular obligatoria que al efecto se expida, podrá trasladarse en un término de treinta días únicamente a un taller mecánico o a un Centro de Verificación, previo pago de la multa correspondiente, independientemente de la multa que establezca el Reglamento de Tránsito del Distrito Federal.

En caso que no se apruebe la verificación dentro del plazo señalado, o si durante el mismo el vehículo circula hacia un lugar distinto al taller o al Centro de Verificación, se duplicará la multa, una vez pagada, contará con un nuevo plazo de treinta días naturales a partir de su imposición para agredir dicho cumplimiento. De no presentarse éste dentro del plazo citado se duplicará la segunda multa señalada.”

“Artículo 143.- Si los vehículos en circulación rebasan los límites máximos permisibles de emisiones contaminantes fijados por las normas correspondientes, serán retirados de la misma por la autoridad competente, hasta que acredite su cumplimiento.”

“Artículo 144.- El propietario o poseedor del vehículo que incumpla con las Normas Oficiales Mexicanas o las Normas Ambientales del Distrito Federal de acuerdo con el artículo anterior, tendrá un plazo de treinta días naturales para hacer las reparaciones necesarias y presentarlo a una nueva

verificación. El vehículo podrá circular en ese período sólo para ser conducido al taller mecánico o ante el verificador ambiental.”

“Artículo 145.- La Secretaría, en coordinación con las Secretarías de Transporte y Vialidad, y de Seguridad Pública podrán restringir y sujetar a horarios nocturnos el tránsito vehicular y las maniobras respectivas en la vía pública de los vehículos de carga, a fin de agilizar la circulación vehicular diurna y reducir, de esta forma, las emisiones contaminantes generadas por las fuentes móviles. Para estos efectos, el Jefe de Gobierno del Distrito Federal publicará el acuerdo correspondiente en la Gaceta Oficial.”

La Secretaría podrá otorgar permisos, autorizaciones y acreditaciones a fabricantes, distribuidores, importadores y talleres, para el servicio de diagnóstico, reparación, comercialización e instalación de dispositivos y equipos de reducción de emisiones contaminantes y de sistemas de gas, conforme a las convocatorias que al efecto emita, en las que se incluyan las condiciones y características a que deba sujetarse su actividad.”

“Artículo 146.- Los vehículos que transporten en el Distrito Federal materiales o residuos peligrosos, deberán cumplir con los requisitos y condiciones establecidos en esta Ley y las demás disposiciones aplicables.”

“Artículo 147.- Los vehículos matriculados en el Distrito Federal, así como de servicio público de transporte de pasajeros o carga que requieran de sistemas, dispositivos y equipos para prevenir o minimizar sus emisiones contaminantes, lo harán conforme a las características o especificaciones que determine la Secretaría.”

“Artículo 148.- La secretaría, en coordinación con la Secretaría de Transporte y Vialidad, deberá publicar en la Gaceta Oficial las determinaciones referidas en el artículo anterior.

Los conductores y los propietarios de los vehículos serán solidariamente responsables del cumplimiento de lo establecido en el párrafo anterior.”

“**Artículo 149.-** Para prevenir y reducir la emisión de contaminantes a la atmósfera, la Secretaría promoverá ante las autoridades competentes, programas de ordenamiento vial y de agilización del tránsito vehicular.”

“**Artículo 150.-** Queda prohibida la quema de cualquier tipo de material o residuo sólido o líquido a cielo abierto salvo en los siguientes casos y previo aviso a la Secretaría:

I.- Para acciones de adiestramiento y capacitación de personal encargado del combate de incendios;

II.- Cuando con esta medida se evite un riesgo mayor a la comunidad o los elementos naturales, y medie recomendación de alguna autoridad de atención a emergencias; y

III.- En caso de quemas agrícolas, cuando medie autorización de alguna autoridad forestal o agropecuaria.

La Secretaría establecerá las condicionantes y medidas de seguridad que deberán de observarse.”

“**Artículo 151.-** Quedan prohibidas las emisiones de ruido, vibraciones, energía térmica, lumínica, gases, olores y vapores, así como la contaminación visual que rebasen las normas oficiales mexicanas y las normas ambientales para el Distrito Federal correspondientes. La Secretaría, en coordinación con las demarcaciones territoriales del Distrito Federal, adoptarán las medidas necesarias para cumplir estas disposiciones, e impondrán las sanciones necesarias en caso de incumplimiento.

Los propietarios de fuentes que generen cualquiera de estos contaminantes, están obligados a instalar mecanismos para recuperación y disminución de

vapores, olores, ruido, energía y gases o a retirar los elementos que generan contaminación visual.”

Artículo 169.- Durante las diferentes etapas del manejo de residuos sólidos, se prohíbe:

II- El fomento o creación de basureros clandestinos;

IV.- La quema de dichos residuos sin los mecanismos de prevención de generación de contaminantes adecuados, ni de su autorización...”

“Artículo 181 Bis.- La Secretaría o las Delegaciones propondrán al Jefe de Gobierno el establecimiento de zonas intermedias de salvaguarda, con el objeto de prevenir y controlar el riesgo ambiental que puedan ocasionar las industrias, comercios y servicios que realicen actividades riesgosas en el territorio del Distrito Federal.”

“Artículo 182.- La Secretaría emitirá Programas de Contingencia Ambiental en los que se establecerán las condiciones ante las cuales es procedente la determinación de estado de contingencia, así como las medidas aplicables para hacerles frente.”

“Artículo 183.- Las autoridades competentes declararán contingencia ambiental cuando se presente una concentración de contaminantes o un riesgo ambiental, derivado de actividades humanas o fenómenos naturales, que puedan afectar la salud de la población o al ambiente de acuerdo con las normas ambientales y elementos técnicos aplicables.”

“Artículo 200.- La Secretaría establecerá los lineamientos y procedimientos para autorizar laboratorios ambientales de análisis de contaminantes en el aire, agua, suelo, subsuelo, materiales o residuos, atendiendo las acreditaciones y reconocimientos que de conformidad con la Ley Federal sobre Metrología y Normalización, hayan obtenido dichos laboratorios.”⁽¹⁴⁾

¹⁴.- Ley Ambiental del Distrito Federal, (Publicada en Gaceta Oficial del Distrito Federal el 13 de enero de 2000).

5.- CODIGO PENAL PARA EL DISTRITO FEDERAL

El presente Código Penal para el Distrito Federal se publicó en el Diario Oficial de la Federación el día 12 de mayo de 2003; y entro en vigor el día 13 de mayo de 2003,. Este Código abrogo el Código Penal de 1931 sus reformas y demás leyes que se opongán al presente ordenamiento.

El Código Penal para el Distrito Federal dedica los siguientes preceptos legales a la protección y preservación del medio ambiente y por ende del aire, a saber:

“Art. 345.- Se impondrán de dos a seis meses de prisión y de quinientos a dos mil días multa, al que:

I.- Genere o descargue materia o energía, en cualquier cantidad, estado físico o forma, que al incorporarse, acumularse o actuar en los seres vivos, en la atmósfera, agua, suelo, subsuelo o cualquier elemento natural, afecte negativamente su composición o condición natural;

II.- Contamine o destruya la calidad del suelo, áreas verdes en suelo urbano, humedales, áreas naturales protegidas, suelos de conservación o aguas en cualquier cuerpo de agua;

III.- Emita gases, humos, vapores o polvos de origen antropogénico que dañen a la salud humana, fauna, flora, recursos naturales, ecosistemas o la atmósfera;

V.- Descargue o deposite desechos u otras sustancias o materiales contaminantes, residuos sólidos o industriales en los suelos de conservación, áreas naturales protegidas, barrancas, áreas verdes en suelo urbano, o en cualquier cuerpo de agua, que dañen la salud humana, flora, recursos naturales o los ecosistemas; o

VI.- Genere emisiones de energía térmica o lumínica, olores, ruidos o vibraciones que dañen la salud pública, flora, fauna o los ecosistemas.”

“**Art. 346.-** Se le impondrá de tres a nueve años de prisión y de mil a cinco mil días multa, al que:

I.- Desmante o destruya la vegetación natural; corte, arranque, derribe o tale árboles, realice aprovechamiento de recursos forestales o haga cambios de uso de suelo en suelos de conservación, áreas naturales protegidas o áreas verdes en suelo urbano;

II.- Ocasione incendios en bosques, parques, áreas forestales, áreas naturales protegidas, suelos de conservación, barrancas y áreas verdes en suelo urbano;

III.- Realice el cambio provisional de aditamentos o equipos de vehículos automotores, especialmente de convertidores catalíticos, motores o cristales, con el solo objeto de obtener los certificados de verificación aprobatoria de emisiones; o

IV.- Opere o altere en forma indebida equipos o programas de computo utilizados para la verificación vehicular.”

“**Art. 347.-** Se impondrán de tres a ocho años de prisión y de mil a diez mil días multa a los empresarios o industriales y sus administradores, que a sabiendas:

I.- Omitan el empleo de los equipos anticontaminantes en empresas, industrias o fuentes móviles, que generen contaminantes;

III.- No manejen adecuadamente los residuos producidos o residuos industriales no peligrosos.

Estas sanciones se impondrán con independencia de las que resulten aplicables a las personas morales.”

“Art. 348.- Para los efectos del presente Título, la reparación del daño incluirá además:

I.- La realización de las acciones necesarias para reestablecer las condiciones de los elementos naturales que constituyen los ecosistemas afectados al estado en que se encontraban antes de realizarse el delito; y

II.- La suspensión, modificación o demolición de las construcciones, obras o actividades, que hubieren dado lugar al delito ambiental respectivo;”

“Art.- 349.- Tratándose de estos delitos, el trabajo a favor de la comunidad, consistirá en actividades relacionadas con la protección al ambiente o la restauración de los recursos naturales.”¹⁵

6.- LEY GENERAL DE SALUD

La Ley General de Salud se publicó en el Diario Oficial de la Federación el día 7 de Febrero de 1984, y entro en vigor el 1º de Julio del mismo año. Esta ley derogó al Código Sanitario de los Estados Unidos Mexicanos que tenía vigencia desde 1973. Al igual, abrogó la Ley de Cooperación de Servicios Sanitarios en la República Mexicana publicada en el Diario Oficial de la Federación el 25 de agosto de 1934; la Ley de la Dirección de Cooperación Interamericana de Salubridad Pública, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 2 de marzo de 1945, y la Ley que autoriza la creación de la Granja para Alienados Pacíficos de San Pedro del Monte, Guanajuato, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 11 de junio de 1945.

La Ley General de Salud dedica los siguientes preceptos legales a la protección y preservación del medio ambiente y por ende del aire, a saber:

¹⁵.- Código Penal para el Distrito Federal, (Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 12 de mayo de 2003).

“Art. 116.- Las autoridades sanitarias establecerán las normas, tomarán las medidas y realizarán las actividades a que se refiere esta Ley tendientes a la protección de la salud humana ante los riesgos y daños dependientes de las condiciones del ambiente.”

“Art. 117.- La formulación y conducción de la política de saneamiento ambiental corresponde a la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología, en coordinación con la Secretaría de Salud, en lo referente a la salud humana.”

“Art. 118.- Corresponde a la Secretaría de Salud:

I.- Determinar los valores de concentración máxima permisible para el ser humano de contaminantes en el ambiente;

II.- Emitir las normas oficiales mexicanas a que deberá sujetarse el tratamiento del agua para uso y consumo humano;

III.- Establecer criterios sanitarios para la fijación de las condiciones particulares de descarga, el tratamiento y uso de aguas residuales o en su caso, para la elaboración de normas oficiales mexicanas ecológicas en la materia;

IV.- Promover y apoyar el saneamiento básico;

V.- Asesorar en criterios de ingeniería sanitaria de obras públicas y privadas para cualquier uso;

VI.- Ejercer el control sanitario de las vías generales de comunicación, incluyendo los servicios auxiliares, obras, construcciones, demás dependencias y accesorios de las mismas, y de las embarcaciones, ferrocarriles, aeronaves y vehículos terrestres destinados al transporte de carga y pasajeros, y

VII.- En general, ejercer actividades similares a las anteriores ante situaciones que causen o puedan causar riesgos o daños a la salud de las personas.”

“Art. 119.- Corresponde a la Secretaría de Salud y a los gobiernos de las entidades federativas, en sus respectivos ámbitos de competencia:

I.- Desarrollar investigación permanente y sistemática de los riesgos y daños que para la salud de la población origine la contaminación del ambiente;

II.- Vigilar y certificar la calidad del agua para uso y consumo humano, y

III.- Vigilar la seguridad radiológica para el uso y aprovechamiento de las fuentes de radiación para uso médico sin perjuicio de la intervención que corresponda a otras autoridades competentes.

IV.- Disponer y verificar que se cuente con información toxicológica actualizada, en la que se establezcan las medidas de respuesta al impacto en la salud originado por el uso de sustancias tóxicas o peligrosas.”

“Art. 120.- La Secretaría de Salud y los gobiernos de las entidades federativas, en sus respectivos ámbitos de competencia, se coordinarán con las dependencias y entidades competentes del sector público para la prestación de los servicios a que se refiere este Capítulo.”

“Art. 121.- Las personas que intervengan en el abastecimiento de agua no podrán suprimir la dotación de servicios de agua potable y avenamiento de los edificios habitados, excepto en los casos que determinen las disposiciones generales aplicables.”

“Art. 122.- Queda prohibida la descarga de aguas residuales sin el tratamiento para satisfacer los criterios sanitarios emitidos de acuerdo con la fracción III del artículo 118, así como de residuos peligrosos que

conlleven riesgos para la salud pública, a cuerpos de agua que se destinan para uso o consumo humano.”

“Art. 123.- La Secretaría de Salud proporcionará a la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial y, en general, a las demás autoridades competentes, los requisitos técnicos sanitarios para que el almacenamiento, distribución, uso y manejo del gas natural, del gas licuado de petróleo y otros productos industriales gaseosos que sean de alta peligrosidad, no afecten la salud de las personas, los que serán de observancia obligatoria y, en su caso, deberán incorporarse a las normas oficiales mexicanas.”

“Art. 124.- Para los efectos de esta ley se entiende por fuentes de radiación cualquier dispositivo o substancia que emita radiación ionizante en forma cuantificable. Estas fuentes pueden ser de dos clases: aquellas que contienen material radiactivo como elemento generador de la radiación y las que la generan con base en un sistema electromecánico adecuado.”

“Art. 125.- Requiere de autorización sanitaria, la posesión, comercio, importación, exportación, distribución, transporte y utilización de fuentes de radiación de uso médico; así como la eliminación y desmantelamiento de las mismas y la disposición final de sus desechos, debiendo sujetarse en lo que se refiere a las condiciones sanitarias, a lo que establece esta ley y otras disposiciones aplicables.

En lo que se refiere a unidades de rayos X de uso odontológico, bastará que el propietario notifique por escrito su adquisición, uso, venta o disposición final, a la autoridad sanitaria dentro de los diez días siguientes. Su uso se sujetará a las normas de seguridad radiológica que al efecto se emitan.

La Secretaría de Salud en coordinación con las demás dependencias involucradas, expedirá las normas a que deberán sujetarse los responsables del proceso de las fuentes de radiación ionizante destinados a uso diferente del tratamiento médico.

En el caso de las fuentes de radiación de uso médico o de diagnóstico, la Secretaría de Salud, expedirá las autorizaciones en forma coordinada con la Comisión Nacional de Seguridad Nuclear y Salvaguardias.”

“**Art. 126.-** La construcción de obras o instalaciones, así como la operación o el funcionamiento de las existentes, donde se usen fuentes de radiación para fines médicos, industriales, de investigación u otros deberán observar las normas de seguridad radiológica que al efecto se emitan.

La Secretaría de Salud y las autoridades federales, estatales y municipales en sus respectivos ámbitos de competencia, se coordinarán para evitar que se instalen o edifiquen comercios, servicios y casas habitación en las áreas aledañas en donde funcione cualquier establecimiento que implique un riesgo grave para la salud de la población.”

“**Art. 127.-** Sin perjuicio de lo que establecen la Ley Federal del Trabajo y sus reglamentos, en relación con labores peligrosas e insalubres, el cuerpo humano sólo podrá ser expuesto a radiaciones dentro de los máximos permisibles que establezca la Secretaría de Salud, incluyendo sus aplicaciones para la investigación médica y de diagnóstico y terapéutica.”.
(¹⁶)

7.- LEY GENERAL DE EDUCACIÓN

La Ley General de Educación se publicó en el Diario Oficial de la Federación el día 13 de julio de 1993, y entró en vigor el 14 de julio del mismo año. Esta Ley abrogó a la Ley Federal de Educación, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 29 de noviembre de 1973; la Ley del Ahorro Escolar, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 7 de septiembre de 1945; la Ley que establece la Educación Normal para los Profesores de Centros de Capacitación para el Trabajo, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 20 de diciembre de 1963, y la Ley

¹⁶ Ley General de Salud, (Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 7 de febrero de 1984)

Nacional de Educación para Adultos, publicada en el Diario Oficial de la federación el 31 de diciembre de 1975.

La Ley General de Educación dedica en materia de protección y preservación del medio ambiente y en consecuencia del aire, a saber:

“Artículo 7.- La educación que imparta el Estado, sus organismos descentralizados y los particulares con autorización o con reconocimiento de validez oficial de estudios tendrá, además de los fines establecidos en el segundo párrafo del artículo 3º de la Constitución Política, los siguientes: Fracción XI: Hacer conciencia de la necesidad de un aprovechamiento racional de los recursos naturales y de la protección del ambiente”.⁽¹⁷⁾

8.- LEY DE DESARROLLO URBANO DEL DISTRITO FEDERAL

La Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal se publicó en el Diario Oficial de la Federación el día 7 de enero de 1976, fue modificada por última vez por decreto publicado el 4 de enero de 1981, y entró en vigor el 5 de enero de 1991. Esta Ley abrogó a la Ley de Planificación del Departamento del Distrito Federal del 30 de diciembre de 1953.

La Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal dedica los siguientes preceptos en materia de contaminación del aire, a saber:

“Artículo 3.- La ordenación y regulación del desarrollo urbano en el Distrito Federal, tenderá a:

I.- Preservar y utilizar adecuadamente el medio ambiente,

II.- Promover el desarrollo económico de las zonas agrícolas y forestales, con el fin principal de mantener el equilibrio ecológico del Distrito Federal.”

¹⁷.- Ley General de Educación, (Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 13 de julio de 1993).

“Artículo 15.- El Plan Director para el Desarrollo Urbano, es el conjunto de disposiciones, normas para ordenar los destinos, usos y reservas del territorio del Distrito Federal y el mejor el funcionamiento y organización de sus áreas de desarrollo urbano y de conservación ecológica, así como establecer las bases para la programación de acciones, obras y servicios. El Plan Director contendrá:

M) Las medidas necesarias para el mejoramiento del medio ambiente y para la deducción de la contaminación del agua, del suelo y de la atmósfera.”

“Artículo 16.- El Plan Director tendrá como referencia la planeación nacional, regional y metropolitana y como elementos informativos complementarios los estudios relativos a:

II.- Las condiciones geofísicas, ecológicas y ambientales de la región.”

“Artículo 46.- Para efecto de ordenar el desarrollo urbano, el territorio del Distrito Federal se clasificara en:

II.- Áreas de conservación ecológica, constituidas por los elementos naturales que cumplen una función de preservación del medio ambiente.”

“Artículo 49.- La conservación de los centros de población se alcanzará por la acción tendiente a mantener:

I.- El equilibrio ecológico...”.⁽¹⁸⁾

9.- LEY GENERAL DE ASENTAMIENTOS HUMANOS.

La Ley General de Asentamientos Humanos se publicó en el Diario Oficial de la Federación el día 21 de julio de 1993, y entro en vigor el 22 de julio del mismo año. Esta Ley abrogó a la Ley General de Asentamientos Humanos publicada en el Diario Oficial de la Federación el 26 de mayo de 1976.

¹⁸.- Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal, (Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 7 de enero de 1976).

La Ley General de Asentamientos Humanos dedica los siguientes preceptos en materia de protección y preservación del aire, a saber:

“Artículo. 2.- Para los efectos de esta Ley, se entenderá por:

II.-Asentamiento humano: el establecimiento de un conglomerado demográfico, con el conjunto de sus sistemas de convivencia, en un área físicamente localizada, considerando dentro de la misma los elementos naturales y las obras materiales que lo integran;

V.-Conservación: la acción tendente a mantener el equilibrio ecológico y preservar el buen estado de la infraestructura, equipamiento, vivienda y servicios urbanos de los centros de población, incluyendo sus valores históricos y culturales.”

“Artículo 3.- El ordenamiento territorial de los asentamientos humanos y el desarrollo urbano de los centros de población, tenderá a mejorar el nivel y calidad de vida de la población urbana y rural, mediante:

XII. La prevención, control y atención de riesgos y contingencias ambientales y urbanos en los centros de población;

XIII. La conservación y mejoramiento del ambiente en los asentamientos humanos...”

“Artículo. 50.- Se considera de utilidad pública:

VIII.-La preservación del equilibrio ecológico y la protección al ambiente de los centros de población.”

“Artículo. 80.- Corresponden a las entidades federativas, en el ámbito de sus respectivas jurisdicciones, las siguientes atribuciones

VIII.- Participar, conforme a la legislación federal y local, en la constitución y administración de reservas territoriales, la regularización de la tenencia de la tierra urbana, la dotación de infraestructura, equipamiento y servicios urbanos, así como en la protección del patrimonio cultural y del equilibrio ecológico de los centros de población...”

“**Artículo 30.-** La fundación de centros de población deberá realizarse en tierras susceptibles para el aprovechamiento urbano, evaluando su impacto ambiental y respetando primordialmente las áreas naturales protegidas, el patrón de asentamiento humano rural y las comunidades indígenas.”

“**Artículo. 33.-** Para la ejecución de acciones de conservación y mejoramiento de los centros de población, además de las previsiones señaladas en el artículo anterior, la legislación estatal de desarrollo urbano establecerá las disposiciones para:

I.- La protección ecológica de los centros de población;

II.- La proporción que debe existir entre las áreas verdes y las edificaciones destinadas a la habitación, los servicios urbanos y las actividades productivas.”

“**Artículo.49.-** La participación social en materia de asentamientos humanos comprenderá:

VIII.-La preservación del ambiente en los centros de población, y

IX.-La prevención, control y atención de riesgos y contingencias ambientales y urbanos en los centros de población.”. ⁽¹⁹⁾

¹⁹.- Ley General de Asentamientos Humanos, (Publicada en el Diario Oficial de la federación el 21 de julio de 1993).

10.- LEY DE TRANSPORTE Y VIALIDAD DEL DISTRITO FEDERAL.

La Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal fue publicada en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 26 de diciembre de 2002. Entrando en vigor al día siguiente de su publicación. La presente Ley abroga la Ley de Transporte del Distrito Federal.

La Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal encargada de regular y controlar la contaminación del aire en lo que respecta al transporte de pasajeros y de carga en el Distrito Federal.

“Artículo 1.- La presente Ley es de orden público e interés general y tiene por objeto regular y controlar la prestación de los servicios de transporte de pasajeros y de carga en el Distrito Federal en todas sus modalidades, así como el equipamiento auxiliar de transporte, sea cualesquiera el tipo de vehículos y sus sistemas de propulsión, a fin de que de manera regular, permanente, continua, uniforme e ininterrumpida se satisfagan las necesidades de la población; así como regular y controlar el uso de la vialidad, la infraestructura, los servicios y los elementos inherentes o incorporados a la misma, para garantizar su adecuada utilización y la seguridad de los peatones, conductores y usuarios.

Es responsabilidad de la Administración Pública asegurar, controlar, promover y vigilar que los servicios de transporte de pasajeros y de carga en el Distrito Federal, se efectúen con apego a la normatividad aplicable en la materia. .”

“Artículo 89.- La vialidad y el tránsito en el Distrito Federal, se sujetarán a lo previsto en esta Ley y demás disposiciones jurídicas y administrativas aplicables, y a las políticas establecidas por la Administración Pública, de acuerdo con las siguientes bases:

VI.- La verificación que realicen los centros autorizados sobre emisión de contaminantes, a vehículos automotores...”.⁽²⁰⁾

11.- LEY ORGÁNICA DE LA PROCURADURÍA AMBIENTAL Y DEL ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL DISTRITO FEDERAL.

Publicada en la Gaceta Oficial del Distrito Federal del 24 de abril de 2001. La presente Ley entrará en vigor al día siguiente de su publicación en la Gaceta Oficial del Distrito Federal.

“Artículo 1º.- La presente Ley es de orden público e interés social y tiene por objeto establecer la estructura, atribuciones y procedimientos de la Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial del Distrito Federal.”

“Artículo 5º.- Corresponde a la Procuraduría el ejercicio de las siguientes atribuciones:

I.- Recibir y atender las denuncias referentes a la violación o incumplimiento de las disposiciones jurídicas vigentes en materia ambiental y del ordenamiento territorial...”

IX.- Informar, orientar y asesorar a la población respecto del cumplimiento y aplicación de las disposiciones en materia ambiental y del ordenamiento territorial;

X.- Promover y procurar la conciliación de intereses entre particulares y en sus relaciones con las autoridades, en asuntos derivados de la aplicación de las leyes, reglamentos, normatividad, programas y otros ordenamientos aplicables en materia ambiental y del ordenamiento territorial...”⁽²¹⁾

²⁰.- Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal, (Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 26 de diciembre de 2002).

²¹.- Ley Orgánica de la procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial del Distrito Federal, (publicada en la Gaceta Oficial de la Federación el 24 de abril de 2001).

12.- LEY DE RESIDUOS SÓLIDOS DEL DISTRITO FEDERAL.

Publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 22 de abril de 2003, entrando en vigor al día siguiente de su publicación, la presente Ley Se abroga el Reglamento para el Servicio Público de Limpia en el Distrito Federal, publicado en el Diario Oficial de la Federación, el 27 de julio de 1989 y se derogan todas las disposiciones que se opongan a la presente Ley. El Reglamento para el Servicio Público de Limpia en el Distrito Federal permanecerá vigente en todo lo que no se oponga a la presente Ley y en tanto el Gobierno del Distrito Federal expide el Reglamento de la presente Ley.

“Artículo 1.-La presente Ley es de observancia en el Distrito Federal, sus disposiciones son de orden público e interés social, y tiene por objeto regular la gestión integral de los residuos sólidos considerados como no peligrosos, así como la prestación del servicio público de limpia.”

“Artículo 2.-Son de aplicación supletoria las disposiciones contenidas en otras leyes, reglamentos, normas y demás ordenamientos jurídicos relacionados con las materias que regula la presente Ley. “

“Artículo 25.- Queda prohibido por cualquier motivo:

I.-Arrojar o abandonar en la vía pública, áreas comunes, parques, barrancas, y en general en sitios no autorizados, residuos sólidos de cualquier especie;

II.-Depositar animales muertos, residuos sólidos que despidan olores desagradables o aquellos provenientes de la construcción en los contenedores instalados en la vía pública para el arrojamiento temporal de residuos sólidos de los transeúntes;

III.- Quemar a cielo abierto o en lugares no autorizados, cualquier tipo de los residuos sólidos;...”.⁽²²⁾

13.- REGLAMENTO DE LA LEY GENERAL DEL EQUILIBRIO ECOLÓGICO Y LA PROTECCION AL AMBIENTE EN MATERIA DE PREVENCIÓN Y CONTROL DE LA CONTAMINACION ATMOSFERICA.

Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 25 de noviembre de 1988, entrando en vigor al día siguiente de su publicación. El presente Reglamento abroga el reglamento para la prevención y control de la contaminación atmosférica originada por la emisión de humos y polvos, del 8 de Septiembre de 1971, publicado en el Diario Oficial de la Federación del 17 de Septiembre de 1971, y se derogan las demás disposiciones que se opongan a lo dispuesto por el presente reglamento.

“Artículo 1.- El presente Reglamento rige en todo el territorio nacional y las zonas donde la nación ejerce su soberanía y jurisdicción, y tiene por objeto reglamentar la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, en lo que se refiere a la prevención y control de la contaminación de la atmósfera.”

“Artículo 2.- Las atribuciones que en esta materia tiene el Estado y que son objeto de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, serán ejercidas de manera concurrente por la Federación, las entidades federativas y los municipios.”

“Artículo 4.- Compete a las entidades federativas y municipios, en el ámbito de sus circunscripciones territoriales y conforme a la distribución de atribuciones que se establezcan en las leyes locales, los asuntos señalados en el artículo 6o. de la Ley y en especial:

²².- Ley de Residuos Sólidos del Distrito Federal, (publicada en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 22 de abril de 2003).

I. La formulación de los criterios ecológicos particulares en cada entidad federativa, que guarden congruencia con los que en su caso hubiere formulado la Federación, en las materias a que se refiere el presente artículo;

II. La preservación y restauración del equilibrio ecológico y la protección al ambiente de las entidades federativas y de los municipios, salvo cuando se refieran a asuntos reservados a la Federación por la Ley u otros ordenamientos aplicables;

III. La prevención y el control de la contaminación de la atmósfera generada en zonas o por fuentes emisoras de jurisdicción estatal o municipal; y

IV. La preservación y restauración del equilibrio ecológico y la protección al ambiente en los centros de población, en relación con los efectos derivados de los servicios de alcantarillado, limpia, mercados y centrales de abasto, panteones, rastros, tránsito y transporte locales.”

“**Artículo 6.-** Para los efectos de este reglamento se estará a las definiciones que se contienen en la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, así como a las siguientes:

LEY: La Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente.

REGLAMENTO: El reglamento de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente en materia de prevención y control de la contaminación de la atmósfera.

SECRETARIA: Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología.

VERIFICACION: Medición de las emisiones de gases o partículas sólidas o líquidas a la atmósfera, provenientes de vehículos automotores.

ZONA CRITICA: Aquella en la que por sus condiciones topográficas y meteorológicas se dificulte la dispersión o se registren altas concentraciones de contaminantes a la atmósfera. “

“**Artículo 7.-** Compete a la Secretaria:

I. Formular los criterios ecológicos generales que deberán observarse en la prevención y control de la contaminación de la atmósfera, sin perjuicio de los de carácter particular que se formulen en cada entidad federativa, por las autoridades locales competentes;

II. Expedir las normas técnicas ecológicas, en las materias objeto del reglamento, con las dependencias que correspondan, en los términos de la Ley del propio reglamento;

III. Expedir las normas técnicas ecológicas que deberán incorporarse a las normas oficiales mexicanas que en su caso se establezcan para productos utilizados como combustibles o energéticos;

IV. Expedir las normas técnicas ecológicas para la certificación por la autoridad competente, de los niveles de emisión de contaminantes a la atmósfera proveniente de fuentes determinadas;

V. Determinar en coordinación con las Secretarías de Energía, Minas e Industria Paraestatal y de Comercio y Fomento Industrial la aplicación de métodos, procedimientos, partes, componentes y equipos que reduzcan las emisiones de contaminantes a la atmósfera, generados por los vehículos automotores;

VI. Emitir dictamen técnico sobre los sistemas de monitoreo de la calidad del aire a cargo de los Estados y municipios;

VII. Vigilar que en las zonas y en las fuentes de jurisdicción federal, se cumplan las disposiciones del reglamento y se observen las normas técnicas ecológicas aplicables;

VIII. Convenir y, en su caso, requerir la instalación de equipos de control de emisiones contaminantes a la atmósfera con quienes realicen actividades contaminantes en zonas conurbadas ubicadas en dos o más entidades federativas, y cuando se trate de bienes o zonas de jurisdicción federal;

IX. Fomentar y promover ante las autoridades competentes el uso de métodos, procedimientos, partes, componentes y equipos que reduzcan la generación de contaminantes a la atmósfera;

X. Establecer los procedimientos a los que deberán sujetarse los centros de verificación obligatoria de los vehículos de transporte público federal autorizados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes;

XI. Promover en coordinación con las autoridades competentes, la instalación de industrias que utilicen tecnologías y combustibles que generen menor contaminación a la atmósfera, en zonas que se hubiesen determinado aptas para uso industrial, próximas a áreas habitacionales;

XII. Promover ante las autoridades competentes que en la determinación de usos del suelo que definan los programas de desarrollo urbano respectivos, se considere la compatibilidad de la actividad industrial con otras actividades productivas y se tomen en cuenta las condiciones topográficas, y meteorológicas, para asegurar la adecuada dispersión de contaminantes atmosféricos;

XIII. Promover en coordinación con los gobiernos de los Estados y municipios, el establecimiento de sistemas de verificación del parque vehicular;

XIV. Propiciar el fortalecimiento de la conciencia ecológica, a través de los medios de comunicación masiva y promover la participación social para la prevención y control de la contaminación a la atmósfera;

XV. Prestar asistencia técnica a los gobiernos del Distrito Federal, de los Estados y de los municipios, cuando así lo soliciten, para la prevención y

control de la contaminación de la atmósfera generada en zonas o por fuentes de jurisdicción local;

XVI. Dictaminar sobre el otorgamiento de estímulos fiscales en los casos previstos por el artículo 12 del Reglamento;

XVII. Promover ante las autoridades de educación competentes, la incorporación de contenidos ecológicos en los ciclos educativos, así como el desarrollo de planes y programas para la formación de especialistas en materia de prevención y control de la contaminación atmosférica;

XVIII. Promover el desarrollo de investigaciones sobre las causas y efectos de los fenómenos ambientales, así como el desarrollo de técnicas y procedimientos tendientes a la prevención y control de la contaminación de la atmósfera;

XIX. Promover la incorporación de contenidos ecológicos en los programas de las comisiones mixtas de seguridad e higiene;

XX. Promover ante las autoridades competentes, el desarrollo de programas de capacitación y adiestramiento en materia de prevención y control de la contaminación atmosférica en los centros de trabajo;

XXI. Expedir los instructivos, formatos y manuales necesarios para el cumplimiento del reglamento;

XXII. Vigilar el cumplimiento de los procedimientos de verificación, así como de las normas técnicas ecológicas previstas en el reglamento, y

XXIII. Las demás que le confiere el reglamento y otras disposiciones legales.”

“**Artículo 8.-** Sin perjuicio de lo que establezcan otras disposiciones legales aplicables, compete a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes:

I. Autorizar el establecimiento de centros de verificación obligatoria de los vehículos del transporte público federal;

II. Establecer el programa para la verificación de los vehículos del transporte público federal;

III. Llevar el registro de los centros de verificación obligatoria de los vehículos del transporte público federal;

IV. Determinar las tarifas que regirán en la prestación de los servicios de verificación obligatoria que lleven a cabo los centros autorizados en los términos del reglamento, y

V. Expedir las calcomanías de baja emisión previstas en el reglamento.”

“**Artículo 9.-** En el Distrito Federal la Secretaría ejercerá las atribuciones a que se refiere el artículo 3o. del reglamento y el Departamento del Distrito Federal ejercerá las que se prevén para las autoridades locales, sin perjuicio de las que competan en la Asamblea de Representantes del Distrito Federal, ajustándose a las siguientes disposiciones especiales:

A) Corresponde a la Secretaría:

I. Prevenir y controlar la contaminación de la atmósfera generada en el Distrito Federal por fuentes fijas que no funcionen como establecimientos mercantiles y espectáculos públicos, y

II. Establecer y operar los sistemas de monitoreo de la contaminación atmosférica en el Distrito Federal.

B) Corresponde al Departamento del Distrito Federal:

I. Prevenir y controlar la contaminación de la atmósfera generada en el Distrito Federal por fuentes fijas que funcionen como establecimientos mercantiles y espectáculos públicos;

II. Operar la red regional de laboratorios de análisis de la contaminación atmosférica;

III. Determinar los criterios ecológicos que serán incorporados en los programas de desarrollo urbano y demás instrumentos aplicables en esta materia;

IV. Participar, en el ámbito de su competencia, en la formulación y ejecución de los programas especiales que establezca la Federación para la restauración del equilibrio ecológico, en aquellas zonas y áreas del Distrito Federal que presenten graves desequilibrios;

V. Vigilar la observancia de las declaratorias que expida el Ejecutivo Federal para regular las actividades que generen contaminación atmosférica en las zonas y áreas del Distrito Federal que presenten graves desequilibrios ecológicos;

VI. Observar las normas técnicas ecológicas en la prestación de los servicios públicos de alcantarillado, limpia, mercados y centrales de abasto, panteones, rastros, tránsito y transportes locales, y

VII. Inspeccionar, vigilar e imponer sanciones en los asuntos de su competencia.”

“Artículo 10.- Serán responsables del cumplimiento de las disposiciones del reglamento y de las normas técnicas ecológicas que de él se deriven, las personas físicas o morales, públicas o privadas, que pretendan realizar o que realicen obras o actividades por las que se emitan a la atmósfera olores, gases o partículas sólidas o líquidas.”

“Artículo 13.- Para la protección a la atmósfera se considerarán los siguientes criterios:

I. La calidad del aire debe ser satisfactoria en todos los asentamientos humanos y las regiones del país, y

II. Las emisiones de contaminantes a la atmósfera, sean de fuentes artificiales o naturales, fijas o móviles, deben ser reducidas o controladas, para asegurar una calidad del aire satisfactoria para el bienestar de la población y el equilibrio ecológico.”

“Artículo 14.- La Secretaría, previos los estudios correspondientes, promoverá ante las autoridades competentes la reubicación de las fuentes fijas, cuando las condiciones topográficas y meteorológicas del sitio en el que se ubican dificulten la adecuada dispersión de contaminantes a la atmósfera, cuando la calidad del aire así lo requiera, o cuando las características de los contaminantes constituyan un riesgo inminente de desequilibrio ecológico.”

“Artículo 16.- Las emisiones de olores, gases, así como de partículas sólidas y líquidas a la atmósfera que se generen por fuentes fijas, no deberán exceder los niveles máximos permisibles de emisión e inmisión, por contaminantes y por fuentes de contaminación que se establezcan en las normas técnicas ecológicas que para tal efecto expida la Secretaría en coordinación con la Secretaría de Salud, con base en la determinación de los valores de concentración máxima permisible para el ser humano de contaminantes en el ambiente que esta última determina.

Asimismo, y tomando en cuenta la diversidad de tecnologías que presentan las fuentes, podrán establecerse en la norma técnica ecológica diferentes valores al determinar los niveles máximos permisibles de emisión o inmisión, para un mismo contaminante o para una misma fuente, según se trate de:

I. Fuentes existentes;

II. Nuevas fuentes, y

III. Fuentes localizadas en zonas críticas.

La Secretaría en coordinación con la Secretaría de Salud, y previos los estudios correspondientes, determinará en la norma técnica ecológica respectiva, las zonas que deben considerarse críticas.”

“Artículo 28.- La emisiones de olores, gases, así como de partículas sólidas y líquidas a la atmósfera que se generen por fuentes móviles, no deberán exceder los niveles máximos permisibles de emisión que se establezcan en las normas técnicas ecológicas que expida la Secretaría en coordinación con la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial y de Energía, Minas e Industria Paraestatal, tomando en cuenta los valores de concentración máxima permisible para el ser humano de contaminantes en el ambiente determinados por la Secretaría de Salud.

“Artículo 29.- Los fabricantes de vehículos automotores deberán aplicar los métodos, procedimientos, partes, componentes y equipos que aseguren que no se rebasaran los niveles máximos permisibles de emisión de contaminantes a la atmósfera que establezcan las normas técnicas ecológicas correspondientes.

La certificación de los niveles máximos permisibles de emisión deberá sujetarse a los procedimientos y llevarse a cabo con los equipos que determinen las normas técnicas ecológicas correspondientes.”

“Artículo 30.- La Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, de acuerdo con sus facultades, únicamente autorizará la fabricación y ensamble de vehículos automotores que no rebasen los niveles máximos de emisión de contaminantes a la atmósfera previstos en las normas técnicas ecológicas correspondientes.

La Secretaría, en coordinación con la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, deberá verificar que el procedimiento de certificación de emisiones contaminantes a la atmósfera se ajuste a lo dispuesto en las normas técnicas ecológicas aplicables.”

“Artículo 31.- Los concesionarios del servicio de transporte público federal deberán tomar las medidas necesarias, para asegurar que las emisiones de sus vehículos no rebasaran los niveles máximos de emisión de contaminantes a la atmósfera, que establezcan las normas técnicas ecológicas correspondientes.”

“Artículo 32.- Para efecto de lo dispuesto en el artículo anterior, los propietarios de los vehículos destinados al transporte público federal terrestre, deberán someter a verificación sus vehículos en el período y en el centro de verificación que corresponda, conforme al programa que formule la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Asimismo deberán cubrir los productos que por este concepto establezca la legislación aplicable.”

“Artículo 33.- El programa al que se refiere el artículo anterior será publicado en el Diario Oficial de la Federación, en la Gaceta SEDUE y en los órganos oficiales locales, en el mes de enero de cada año.”

“Artículo 34.- Los centros de verificación expedirán una constancia sobre los resultados de la verificación del vehículo. Dicha constancia deberá contener la siguiente información:

I. Fecha de verificación;

II. Identificación del centro de verificación obligatoria y de la persona que efectuó la verificación;

III. Números de registro y de motor, tipo, marca y año-modelo del vehículo y nombre y domicilio del propietario;

IV. Identificación de las normas técnicas ecológicas aplicadas en la verificación;

V. Declaración en la que se indique que las emisiones a la atmósfera del vehículo rebasan o no los niveles máximos permisibles previstos en las normas técnicas ecológicas aplicables, y

VI. Las demás que se determinen en el programa de verificación.

Cuando la constancia a que se refiere este artículo establezca que el vehículo de que se trate, no rebasa los niveles máximos permisibles previstos en las normas técnicas ecológicas aplicables, el original de dicha constancia deberá ser conservado por el propietario del vehículo. Copia de la misma deberá presentarse ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, junto con los documentos necesarios para efectuar el trámite de revalidación de vigencia de la matrícula vehicular.”

“Artículo 35.- Cuando del resultado de la verificación en los centros autorizados, se determine en la constancia correspondiente que los vehículos de transporte público federal terrestre, rebasan los niveles máximos de emisión de contaminantes a la atmósfera, establecidos en las normas técnicas ecológicas correspondientes, los propietarios deberán efectuar las reparaciones que procedan.

Una vez efectuada la reparación de los vehículos, éstos deberán someterse a una nueva verificación en alguno de los centros de verificación autorizados.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes únicamente revalidará la vigencia de la matrícula vehicular, cuando exista constancia expedida por un centro autorizado, en la que se determine que el vehículo de que se trate no rebasa los niveles máximos permisibles previstos en las normas técnicas ecológicas correspondientes.”

“Artículo 36.- La Secretaría podrá promover ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la suspensión o, en su caso, la cancelación del permiso para circular por las vías generales de comunicación, de aquellos vehículos de transporte público federal terrestre que, de manera reincidente, violen las disposiciones del reglamento y las normas técnicas ecológicas, independientemente de que se apliquen las sanciones que procedan.”

“Artículo 41.- La Secretaría establecerá y mantendrá actualizado un sistema nacional de información de la calidad del aire.

Este sistema se integrará con los datos que resulten de:

I. El monitoreo atmosférico que lleven a cabo las autoridades competentes en el Distrito Federal, así como en los Estados y municipios, y

II. Los inventarios de las fuentes de contaminación de jurisdicción, federal y local, así como de sus emisiones.”

“Artículo 42.- La Secretaría establecerá y operará el sistema de monitoreo de la calidad del aire en el Distrito federal y zona conurbada, y mantendrá un registro permanente de las concentraciones de contaminantes a la atmósfera que este reporte.

Las autoridades competentes en la zona conurbada del Distrito Federal auxiliarán a la Secretaría en la operación del sistema de monitoreo en sus circunscripciones territoriales, en los términos de los instrumentos de coordinación que al efecto se celebren.

Por su parte la Secretaría prestará el apoyo técnico que requieren los Estados y Municipios para establecer y operar sus sistemas de monitoreo de la calidad del aire.”

“Artículo 43.- El establecimiento y operación de los sistemas de monitoreo de la calidad del aire, deberán sujetarse a las normas técnicas ecológicas que al efecto expida la Secretaría, en coordinación con la Secretaría de Salud en lo referente a la salud humana.”

“Artículo 44.- La Secretaría, mediante acuerdos de coordinación, promoverá ante los Estados y municipios, la incorporación de sus sistemas de monitoreo, así como de sus inventarios de zonas y fuentes de jurisdicción local, al sistema nacional de información de la calidad del aire.

Asimismo, promoverá ante el Departamento del Distrito Federal, la incorporación de sus inventarios de zonas y fuentes, a dicho sistema nacional.”

“Artículo 45.- La Secretaría mantendrá actualizado el inventario de fuentes de jurisdicción federal, así como de sus emisiones, con el propósito de contar con un banco de datos que le permita formular las estrategias necesarias para el control de la contaminación atmosférica.

Este inventario se integrará con la información que se presente en los términos del artículo 18 del reglamento.”

“Artículo 52.- Toda persona podrá denunciar ante la Secretaría, o ante otras autoridades federales o locales según su competencia, todo hecho, acto u omisión de competencia de la Federación, que produzca desequilibrio ecológico o daños al ambiente, contraviniendo las disposiciones de la Ley y del reglamento en materia de contaminación atmosférica.”. ⁽²³⁾

14.- REGLAMENTO DE LA LEY GENERAL DEL EQUILIBRIO ECOLÓGICO Y LA PROTECCIÓN AL AMBIENTE PARA LA PREVENCIÓN Y CONTROL DE LA CONTAMINACIÓN GENERADA POR LOS VEHÍCULOS AUTOMOTORES QUE CIRCULAN POR EL DISTRITO FEDERAL Y LOS MUNICIPIOS DE SU ZONA CONURBADA.

El Reglamento de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente para la Prevención y Control de la Contaminación Generada por los Vehículos Automotores que Circulen por el Distrito Federal y los Municipios de la Zona Conurbada, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 25 de noviembre de 1988.

²³.- Reglamento de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente en Materia de Prevención y Control de la contaminación Atmosférica, (publicada en el Diario Oficial de la federación el 25 de noviembre de 1988).

El presente Reglamento tiene como objetivo principal el regular y controlar las emisiones de contaminantes generados por vehículos automotores que circulan en el Distrito Federal y la zona conurbada.

“Artículo 1.- Las disposiciones de este Ordenamiento son de orden público e interés social y tienen por objeto reglamentar la Ley General de Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente en lo referente a

I.- La regulación del sistema de verificación obligatoria de emisiones de gases, humos y partículas contaminantes de los vehículos automotores que circulen en el territorio del Distrito Federal y los municipios de su zona conurbada;

II.- El establecimiento de medidas de control para limitar la circulación de vehículos que transiten por el territorio del Distrito Federal y los municipios de su zona conurbada, con objeto de proteger el ambiente, en los casos previstos en este Reglamento;

III.- La regulación del sistema de verificación obligatoria de emisiones de ruido generadas por vehículos automotores que circulen en el Distrito Federal, así como el establecimiento de medidas de control para limitar la circulación de dichos vehículos en los casos previstos en el presente Ordenamiento...”

“Artículo 2.- Para los efectos del presente Reglamento, se considerarán las definiciones contenidas en la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, y las siguientes:

I.- CIRCULACION: La acción que realizan los vehículos cuando son trasladados de un lado a otro por las vías públicas;

III.- EMISION: La descarga directa o indirecta a la atmósfera de energía, o de sustancias o materiales en cualesquiera de sus estados físicos;

IV.- GASES: Sustancias que se emiten a la atmósfera, que se desprenden de la combustión de los motores y que son expulsadas principalmente por el escape de los vehículos automotores;

V.- HUMOS: Partículas sólidas o líquidas, visibles, que resultan de una combustión incompleta;

VIII.- PARTICULAS SÓLIDAS O LIQUIDAS: Fragmentos de materiales que se emiten a la atmósfera en fase sólida o líquida;

XII.- VEHICULOS AUTOMOTORES: Todo artefacto propulsado por un motor que se encuentre destinado al transporte terrestre de personas o de carga, o ambos, cualquiera que sea su número de ejes y su capacidad de transporte;

XIV.- VERIFICACION: Medición de las emisiones contaminantes de la atmósfera, provenientes de vehículos automotores...”

“**Artículo 3.-**Conforme a lo que dispone el artículo 5o., fracción VII de la Ley, es asunto de interés de la Federación y corresponde a ésta, combatir la contaminación generada por los vehículos automotores que circulen en el Distrito Federal y los municipios de su zona conurbada.”

“**Artículo 4.-**Las emisiones de los vehículos automotores que circulen en el territorio del Distrito Federal y de los municipios de su zona conurbada no deberán rebasar los límites máximos permisibles establecidos en las normas técnicas ecológicas que expida la Secretaría en la materia, en las que se considerarán los valores de concentración máxima permisible para el ser humano de contaminantes en el ambiente que determine la Secretaría de Salud.

Los propietarios de dichos vehículos deberán observar las medidas de prevención y control de la contaminación atmosférica que se establezcan en los términos de la Ley, este Reglamento y las disposiciones aplicables.”

“Artículo 6.-Corresponde a la Secretaría:

I.- Expedir en coordinación con la Secretaría de Salud, en lo referente a la salud humana, las normas técnicas ecológicas que establezcan los niveles de emisión máxima permisibles de contaminantes a la atmósfera generados por vehículos automotores, así como las que definan los procedimientos de verificación de dichos niveles de emisión;

II.- Expedir las normas técnicas ecológicas que deberán incorporarse a las normas oficiales mexicanas que en su caso se establezcan para productos utilizados como combustibles o energéticos;

III.- Determinar la aplicación de tecnologías que reduzcan las emisiones contaminantes de los vehículos automotores, en coordinación con las Secretarías de Comercio y Fomento Industrial y de Energía, Minas e Industria Paraestatal;

IV.- Participar en la prevención y control de la contaminación generada por vehículos automotores que circulen en el Distrito Federal, de conformidad al acuerdo de coordinación que al efecto celebre con el Departamento;

V.- Promover con el Departamento y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes el establecimiento de programas de verificación obligatoria, respecto de los vehículos automotores que circulen en el Distrito Federal;

VI.- Coordinarse con el Departamento para el establecimiento del registro de centros autorizados de verificación obligatoria de los vehículos automotores que circulen en el Distrito Federal;

VII.- Coordinarse con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para el establecimiento de centros autorizados de verificación obligatoria de vehículos automotores destinados al servicio público federal;

VIII.- Coordinarse con la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para el establecimiento del registro de centros autorizados de verificación obligatoria de los vehículos destinados al servicio público federal;

IX.- A solicitud del Departamento o de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en su caso, formular dictamen técnico respecto del establecimiento y operación de centros de verificación vehicular obligatoria;

X.- Determinar que se han realizado los supuestos previstos en las normas técnicas ecológicas aplicables, para la adopción de las medidas necesarias establecidas en este Reglamento, a fin de prevenir las contingencias ambientales en el Distrito Federal o en la zona conurbada se deriven parcial o totalmente de la contaminación generada por vehículos automotores;

XI.- Coordinar la aplicación por parte de las dependencias y entidades de la Administración Pública Federal, y aplicar en el ámbito de su competencia, las medidas que determine el Ejecutivo Federal, para la prevención y el control de contingencias ambientales en el Distrito Federal o su zona conurbada, que se deriven total o parcialmente de la contaminación generada por vehículos automotores;

XII.- Llevar a cabo actos de inspección y vigilancia para verificar la debida observancia del Reglamento, e imponer las sanciones administrativas que correspondan por infracción al mismo, en asuntos de su competencia, conforme a lo establecido en el Capítulo IV del propio Ordenamiento, y

XIII.- Las demás que conforme a la Ley, el presente Reglamento y otras disposiciones le correspondan.”

“Artículo 7.-Corresponde al Departamento:

- I.-** Prevenir y controlar la contaminación generada por vehículos automotores que circulen en su territorio;
- II.-** Establecer en coordinación con la Secretaría, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y en su caso, con el Gobierno del Estado de México, y con la participación de éste, con los municipios de la zona conurbada al Distrito Federal, programas de verificación vehicular obligatoria;
- III.-** Establecer y operar o, en su caso, autorizar el establecimiento, equipamiento y operación, de centros de verificación vehicular obligatoria, con arreglo a las normas técnicas ecológicas aplicables;
- IV.-** Integrar el registro de centros de verificación vehicular obligatoria autorizados para operar en el Distrito Federal;
- V.-** Determinar, con arreglo a lo que establece este Reglamento, las tarifas por los servicios de verificación que deban observar los centros de verificación vehicular obligatoria autorizados, no operados por el propio Departamento;
- VI.-** En los centros que opere, expedir constancias respecto de los vehículos que hubiere sometido al procedimiento de verificación obligatoria;
- VII.-** Supervisar la operación de los centros de verificación vehicular obligatoria autorizados para operar en el Distrito Federal;
- VIII.-** Limitar y, en su caso, suspender la circulación de vehículos por zonas, tipo, año, modelo, marca, número de placas, día o periodo determinado, a fin de reducir los niveles de concentración de contaminantes en la atmósfera cuando éstos excedan los límites máximos permisibles establecidos en las normas técnicas ecológicas aplicables;
- IX.-** Retirar de la circulación a los vehículos automotores cuyos niveles de emisión de contaminantes rebasen los límites máximos permisibles que se

determinen en las normas técnicas ecológicas, o aquellos vehículos automotores que se encuentren sujetos a las medidas señaladas en la fracción anterior;

X.- Aplicar, en el ámbito de su competencia, las medidas que establece este Reglamento para prevenir y controlar las contingencias ambientales y emergencias ecológicas, cuando se hayan producido los supuestos previstos en las normas técnicas aplicables, coordinándose para ello, en su caso, con la Secretaría;

XI.- Realizar actos de inspección y vigilancia para verificar la debida observancia del Reglamento, e imponer las sanciones administrativas que correspondan por infracción al mismo, en asuntos de su competencia, conforme a lo establecido en el Capítulo IV del propio Ordenamiento, y

XII.- Las demás que conforme a la Ley, el Reglamento y otras disposiciones le correspondan.”

“Artículo 9.-Corresponde a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, respecto de los vehículos destinados al servicio público federal:

I.- Participar, en coordinación con la Secretaría, en la prevención y el control de la contaminación atmosférica generada por los vehículos automotores destinados al servicio público federal que circulan por el Distrito Federal y los municipios de su zona conurbada;

II.- Establecer, en coordinación con la Secretaría, el Departamento y, en su caso, con el Gobierno del Estado de México y los municipios de su zona conurbada, programas de verificación vehicular obligatoria;

III.- Establecer, en coordinación con la Secretaría, y operar o, en su caso, autorizar el establecimiento, equipamiento y operación de centros de verificación vehicular obligatoria, con arreglo a las normas técnicas ecológicas aplicables;

IV.- Coordinarse con la Secretaría para el establecimiento del registro de centros de verificación vehicular obligatoria autorizados;

V.- Determinar con arreglo a lo que dispone este Reglamento, las tarifas para los servicios de verificación vehicular obligatoria en centros autorizados no operados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes;

VI.- En los centros que opere, expedir constancias respecto de los vehículos que hubiere sometido al procedimiento de verificación obligatoria;

VII.- Supervisar la operación de los centros de verificación vehicular obligatoria autorizados;

VIII.- Limitar la circulación o retirar de la misma, en las vías generales de comunicación, a los vehículos automotores cuyos niveles de emisión de contaminantes rebasen los límites máximos permisibles que se determinen en las normas técnicas ecológicas;

IX.- Aplicar en el ámbito de su competencia, las medidas que determine el Ejecutivo Federal y las que establece este Reglamento para prevenir y controlar contingencias ambientales derivadas de las emisiones contaminantes generadas por vehículos automotores, y

X.- Llevar a cabo actos de inspección y vigilancia para verificar la debida observancia del Reglamento, e imponer las sanciones administrativas que correspondan por infracción al mismo, en asuntos de su competencia conforme a lo establecido en el Capítulo IV del propio Ordenamiento.”

“Artículo 10.-La Secretaría, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, el Departamento y en su caso, conforme a los acuerdos de coordinación que se celebren, las autoridades del Gobierno del Estado de México y los municipios de la zona conurbada al Distrito Federal, establecerán en el seno de la Comisión Nacional de Ecología un grupo permanente de trabajo para dar seguimiento integral a los programas que,

para la prevención y control de la contaminación generada por vehículos automotores, se establezcan en el Distrito Federal y los municipios de su zona conurbada.”

“**Artículo 22.**-Cuando de la verificación de emisiones contaminantes realizada, se determine que éstas exceden los límites permisibles de emisión, el propietario del vehículo estará obligado a efectuar las reparaciones necesarias y llevar a cabo las verificaciones subsecuentes que se requieran, hasta en tanto las emisiones satisfagan las normas técnicas ecológicas en el plazo que se determine.”

“**Artículo 25.**-En los centros a que se refiere el artículo anterior, se verificarán las emisiones contaminantes de los vehículos del servicio público federal en los términos del programa de que se trate, previo el pago de las cantidades que señalen las tarifas aplicables. Para ello, los vehículos deberán ser presentados en el centro autorizado, acompañando la tarjeta de circulación correspondiente.”

“**Artículo 28.**-Cuando la constancia de verificación de emisiones contaminantes determine que las generadas por el vehículo de que se trate exceden los límites máximos permisibles establecidos en las normas técnicas ecológicas aplicables, quedará el propietario obligado a realizar las reparaciones necesarias y llevar a cabo las verificaciones subsecuentes, hasta en tanto las emisiones de su vehículo satisfagan dichas normas.”

“**Artículo 31.**-Para los efectos de lo dispuesto por los artículos 9o., apartado B, fracción XVI y 112, fracción VIII de la Ley, se entenderá que existe una situación de contingencia ambiental cuando los niveles de concentración de contaminantes en la atmósfera puedan ocasionar peligro en la integridad de uno o varios ecosistemas sin que ello derive en emergencia ecológica, siempre y cuando tales niveles excedan los límites que para los fines señalados, se determinen en las normas técnicas ecológicas aplicables.

Asimismo, se entenderá que una situación es de emergencia ecológica cuando la concentración de contaminantes en la atmósfera ponga en

peligro a uno o varios ecosistemas de conformidad con las normas técnicas aplicables, en virtud de exceder los límites máximos permisibles en aquéllas.”

“Artículo 32.-Cuando se presente una situación de contingencia ambiental o de emergencia ecológica en el Distrito Federal, el Departamento aplicará las siguientes medidas en relación con la circulación de vehículos automotores:

I.- Limitar o suspender la circulación vehicular en zonas o vías de comunicación determinadas, incluidos vehículos destinados al servicio público federal;

II.- Restringir la circulación de los vehículos automotores, conforme a los siguientes criterios:

- a) Zonas determinadas;
- b) Año modelo de vehículos;
- c) Tipo, clase o marca;
- d) Número de placas de circulación, o
- e) Calcomanía por día o periodo determinado, y

III.- Retirar de la circulación a los vehículos automotores que no respeten las limitaciones y restricciones establecidas, e imponer las sanciones que procedan conforme a este Reglamento.

El Departamento, en base a lo dispuesto por el artículo 9o., apartado B, fracción II de la Ley, podrá además aplicar las medidas a que se refiere el presente artículo, sin perjuicio de las que se establezcan en el Reglamento de Tránsito para el Distrito Federal, para reducir los niveles de emisión de contaminantes de los vehículos automotores, aún cuando no se trate de situaciones de contingencia ambiental o de emergencia ecológica.”

“Artículo 35.- Se deberán retirar de la circulación los vehículos automotores que circulen, cuando en forma ostensible se aprecie que las emisiones de contaminantes pueden rebasar los límites máximos permisibles determinados en las normas técnicas ecológicas aplicables.

En este caso, el vehículo deberá ser trasladado a un centro de verificación autorizado para que se constate si dichas emisiones rebasan o no los límites máximos permisibles.

En el supuesto de que no se rebasen, el centro de verificación expedirá la constancia respectiva y no se cobrará producto alguno por la verificación cuando el centro de que se trate estuviere operado directamente por alguna autoridad.

En el caso de que se rebasen los límites permisibles, el conductor tendrá un plazo de 30 días naturales para presentar nuevamente a verificación su vehículo y subsanar las deficiencias detectadas, pudiendo circular en ese periodo sólo para ser conducido al taller respectivo.”. ⁽²⁴⁾

15.- REGLAMENTO INTERIOR DE LA ADMINISTRACION PÚBLICA DEL GOBIERNO DEL DISTRITO FEDERAL.

El presente Reglamento fue publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 1 de enero de 2001, el presente Reglamento deroga las disposiciones contenidas en el Reglamento de la Administración Pública del Distrito Federal, publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal, el 11 de agosto de 1999 y sus reformas

²⁴.- Reglamento de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente para la Prevención y Control de la Contaminación Generada por Vehículos Automotores que circulan por el Distrito Federal y los Municipios de la Zona Conurbada, (Publicada en el Diario Oficial de la Federación (Publicada en el Diario Oficial de la federación el 25 de noviembre de 1988).

“Artículo 1.- Las disposiciones contenidas en este ordenamiento tienen por objeto reglamentar la Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal, así como adscribir y asignar atribuciones a las Unidades Administrativas y a los órganos Político-Administrativos y demás órganos Desconcentrados que constituyen la Administración Pública Central y Desconcentrada, atendiendo a los principios estratégicos que rigen la organización administrativa del Distrito Federal.

Las atribuciones establecidas en este Reglamento para las Unidades Administrativas, Órganos Político-Administrativos, Órganos Desconcentrados y demás Unidades Administrativas de Apoyo Técnico-Operativo, hasta el nivel de Dirección de Área, se entenderán delegadas para todos los efectos legales.

Las atribuciones de aquellas Unidades Administrativas de Apoyo Técnico-Operativo que no se establezcan en este Reglamento, deberán señalarse en los Manuales Administrativos correspondientes, entendiéndose dichas atribuciones, como delegadas.”

“Artículo 33.- Corresponde al titular de la Coordinación General de Programas Metropolitanos:

VII.- En coordinación con los Titulares de las Dependencias respectivas y previa opinión del Secretario de Gobierno, proponer al Jefe de Gobierno, la suscripción de convenios para la constitución, integración y funcionamiento de comisiones metropolitanas, en las materias de asentamientos humanos; protección al ambiente, preservación y restauración del equilibrio ecológico; transporte y vialidad; agua potable y drenaje; recolección, tratamiento y disposición de desechos sólidos; seguridad pública y procuración de justicia; así como de aquellos otros que contribuyan al desarrollo de la Ciudad de México, con la participación que corresponda a la Federación y a los Estados y Municipios que colindan con el Distrito Federal;”

“Artículo 49.- Corresponde a la Dirección General de Desarrollo Urbano:

XIV.- Participar en coordinación con las Dependencias, Unidades Administrativas, órganos Político-Administrativos, órganos Desconcentrados y Unidades Administrativas de Apoyo Técnico-Operativo competentes de la Administración Pública en la planeación del proyecto de vialidad primaria y transporte de conformidad con las disposiciones de los programas de desarrollo urbano y emitir las determinaciones que señala la Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal;

XXIV.- Revisar y dictaminar los estudios de impacto urbano en coordinación con la unidad administrativa competente de la Secretaría del Medio Ambiente, los estudios de impacto urbano y ambiental;

XXVI.- Gestionar ante las unidades administrativas de las Secretarías de Obras y Servicios, Transporte y Vialidad, y Medio Ambiente, el otorgamiento o negativa de la factibilidad de servicios de dotación de agua, descarga de aguas pluviales, drenaje, vialidad, de impacto urbano e impacto ambiental para la expedición del Certificado único de Uso del Suelo...”

“Artículo 50.- Corresponde a la Dirección General de Administración Urbana:

V.- Proponer las adquisiciones de las reservas territoriales para el desarrollo urbano y el equilibrio ecológico del Distrito Federal;

VIII.- Coadyuvar con las autoridades competentes para evitar el establecimiento de asentamientos humanos irregulares en áreas de conservación ecológica...”

“Artículo 54. Corresponde a la Dirección General de Gestión Ambiental del Aire;

I. Formular las estrategias de prevención y control de la contaminación atmosférica generada por las fuentes móviles y fijas de la competencia del Distrito Federal;

II.-Dar seguimiento permanente y evaluar los resultados de las acciones derivadas de los Programas de Control de la Contaminación Atmosférica del Distrito Federal;

III.-Proporcionar los fundamentos técnicos para el diseño y aplicación de Leyes, Reglamentos y Normas en materia de contaminación atmosférica;

IV.-Establecer y operar los sistemas de monitoreo de contaminantes atmosféricos;

V.-Elaborar, aprobar, publicar y aplicar, en el ámbito de su competencia, en coordinación y con la participación que corresponda a las demás autoridades competentes, programas y medidas para prevenir, atender y controlar contingencias atmosféricas;

VI.-Establecer y mantener actualizado el registro obligatorio de las fuentes fijas de la competencia del Distrito Federal;

VII.-Establecer y mantener actualizado el inventario de emisiones generadas por las fuentes emisoras de la competencia del Distrito Federal;

VIII.-Establecer y operar, por sí o a través de las personas que autorice para ello, los sistemas de certificación o verificación de emisiones de las fuentes fijas de la Jurisdicción del Distrito Federal, así como los programas de reducción de emisiones contaminantes y de combustibles alternos;

IX.-Establecer y operar por sí o a través de las personas que autorice para ello, los sistemas de verificación del parque vehicular en circulación, matriculados en el Distrito Federal;

X.-Establecer coordinadamente, con las autoridades competentes de la Administración Pública, la aplicación de medidas de tránsito y vialidad, para reducir las emisiones contaminantes de los automotores;

XI.-Definir y establecer las restricciones a la circulación de los vehículos que circulan en el Distrito Federal;

XII.-Evaluar y promover la aplicación de tecnologías tendientes a reducir las emisiones de las fuentes generadores de contaminación atmosférica;

XIII.-Elaborar diagnósticos y tendencias de calidad del aire en el Distrito Federal;

XIV.-Establecer y aplicar los mecanismos de difusión de la información de calidad del aire en el Distrito Federal;

XV.-Definir los programas metropolitanos de calidad del aire conjuntamente con las autoridades y grupos sociales involucrados;

XVI.-Llevar a cabo estudios para incrementar el conocimiento de la contaminación atmosférica en el Distrito Federal;

XVII.-Promover el intercambio científico con la comunidad nacional e internacional en materia de contaminación atmosférica; y

XVIII.-Realizar las visitas relacionadas con las solicitudes de autorización o revalidación en el ámbito de su competencia.”

“Artículo 55. Corresponde a la Dirección General de Regulación y Vigilancia Ambiental:

I.-Prevenir y controlar la contaminación del aire, suelo, subsuelo, manto freático y cuerpos acuáticos receptores, competencia del Distrito Federal, en coordinación con las demás autoridades competentes;

II.-Realizar acciones para la protección, restauración y mejoramiento ambiental de bienes y zonas urbanas;

III.- Formular proyectos y programas, encaminados al diseño de estrategias para la prevención y control de la contaminación del suelo, subsuelo, manto freático y cuerpos acuáticos receptores en el Distrito Federal;

IV.- Dar seguimiento permanente y evaluar los resultados de las acciones derivadas de los Programas de Prevención y Control de la Contaminación del Suelo, Subsuelo, Manto Friático y Cuerpos Acuáticos Receptores;

V.- Coordinar y vigilar el registro de descargas de aguas residuales de fuentes fijas que se vierten a los Sistemas de Drenaje, Alcantarillado y demás cuerpos receptores;

VI.- Proporcionar los fundamentos técnicos para el diseño y aplicación de Leyes, Reglamentos y Normas en materia de protección al ambiente, en coordinación con los demás órganos político administrativos competentes;

VII.- Vigilar y aplicar, en el ámbito de la competencia del Distrito Federal, la observancia de las Normas Oficiales Mexicanas y demás normatividad en materia ambiental;

VIII.- Integrar en coordinación con los órganos administrativos y demás autoridades competentes, los comités de normalización en los que deba participar la Administración Pública en materia Ambiental;

IX.- Tramitar los procedimientos por infracciones a la normatividad en materia de contaminación ambiental, autorizaciones de impacto y riesgo ambiental y funcionamiento de los establecimientos autorizados para la realización de verificaciones vehiculares y prestadores de servicios ambientales e imponer las sanciones administrativas y medidas de seguridad que procedan;

X.- Controlar la circulación de vehículos cuyos niveles de emisión de contaminantes rebasen los límites máximos permisibles establecidos en las Normas Oficiales Mexicanas aplicables, o aquellos determinados por las autoridades competentes;

XI.-Aplicar mecanismos y programas de vigilancia, seguimiento y cumplimiento de acciones dirigidas al funcionamiento normativo de los centros de verificación vehicular. En caso de incumplimiento, suspender o cancelar las autorizaciones otorgadas;

XII.-Establecer condiciones particulares de descarga de aguas residuales al sistema de drenaje, alcantarillado y demás cuerpos receptores del Distrito Federal;

XIII.-Promover el rehusó del agua, la implantación y operación de sistemas de tratamiento de aguas residuales y aprovechamiento de aguas pluviales, así como la restauración y protección de los mantos freáticos;

XIV.-Participar con las autoridades competentes, en el establecimiento de los sitios destinados al manejo y disposición final de residuos de la competencia del Distrito Federal;

XV.-Evaluar y, en su caso, otorgar autorizaciones en materia de impacto y riesgo ambiental.

XVI.-Evaluar, y en su caso, otorgar las licencias de funcionamiento de fuentes fijas competencia del Distrito Federal;

XVII.-Vigilar en coordinación con la Comisión de Recursos Naturales, Órganos Político Administrativos y demás autoridades competentes, la observancia de las declaraciones que se expidan en materia ambiental;

XVIII.-Vigilar en coordinación con la Dirección General de la Comisión de Recursos Naturales y Desarrollo Rural, órganos político administrativos y demás autoridades competentes, la observancia de las declaraciones que se expidan en materia ambiental;

XIX.-Aplicar las medidas urgentes que se requieran en caso de accidentes, fugas o derrames de sustancias que pongan en peligro o afecten al ambiente en coordinación con la Dirección General de la Comisión de Recursos Naturales y Desarrollo Rural, los órganos político

administrativos y las demás autoridades competentes, cuando se trate de áreas naturales protegidas o zonas rurales o boscosas;

XX.-Participar con las autoridades competentes en el análisis, aprobación y aplicación de los Programas de Prevención y Control de Accidentes, derivados de la realización de actividades riesgosas para el ambiente y la salud pública;

XXI.-Diseñar programas de regulación tanto voluntaria como obligatoria con industrias, comercios y establecimientos de servicios, en el ámbito de la competencia del Gobierno del Distrito Federal;

XXII.-Proponer, aplicar y dar seguimiento a programas que fomenten la autorregulación y la auditoría ambiental;

XXIII.-Proporcionar ayuda técnica y estímulos a productores y grupos empresariales para el establecimiento de procesos voluntarios de autorregulación ambiental;

XXIV.-Promover y aplicar estándares e indicadores de calidad ambiental;

XXV.-Establecer, coordinar y desarrollar las actividades de inspección y vigilancia ambiental; así como ordenar la realización de visitas y inspección correspondientes, y

XXVI.-Elaborar, aprobar, publicar y aplicar, en el ámbito de su competencia, en coordinación y con la participación que corresponda a las demás autoridades competentes, programas y medidas para prevenir y controlar contingencias ambientales y emergencias ecológicas ocasionadas por la contaminación del suelo, subsuelo, manto freático y cuerpos acuáticos receptores en el Distrito Federal.”

“Artículo 56. Corresponde a la Dirección Ejecutiva de Coordinación Institucional e Integración de Políticas.

I.-Coordinar el diseño de los planes y programas prioritarios de la gestión ambiental para el Distrito Federal;

II.-Participar en la definición de los lineamientos generales de la política ambiental y de sus instrumentos de gestión;

III.-Realizar estudios para la caracterización y diagnóstico de la situación ambiental del Distrito Federal;

IV.-Formular proyectos y programas en coordinación con los demás órganos político-administrativos competentes, para el control de la contaminación ambiental;

V.-Evaluar la factibilidad técnica y financiera de los proyectos en materia ambiental, propuestos por instituciones gubernamentales, centros de investigación, organizaciones sociales e instituciones internacionales;

VI.-Participar en el diseño de la política ambiental en materia de estímulos e incentivos y proponer la creación de instrumentos económicos para el control de la contaminación ambiental;

VII.-Realizar análisis económicos para evaluar la eficacia y eficiencia de los programas de gestión ambiental;

VIII.-Realizar análisis costo-beneficio de las políticas e instrumentos ambientales;

IX.-Realizar análisis económicos aplicados para ponderar diferentes opciones ligadas tanto al aprovechamiento y la conservación de recursos y servicios ambientales, como a la prevención y control de procesos de contaminación ambiental;

X.-Participar en la coordinación interinstitucional en materia ambiental con otras dependencias de la Administración Pública del Distrito Federal, de gobiernos estatales, del gobierno federal y de organismos internacionales;

XI.-Participar en la promoción, coordinación y colaboración con las autoridades competentes, en el Gobierno Federal, las entidades federativas y los municipios en los temas relativos al medio ambiente y los recursos naturales en el Distrito Federal y los municipios conurbados;

XII.-Realizar sistemas de organización, análisis y presentación de la información ambiental generada por las distintas Unidades Administrativas de la Secretaria;

XIII.-Evaluar y participar en la conducción de la política en materia de cambio climático para la Ciudad de México, en coordinación con las autoridades federales competentes;

XIV.-Proponer criterios ambientales para programas, adquisiciones y obras a las demás dependencias del Distrito Federal;

XV.-Operar, en coordinación con las demás autoridades competentes, los fondos o fideicomisos destinados a la conservación, protección y restauración ambiental y de los recursos naturales del Distrito Federal, así como fomentar la participación de los sectores de la sociedad en esquemas de financiamiento para estos propósitos; y

XVI.-Promover el uso de fuentes de energías alternas, sistemas y equipos para prevenir o minimizar las emisiones contaminantes.

“Artículo 143. La Dirección General de Obras, Desarrollo y Servicios Urbanos, tendrá además de las señaladas en los artículos 126 y 127, las siguientes atribuciones:

VII.-Revisar los informes preventivos, así como conocer las manifestaciones de impacto ambiental, que en relación con las construcciones y establecimientos soliciten los particulares, de conformidad con las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables;

XVI.-Prestar el servicio de limpia en sus etapas de barrido de áreas comunes, vialidad y demás vías públicas, así como de recolección de

residuos sólidos de conformidad con las disposiciones jurídicas y administrativas que emita la dependencia competente;

XVIII.-Implementar acciones de preservación y restauración del equilibrio ecológico, y de protección al medio ambiente, en coordinación con la Secretaría del Medio Ambiente, de conformidad a las disposiciones jurídicas y administrativas aplicables;

XXIII.-Formular y difundir programas de educación comunitaria, social y privada para la preservación y restauración de los recursos naturales y la protección al ambiente; y...”.⁽²⁵⁾

16.- REGLAMENTO DE CONSTRUCCIÓN PARA EL DISTRITO FEDERAL.

El Reglamento de Construcción para el Distrito Federal se publicó en el Diario Oficial de la Federación el 3 de julio de 1987, y entró en vigor al día siguiente a su publicación. Este ordenamiento abrogó al Reglamento de Construcciones para el Distrito Federal del 19 de noviembre de 1976.

El Reglamento de Construcción para el Distrito Federal consagra los siguientes preceptos en materia de contaminación del aire:

“Artículo 12.- No se autorizará el uso de las vías públicas en los siguientes casos:

²⁵.- Reglamento Interior de la administración Pública del Gobierno del Distrito Federal, (Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 1 de enero de 2001).

II.- Para obras, actividades o fines que ocasionen molestias a los vecinos tales como la producción de polvos, humos, malos olores, ruidos y luces intensas.

IV.- Para depósito de basuras y otros desechos...”

“**Artículo 86.-**...en la construcción de edificaciones deberán ubicarse uno o varios locales para almacenar depósitos o bolsas de basura, ventilados y a prueba de roedores o plagas, en los siguientes casos y aplicando los índices mínimos de dimensionamiento:

I.- Conjuntos habitacionales con más de cincuenta viviendas, a razón de 40 metros cuadrados.

II.- Almacenes, mercados y tiendas de autoservicio con más de 500 metros cuadrados...”

“**Artículo 87.-** Las obras para almacenar residuos sólidos peligrosos, químico-tóxicos y radiactivos se ajustarán a las disposiciones del presente Reglamento y a los ordenamientos legales y reglamentarios aplicables en materia de contaminación ambiental.”

“**Artículo 88.-** Las edificaciones que produzcan contaminantes por humos, olores, gases y vapores se sujetaran a lo dispuesto por las leyes y reglamentos aplicables en materia de contaminación ambiental.”. ⁽²⁶⁾

17.- REGLAMENTO DE TRANSITO DEL DISTRITO FEDERAL.

El Reglamento de Tránsito del Distrito Federal se publicó en el Diario Oficial de la Federación el 9 de agosto de 1989, y entro en vigor el 7 de octubre del mismo año. Este Reglamento abrogó al Reglamento de Tránsito del Distrito Federal del 6 de julio de 1976.

²⁶.- Reglamento de Construcción para el Distrito Federal (Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 3 de julio de 1987).

En materia de contaminación del aire, el Reglamento de Tránsito del Distrito Federal consagra las siguientes disposiciones:

“Artículo 3.- En el distrito federal, el tránsito y la vialidad se sujetarán a lo previsto en este Reglamento, así como a la normatividad y medidas que establezca y aplique el Departamento del Distrito Federal en las siguientes materias:

VII.- La verificación de emisión de contaminantes de vehículos automotores que realicen los centros o unidades autorizadas para tal efecto, con el fin de comprobar que se encuentran dentro de los límites permisibles...”

El Reglamento de Tránsito del Distrito Federal en su Capítulo IV relativo a las “Medidas para la Preservación del Medio Ambiente y Protección Ecológica”, en sus artículos 42 al 52, señala lo siguiente:

“Artículo 42.- Los vehículos automotores registrados en el Distrito Federal deberán ser sometidos a verificación de emisión de contaminantes, en los periodos y centros de verificación vehicular que para tal efecto determine el Departamento del Distrito Federal. Los vehículos del servicio público y mercantiles, estarán sujetos a requisitos de verificación con mayor frecuencia y rigidez.”

“Artículo 43.- En el caso de que la verificación de emisiones de contaminantes determine que éstas exceden los límites permisibles, el propietario deberá efectuar las reparaciones necesarias a fin de que satisfagan las normas técnicas ecológicas correspondientes, en el plazo que para tal efecto haya establecido el Departamento del Distrito Federal.”

“Artículo 44.- Los propietarios de vehículos registrados en el Distrito Federal, que no hubieren presentado éstos a verificación, o no hayan aprobado dentro de los plazos establecidos, se harán acreedores a las sanciones que prevé el Reglamento Ecológico.”

“Artículo 45.- Es obligación de los conductores evitar las emisiones de humos y gases tóxicos. Los vehículos registrados en el Distrito Federal,

serna retirados de la circulación y trasladados a un centro de verificación autorizado, aun cuando porten la constancia de verificación de emisión de contaminantes correspondiente, si en forma ostensible se aprecia que sus emisiones puedan rebasar los límites máximos permisibles...”

“**Artículo 46.-** A los conductores de vehículo registrados en Entidades Federativas con las cuales el Departamento no haya celebrado los Acuerdo de Coordinación en materia, que emitan humo y contaminantes y que ostensiblemente rebasen los límites máximos permisibles se les retendrá la tarjeta de circulación, la cual les será devuelta en caso de que se compruebe que las emisiones correspondientes están dentro de los límites permisibles, o previo pago de la sanción que para este caso prevé este Reglamento.”

“**Artículo 47.-** Sin perjuicio de la imposición de las sanciones que correspondan, los vehículos cuyos conductores cometan las infracciones señaladas en los artículos 44 y 45, serán retirados de la circulación y remitidos a un depósito de vehículos, siendo necesario para su devolución el pago de la multa y derechos correspondientes.”

“**Artículo 48.-** El Departamento del Distrito Federal podrá restringir un día d cada semana la circulación de vehículos automotores en el Distrito Federal, de conformidad con los criterios que para tal efecto establezca, los cuales serán dados a conocer a la población mediante su publicación en la Gaceta Oficial del Distrito Federal y en dos de los diarios de mayor circulación.”

“**Artículo 49.-** Los vehículos que circulen en contravención a lo dispuesto en el artículo anterior, serán retirados de la circulación y remitidos al deposito en el que deberán permanecer 24 horas, sin perjuicio de la sanción que de conformidad con el Reglamento Ecológico proceda.”

“**Artículo 50.-**...el Departamento del Distrito Federal podrá aplicar medidas tendientes a reducir los niveles de emisión de contaminantes de los vehículos automotores, aun cuando no se trate de situaciones de contingencia ambiental o emergencia ecológica...”

“Artículo 51.- Queda prohibido tirar o arrojar objetos o basura desde el interior del vehículo. De esta infracción será responsable el conductor del vehículo.”. ⁽²⁷⁾

18.- REGLAMENTO DE LA LEY ORGANICA DE LA PROCURADURIA AMBIENTAL Y DEL ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL DISTRITO FEDERAL.

Publicada en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 14 de mayo de 2002.

“Artículo 1. - Las disposiciones del presente ordenamiento son de orden público e interés social y tienen por objeto regular las atribuciones, estructura y procedimientos de la Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial, del Distrito Federal.”

Artículo 11. - Corresponde a la Subprocuraduría de Protección Ambiental:

I.- Atender las denuncias en materia de protección ambiental que le sean turnadas, así como sustanciar los procedimientos respectivos;

XIII. Orientar y asesorar a la población respecto del cumplimiento y aplicación de las disposiciones en materia ambiental del Distrito Federal.

XIV. Ejecutar sus atribuciones en congruencia con los programas de eficacia y eficiencia institucional y administrativa expedidos por la o el Procurador.”

“Artículo 13.- Corresponde a la Coordinación de Asuntos Jurídicos y Recepción de Denuncias:

I. Recibir las denuncias presentadas sobre el incumplimiento de las disposiciones jurídicas vigentes del Distrito Federal en materias ambiental y del ordenamiento territorial...”

²⁷.- Reglamento de Transito del Distrito Federal, (Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 9 de agosto de 1989).

“Artículo 15.- Corresponde a la Coordinación de Participación Ciudadana y Difusión:

II. Promover la participación ciudadana en los procesos de consulta que se convoquen en materia ambiental y del ordenamiento territorial;

III. Informar, orientar y asesorar a la población respecto del cumplimiento y aplicación de las disposiciones en materia ambiental y de ordenamiento territorial, así como de los procedimientos y servicios que ofrece la Procuraduría...”

“Artículo 16.- Corresponde a la Coordinación Técnica y de Sistemas:

I.- Realizar investigaciones generales y específicas, sobre la situación ambiental y del ordenamiento territorial en el Distrito Federal que coadyuven con la ejecución de las atribuciones de las Subprocuradurías y de las demás unidades administrativas...”

“Artículo 20. - Toda persona podrá denunciar ante la Procuraduría hechos, actos u omisiones que implique o pueda implicar violaciones o incumplimiento de la normatividad ambiental y del ordenamiento territorial del Distrito Federal.”. ⁽²⁸⁾

²⁸.- Reglamento de la Ley Orgánica de la procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial del Distrito Federal, (Publicada en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 14 de mayo de 2002).

CAPITULO: III

INTERVENCIÓN DE LA DELEGACIÓN POLÍTICA DE COYOACAN ANTE LA PROBLEMÁTICA DE LA CONTAMINACIÓN DEL AIRE.

CAPITULO III

INTERVENCIÓN DE LA DELEGACIÓN POLÍTICA DE COYOACAN ANTE LA PROBLEMÁTICA DE LA CONTAMINACIÓN DEL AIRE.

1.- INTERVENCIÓN DE LAS DEPENDENCIAS DE LA DELEGACIÓN POLÍTICA DE COYOACAN QUE REGULAN Y CONTROLAN LA CONTAMINACIÓN DEL AIRE EN DICHA DEMARCACIÓN.

Es importante mencionar que en la Delegación Política de Coyoacan, no existe dependencia alguna encargada de regular y controlar la contaminación del aire en dicha demarcación, esto en virtud de que para el gobierno delegacional no es un problema la contaminación del aire que existe en el lugar.

Se acudido a la Delegación de Coyoacan a efecto de hablar con personal encargado del Área de Ecología, pudiendo hablar con el Ingeniero Ángel Rodríguez Pulido encargado del área mencionada y el Biólogo Sergio López Mejía, preguntándoles lo siguiente.

1.- ¿Qué dependencia Delegacional esta encargada de regular y controlar la contaminación del aire en Coyoacan?

Respuesta: No existe dependencia en la Delegación Coyoacan encargada de regular y controlar la contaminación del aire.

2.- ¿Por qué no existe dependencia en la Delegación Coyoacan encargada de regular y controlar la contaminación del aire?

Respuesta: Porque para la Delegación Coyoacan no es necesario tener y/o crear alguna dependencia encargada de la contaminación del aire, en virtud de que hasta el momento para nosotros no es un problema la contaminación del aire en Coyoacan.

3.- ¿Por qué no es un problema la contaminación del aire para el gobierno de Coyoacan?

Respuesta: Porque la contaminación del aire que existe en la delegación no es generada en la demarcación (fuentes fijas y/o móviles), ya que la contaminación que existe en la Delegación generalmente proviene a causa de las corrientes de aire que traen la contaminación del aire de otras zonas.

4.- ¿Por qué dice que la Delegación Coyoacan no produce contaminación del aire?

Porque en la Delegación Coyoacan el 80% al 90% es una zona de índole habitacional, ya que casi no existen industrias en esta zona que generen contaminación del aire.

5.- Entonces que es lo que genera la contaminación del aire en la Delegación Coyoacan?

I.- El parque vehicular que circula en la Delegación.

II.- La Central Camionera del Sur.

III.- Algunas Industrias que provocan contaminación del aire.

IV.- Pocas vías de circulación en la Delegación Coyoacan lo que genera congestionamientos y contaminación del aire. ⁽¹²⁾

A manera de conclusión es importante señalar que en la Delegación Política de Colocan no existe Dependencia alguna encargada de regular y controlar la contaminación del aire en virtud de que para el gobierno actual no es problema la contaminación del aire que existe en esta zona.

Es importante hacer hincapié a nuestras autoridades delegacionales que la contaminación del aire en Coyoacan es un problema

¹².- Entrevista realizada el 2 de junio de 2005 a: Ingeniero Ángel Rodríguez Pulido, responsable del Área Ecológica de la Delegación Coyoacan y al Biólogo Sergio López Mejía.

al que deben dar especial atención ya que de lo contrario solo serán observadores del deterioro ocasionado al aire. Ocasionalmente con ello un daño irreparable al aire y graves problemas en la salud de la población que vive, trabaja o visita Coyoacan. Por ello debemos convertirnos en el antídoto apropiado para detener el deterioro que hemos ocasionado a nuestro aire, aplicando programas adecuados a las condiciones especiales de la Delegación Coyoacan.

2.- PLANES, PROGRAMAS Y PROYECTOS DE LA DELEGACIÓN POLÍTICA DE COYOACAN EN MATERIA DE CONTAMINACIÓN DEL AIRE EN LOS ÚLTIMOS VEINTE AÑOS.

La Delegación Política de Coyoacan NO HA TENIDO UN SOLO PLAN, PROGRAMA y PROYECTO para contrarrestar la problemática de la contaminación del aire en esta demarcación política, no solo en los últimos veinte años, sino desde su fundación como entidad política. Por lo anterior y ante la negligencia de los Jefes Delegaciones que minimizan el problema de la contaminación del aire, creyendo que esto es un problema que le compete al Gobierno Federal y más aun al Gobierno del Distrito Federal, es que hasta esta fecha no tienen ni siquiera la intención de crear algún Plan, Programa y Proyecto para contrarrestar el grave problema de la contaminación del aire que ya se ha mencionado. Por lo anterior y toda vez que, reitero, la Delegación Política de Coyoacan ha sido irremediablemente irresponsable ante la problemática aquí planteada es que en la actualidad solo se aplican los Planes, Programas y Proyectos que tienen a bien aplicar tanto el Gobierno Federal (en todo el país), como el Gobierno del Distrito Federal (únicamente para este territorio). Por lo anterior es que sólo se procederá a analizar los Planes, Programas y Proyectos que en la actualidad “se aplican” para la Delegación Política por parte de los dos niveles de gobierno ya señalados

A continuación, presentaré una serie de programas, planes y proyectos implementados por el Gobierno Federal para abatir la contaminación del aire, es importante mencionar que la Delegación

Política de Coyoacan no cuenta con planes, programas y proyectos propios, en virtud de que no cuenta con una dependencia encargada de prevenir, controlar y combatir la contaminación del aire. Esto en virtud de que el gobierno Delegacional no considera como problema la contaminación del aire y como consecuencia de ello no asigna recursos para combatir la contaminación del aire en la zona.

Al abordar el presente subtítulo es necesario definir las palabras Planes, Programas y Proyectos para saber de lo que estamos hablando teniendo las siguientes definiciones:

PLANES: Intentos, proyectos, estructuras; Serie de cosas que uno quiere hacer y modo de realizarlas. ⁽¹³⁾

Modelo sistemático de una actuación pública o privada, que se elabora anticipadamente para dirigirla y encauzarla. ⁽¹⁴⁾

PROGRAMAS: proyecto ordenado de actividades. ⁽¹⁵⁾

Serie ordenada de operaciones necesarias para llevar a cabo un proyecto. ⁽¹⁶⁾

PROYECTOS: Intención de hacer algo y plan trazado para ello, Redacción provisional de una Ley o reglamento, etc. ⁽¹⁷⁾

Primer esquema o plan de cualquier trabajo que se hace a veces como prueba antes de darle la forma definitiva. ⁽¹⁸⁾

Presentare varios Planes Nacionales de Desarrollo en lo cuales se podrá observar que el Gobierno Federal se encuentra preocupado por proteger y mejorar las condiciones del aire en nuestro país; de su análisis

¹³.- Diccionario Enciclopédico Ilustrado, Tomo 5, Pág. 1538, Editorial Norma, S, A, Edición 1991

¹⁴.- Diccionario de la Real Academia Española. <http://www.realacademiadelalengua/diccionario.com.esp>.

¹⁵.- Diccionario Enciclopédico Ilustrado, Tomo 5, Pág. 1584, Editorial Norma, S, A, Edición 1991.

¹⁶.- Diccionario de la Real Academia Española. <http://www.realacademiadelalengua/diccionario.com.esp>.

¹⁷.- Diccionario Enciclopédico Ilustrado, Tomo 5, Pág. 1593, Editorial Norma, S, A, Edición 1991.

¹⁸.- Diccionario de la Real Academia Española. <http://www.realacademiadelalengua/diccionario.com.esp>.

se observara que algunos de ellos fueron expedidos en fecha anterior a la publicación de la Ley General de Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, pero la mayoría a partir de la vigencia de ésta, lo que demuestra el interés de nuestras autoridades Federales y no Delegacionales, por hacer compatible el desarrollo nacional con la protección de la salud y bienestar humano y la preservación y mejoramiento del aire.

Con la implementación de estos programas, planes y proyectos se ha dado inicio a una nueva política ambiental, la cual requiere de los esfuerzos conjuntos del Gobierno Federal, de las autoridades delegacionales, estatales y municipales, del sector industrial, del sector científico y tecnológico y, en general de todos los habitantes del país. La coordinación de las dependencias oficiales, ha sido hasta la fecha, el elemento básico y eficaz para lograr los primeros avances de esta lucha contra la contaminación del aire pero como lo mencione es solo el principio de la gran batalla que debemos sostener y ganar a la contaminación del aire.

Es de considerarse que el desarrollo de nuevas políticas técnicas industriales y de transporte, obligue a la nación a adoptar nuevas formas de prevención de la contaminación. Para esto, es necesario ir adecuando cada actuación, a las innovaciones tecnológicas, y es de esperarse que en un futuro cercano, la materia de prevención de la contaminación del aire sea la atención de nuestros gobiernos y de nuestros habitantes.

Ahora bien para que se vean cumplidos estos loables esfuerzos, es necesario todavía legislar muy en particular sobre la contaminación del aire y sobre todo adecuar las Leyes y los Reglamentos orientados al desarrollo económico, político y social de nuestro país, estado, municipio y delegación.

Es necesario que los planes gubernamentales en materia de la contaminación del aire, permitan cumplir con los objetivos para lo que fueron creados y así poder llegar a los fines señalados por la Organización de las Naciones Unidas de hacer realidad el concepto de eco-desarrollo, como un medio para lograr la permanencia del hombre en el planeta.

PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 2001-2006.

Estamos comprometidos con el impulso de políticas dirigidas a proteger nuestro medio ambiente y lograr con ello un desarrollo sustentable y armónico. No podemos comprometer la sustentabilidad de nuestros ecosistemas en aras de cualquier crecimiento.

La presente administración establecerá diversas medidas y proyectos cuyos objetivos son crear conciencia de la identidad entre bienestar y medio ambiente; construir una cultura de evaluación de prácticas productivas y de resultados de programas sociales basada en el criterio de que el deterioro de la naturaleza es un efecto inaceptable; fomentar un mayor conocimiento sobre el deterioro al medio ambiente que provocan ciertas prácticas sociales y productivas; desarrollar, en suma, una concepción de desarrollo en armonía con la naturaleza. Éste es, por tanto, el quinto eje de la acción de gobierno en torno al desarrollo social y humano.

Los esfuerzos por alcanzar un desarrollo social incluyente, equitativo y liberador se verán rápidamente limitados y frustrados si tal desarrollo se realiza con la destrucción de los ecosistemas naturales de los que depende la vida en la Tierra. El desarrollo social y su base necesaria de progreso económico deberán incorporar esquemas eficaces para la protección de los recursos naturales. Esto implica, en consecuencia, la cuidadosa planeación de las formas como el desarrollo económico y social se lleve a cabo.

Como indicadores para evaluar los resultados obtenidos se integrará información sobre la moderación del daño a la atmósfera, el consumo de energía, la pérdida de sistemas forestales y la tasa de conservación de acuíferos, entre otros.

El último eje, confianza en la capacidad del gobierno y en las instituciones del país, tiene por objeto diseñar estrategias de respuesta eficaz ante situaciones no previstas de orden natural y social, ampliar la capacidad de respuesta del Estado, crear condiciones institucionales que permitan

anticipar riesgos y establecer esquemas de coordinación de las organizaciones sociales que refuercen su sentido de compromiso en la continuidad de los programas sociales.

Uno de los costos sociales más elevados es la pérdida de credibilidad en las estructuras institucionales y de gobierno. La inestabilidad de las políticas públicas y la incertidumbre sobre el comportamiento gubernamental socava la seguridad y destruye la moral de los ciudadanos. Al perderse la confianza en el gobierno y en las instituciones, incluso de aquellas que no forman parte de la administración pública, se propician relaciones sociales desarticuladas y con grupos dominantes que dan lugar a brotes de malestar y descontento.

Es indispensable recuperar la confianza y la credibilidad de la sociedad en las instituciones y en las dependencias gubernamentales. La capacidad para lograr una respuesta social solidaria con el gobierno y, por lo tanto, una corresponsabilidad en el desarrollo del país, reside en buena parte en la recuperación de dicha confianza y credibilidad. Aún más, la pérdida de confianza en las instituciones significa un serio obstáculo para el logro de la cohesión social que tanta falta hace en nuestro país. No se debe olvidar que si bien los

En materia de contaminación, los programas instrumentados han sido insuficientes, en lo que respecta a la calidad del aire, la situación es crítica sobre todo en algunas zonas metropolitanas en las cuales con cierta frecuencia se rebasan las normas de calidad del aire establecidas y la población de las mismas sufre las consecuencias de esta exposición, siendo los niños y ancianos los grupos más afectados. Es especialmente preocupante la generación de gases de invernadero, cuya mitigación es tecnológicamente posible y económicamente deseable.

El Programa Nacional de Medio Ambiente y Recursos Naturales 2001-2006 (PNMARN) que se presenta tiene como propósito principal satisfacer las expectativas de cambio de la población, construyendo una nueva política ambiental de Estado para México.

El Programa Nacional de Medio Ambiente y Recursos Naturales contiene un diagnóstico sobre la situación del medio ambiente que encontramos al inicio de la actual administración y describe porqué llegamos a esa situación. Se explica ampliamente la propuesta de cambio en la política ambiental, sus atributos y metas principales, lo que en conjunto describe el México que queremos. Adicionalmente, el Programa incluye los cambios en la gestión ambiental que hemos emprendido y las líneas de acción, proyectos y metas que vamos a impulsar para lograr el cambio.

Por primera vez, el Programa Nacional de Medio Ambiente y Recursos Naturales incluye los programas operativos ambientales de sus órganos desconcentrados, a saber: la Comisión Nacional del Agua, la Comisión Nacional Forestal y la Comisión, Nacional de Áreas Naturales Protegidas. Los objetivos, líneas de acción estratégicas y metas de estos Programas son congruentes, complementarios y están relacionados entre sí y con los seis pilares básicos de la nueva política ambiental. El Programa contempla medidas específicas para impulsar nuevas formas de participación que alienten al ciudadano de manera individual y en grupos organizados, a intervenir en la formulación y ejecución de la política ambiental y mantener una actitud vigilante sobre los recursos y el medio ambiente. También se ha previsto otorgar atención prioritaria a los asuntos de las mujeres y los pueblos indígenas, grupos sociales frecuentemente excluidos de la formulación y ejecución de políticas públicas, pero de importancia fundamental para proteger el ambiente y conservar la biodiversidad.

Es necesario considerar que en muchos casos la falta de normatividad o de infraestructura ambiental se relaciona con un conocimiento insuficiente de la interacción hombre-naturaleza. Por ello, otro renglón fundamental de la gestión del sector estará orientado a la promoción y estimulación de la investigación científica y tecnológica, aplicada a la resolución directa de los problemas ambientales prioritarios que aquejan a nuestro país. La educación juega un papel crucial en el cumplimiento de los objetivos y metas de este Programa. En este ámbito se plantea como prioridad el desarrollo de hábitos colectivos de cuidado y respeto de nuestro entorno, en donde el gobierno predica con el ejemplo, y con esta pauta se influya en

el comportamiento cotidiano de empresas, industrias, comunidades y personas.

El Programa Nacional de Medio Ambiente y Recursos Naturales 2001-2006 fue construido con y de cara a la sociedad. A través de consultas públicas se identificaron los objetivos estratégicos, las líneas de acción, proyectos y metas a través de los cuales el Gobierno de la República y la sociedad en su conjunto emprenderán el camino del cambio para detener y revertir las tendencias del deterioro ambiental. Fueron especialmente fructíferas las reuniones y las aportaciones de los Consejos Consultivos Nacional y Regionales de Desarrollo Sustentable, ya que constituyeron foros de discusión y propuesta para la integración del PNMARN.

Metas 2001-2006.

Metas para construir la nueva gestión ambiental

Detener y revertir la contaminación del aire, agua y suelo:

Contaminación del Aire.

El promedio de los máximos diarios de ozono no deberá ser mayor de 130 puntos en la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM).

El máximo anual de ozono no deberá pasar los 220 puntos IMECA en la ZMVM.

Se reduce en un 10% el porcentaje de días que se rebasa la norma de ozono en la ZMVM.

Se mantienen dentro de la norma los niveles ambientales de monóxido de carbono y bióxido de azufre en las ciudades de México, Guadalajara, Monterrey, Tijuana, Mexicali, Juárez y Puebla. (¹⁹)

PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 1989-1993.

¹⁹.- Plan Nacional de Desarrollo 2001-2006, Poder Ejecutivo Federal, México 2000.

El Plan Nacional de Desarrollo 1989-1994 incorporó por primera vez, estrategias de desarrollo sobre criterios ecológicos y medioambientales, para dar respuesta a las necesidades de la población, asegurándole una calidad de vida adecuada y un aprovechamiento sostenido de los recursos naturales a corto plazo. El Plan Nacional de Desarrollo 1989-1994 considera que "... las causas de los problemas ambientales...contaminación del aire...se asocian a los estilos diferentes de aprovechar y usar los recursos que se derivan en diferentes grados de cambio y deterioro ecológico (...) a su vez, se relacionan a los modelos tecnológicos, a la organización social y a la estructura económica y regional..."

Entre los criterios fundamentales adoptados por el Plan Nacional de Desarrollo 1989-1994, el tema ecológico toma un lugar preponderante a través de la ordenación económica y el cambio estructural, aspectos que permitirán garantizar un orden y una disciplina ambiental en el proceso de desarrollo nacional, regional y sectorial.

Dentro de los criterios para la reordenación económica destacan los siguientes: el control y disminución de la contaminación del aire, y la restauración ecológica con una perspectiva regional.

Por lo que se refiere a los criterios para el cambio estructural, el Plan Nacional de Desarrollo 1989-1994, señala que este aspecto se determinara en los siguientes aspectos, a saber: el aprovechamiento integral y racional de los recursos naturales del país, y la conservación y enriquecimiento de los recursos naturales renovables y el medio ambiente.

Por otra parte, dentro de los lineamientos de estrategia en materia ambiental que señala el Plan Nacional de Desarrollo 1989-1994, puedo destacar lo siguiente:

1.- PREVENCIÓN Y CONTROL DE LA CONTAMINACIÓN: En este caso, las líneas generales de acción que

determina el Plan Nacional de Desarrollo 1989-1994, pretenden cumplir con los siguientes aspectos, a saber:

“**A).**-Establecer acuerdos para que las entidades productoras de la contaminación o del deterioro compensen el daño, en beneficio de la legión afectada, en proporción a la carga de contaminante.

B).-Realizar evaluaciones de impacto ambiental a nivel regional en áreas prioritarias.

C).-Inducir en los proyectos de grandes inversiones o en las industrias existentes, la incorporación de procesos y equipos anticontaminantes para que garanticen en su instalación sistemas que regulen las descargas y emisiones, y la disposición final efectiva de sus residuos industriales peligrosos.

D).-Apoyar los programas de investigación para mejorar la relación entre el aprovechamiento de energéticos y la protección del medio ambiente”.

2.- PREVENCIÓN Y CONTROL DE LA CONTAMINACIÓN DEL AIRE: En este caso, las líneas generales de acción que determina el Plan Nacional de Desarrollo 1989-1994, pretende cumplir con los siguientes aspectos, a saber:

“**A).**- Realizar un inventario de fuentes fijas.

B).-Adecuar las normas de calidad del aire.

C).- Diseñar sistemas de monitoreo de la calidad del aire con redes de alarma.

D).- Promulgar los reglamentos de emisión de los contaminantes más importantes.

E).- Reducir y controlar las emisiones de las fuentes móviles.

F).-Contar con un programa de atención a emergencias.

G).-Estudiar manifestaciones de impacto ambiental”.⁽²⁰⁾

PROGRAMA 100 ACCIONES NECESARIAS

En marzo de 1987, el gobierno mexicano elabora a través de la entonces Secretaria de Desarrollo Urbano y Ecología un programa integral para reducir la contaminación en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, a este programa se le denominó “Cien Acciones Necesarias” el cual consistió en la implantación de las siguientes medidas ambientales, a saber:

- 1.- Elaboración de gasolina de calidad ecológica internacional.
- 2.- Elaboración de diesel con bajo contenido de azufre.
- 3.- Elaboración de combustóleo con bajo contenido de azufre.
- 4.- Suministro de gasolina, sin plomo, MAGNA SIN para los vehículos modelo 1987 con convertidores catalítico.
- 5.- Instalación de medidores continuos de emisiones en chimeneas de la Refinería 18 de marzo.
- 6.- Instalación de equipos para la recuperación de vapores en terminales de recibo y distribución de combustibles y gasolineras.
- 7.- Instalación inmediata de convertidores catalíticos en todos los vehículos a gasolina, modelo 1987.
- 8.- Ampliación de la red del Sistema de Transporte Colectivo Metro.
- 9.- Revocación de la Ruta 100 con 3500 unidades de baja emisión contaminante.
- 10.- Mejoramiento de vialidades, semaforización, estacionamientos y coordinación de modos de transporte.
- 11.- Autorización de rutas de autobuses para reducir el uso de vehículos privados y estimular el transporte institucional de escolares y empleados.

²⁰.- Plan Nacional de Desarrollo 1989-1994, Poder Ejecutivo Federal, México, 1989, Pág. 256-260.

- 12.- Reconversión de flotillas de camiones de carga a gas LP incorporando convertidores catalíticos.
- 13.- Introducción de convertidores catalíticos en taxis, combis y minibuses.
- 14.- Cambio de combustòleo por gas natural en industrias.
- 15.- Convenios con la industria para control de emisiones.
- 16.- Prohibición de nuevas industrias contaminantes.
- 17.- Racionalización del abasto de materiales y bienes en la ciudad.
- 18.- Control de emisiones y reubicación de fundidoras.
- 19.- Realización de monitoreo continuo en las industrias más contaminantes.
- 20.- Mejoramiento de procesos de combustión e instalación de equipos de control en establecimientos de servicios.
- 21.- Utilización de gas natural en las termoeléctricas hasta contar con combustòleo de bajo contenido de azufre.
- 22.- Suspensión invernal en la operación de unidades de generación.
- 23.- Instalación de monitores continuos de emisiones en las centrales termoeléctricas.
- 24.- Programa de reforestación urbana.
- 25.- Reforestación rural del Valle de México y su área ecológica de influencia.
- 26.- Programa de pruebas de dispositivos anticontaminantes y combustibles alternos en vehículos automotores.
- 27.- Instalación de laboratorios de control de calidad de combustibles.
- 28.- Desarrollo de estudios globales de la calidad del aire en la Ciudad de México.
- 29.- Ampliación y reforzamiento de la Red Automática de Monitoreo Atmosférico (RAMA).
- 30.- Instrumentación del Sistema de Vigilancia Epidemiológica de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM).
- 31.- Relación permanente con universidades y centros de investigación.

- 32.- Capacitación de maestros y formación de los niños.
- 33.- Programas de formación profesional y capacitación.
- 34.- Reparaciones mayores de motores con descuentos especiales en talleres autorizados.
- 35.- Convocatoria a licitación nacional e internacional de dispositivos anticontaminantes.
- 36.- Eliminación de tecnologías obsoletas de efectos contaminantes en el transporte público de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México.
- 37.- Control de polvos de camiones materialistas.
- 38.- Campaña para la disminución del número de automóviles en circulación.
- 39.- Decreto de control de la contaminación industrial y uso de agua en zonas críticas.
- 40.- Normas y reglamentos para el control de emisiones de bióxido de azufre, óxidos de nitrógeno, monóxido de carbono e hidrocarburos.
- 41.- Prevención y control de la contaminación en industrias riesgosas.
- 42.- Implantación de programas para el ahorro de energía eléctrica.
- 43.- Control de fundiciones en la frontera norte.
- 44.- Mejorar la presentación del Índice Metropolitano de la Ciudad del Aire.
- 45.- Realizar la Exposición Internacional de Equipo Industrial contra la Contaminación (ECOTEC 87), copatrocinada por diversas instituciones del gobierno y del sector privado.
- 46.- Apoyar programas masivos de mejoramiento de vivienda popular.
- 47.- Control de la basura en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México.
- 48.- Construir espacios para el confinamiento de residuos sólidos industriales.
- 49.- Construir rellenos sanitarios para residuos sólidos.

50.- Construir centros de recepción de depósitos vacíos de vidrio y plástico.

51.- Emitir el nuevo Reglamento para la Protección del Medio Ambiente contra la Contaminación Originada por la Emisión de Ruido.

52.- Implementar programas integrales para el saneamiento de mantos acuíferos.

53.- Implementar programas integrales para la defensa de las zonas boscosas nacionales.

54.- Control de descarga altamente contaminante a drenajes, cuencas y mantos acuíferos.

55.- Fortalecer el programa de saneamiento y recuperación de suelos del Vaso de Texcoco.

56.- Intensificar la creación de áreas verdes y parques.

57.- Emitir el Reglamento de la Ley Forestal.

58.- Fortalecer la participación de voluntarios organizados para combatir los incendios forestales.

59.- Constituir la red de áreas naturales protegidas para la Zona Metropolitana de la Ciudad de México con parques nacionales, estatales, reservas ecológicas y demás modalidades de administración que las leyes en la materia definan.

60.- Precisar responsabilidades para la protección de los parques nacionales y reservas, con la participación de los tres niveles de gobierno y de la comunidad.

61.- Constituir sistemas de protección de especies animales y vegetales.

62.- Delimitar santuarios de protección de especies con asesoría de la comunidad científica.

63.- Actualizar las sanciones al tráfico ilegal de especies.

64.- Preparar iniciativas de reformas a las leyes reglamentarias de Salud, de Sanidad Fitosanitaria y Federal de Protección al Ambiente (hoy Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente) para fortalecer el control intersectorial y único de plaguicidas.

65.- Publicar el Catálogo Oficial de Plaguicidas, el cual definirá usos y aplicaciones de los plaguicidas disponibles en el país.

66.- Publicar las normas que deberán observar las empresas productoras de plaguicidas para su etiquetado y envasado.

67.- Establecer una ventanilla única intersecretarial para realizar todos los trámites y obtener los permisos, registros y licencias necesarias para la importación, producción, comercialización, uso, aplicación y disposición final de plaguicidas en el territorio nacional.

68.- Establecer y verificar los límites máximos permisibles de residuos de plaguicidas en los productos alimenticios que puedan ser consumidos en el territorio nacional, especialmente para aquellos alimentos que integran la canasta básica mexicana.

69.- Preparar la normatividad para la fabricación de detergentes.

70.- Lograr el control de movimientos transfronterizos de desechos y sustancias peligrosas.

71.- Emitir el decreto relativo a la importación o exportación de materiales y residuos peligrosos.

72.- Promover la ejecución de acciones educativas de salud ambiental.

73.- Perfeccionar los apoyos didácticos especiales en materia ecológica.

74.- Promover la ejecución de acciones de contingencia en el sector educación.

75.- Establecer la coordinación sectorial para la atención preventiva de la salud de la población durante los episodios de contaminación atmosférica invernal en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México.

76.- Establecer y coordinar la información y capacitación de recursos humanos para la salud ambiental.

77.- Uniformar criterios normativos de calidad ambiental entre la Secretaría de Salud y la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología (hoy Secretaría de Desarrollo Social).

78.- Establecer la colaboración intersectorial de la Secretaría de Salud y Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología (hoy Secretaría de Desarrollo Social).

- 79.-** Concertar la participación de los trabajadores en acciones ecológicas.
- 80.-** Establecer una campaña para la disminución del número de automóviles en circulación.
- 81.-** Establecer horarios especiales de reparto de mercancías.
- 82.-** Ejecutar proyectos de desarrollo, en materia de obra pública y privada.
- 83.-** Restauración ecológica de zonas deterioradas.
- 84.-** Generar políticas específicas sobre el manejo de recursos generales en función de las diferentes regiones ecológicas nacionales.
- 85.-** Promocionar actividades productivas que combinen rentabilidad económica-logros sociales y minimizar el impacto ecológico negativo.
- 86.-** Completar el marco normativo en el ámbito ecológico para volverlo eficaz y congruente.
- 87.-** Estimular el uso de tecnologías menos contaminantes y adecuar las existentes a la realidad nacional.
- 88.-** Promover la participación ciudadana mediante amplios programas de difusión y comunicación social.
- 89.-** Apoyar los programas de investigación para mejorar la relación entre el aprovechamiento de energéticos y la protección al medio ambiente.
- 90.-** Realizar inventarios de las regiones y áreas ecológicas más frágiles del país.
- 91.-** Diseñar un sistema nacional de áreas protegidas, parques y reservas, representativas de los principales ecosistemas del país.
- 92.-** Formular programas de investigación de áreas que funcionen como laboratorios naturales, cuya dimensión estará en relación estrecha con las características del ecosistema que representan.
- 93.-** Fomentar programas de turismo en las concentraciones urbanas ya que requieren de espacios verdes para la recreación, tales como parques nacionales, naturales y culturales urbanos, reservas naturales y refugios faunísticos entre otros.

94.- Llevar a cabo el saneamiento de presas y la rehabilitación de las plantas de reciclaje existentes, así como proyectos ejecutivos de los distritos de control de la contaminación del agua.

95.- Las zonas de alta prioridad en materia de contaminación son: el Valle de México, la zona norte y centro del Golfo de México, las fuentes industriales y las zonas fronterizas.

96.- Eliminar de la circulación automóviles que por su mal estado o antigüedad provocan gran contaminación.

97.- Desarrollar una nueva política de uso nacional y eficiente del agua.

98.- Promover la posibilidad de que las empresas privadas o grupos sociales realicen el tratamiento de la basura.

99.- Construir instalaciones de captación de agua de lluvia.

100.- Empezar estudios sobre la existencia y efectos de la contaminación en la sociedad mexicana.

PROGRAMA PARA LIMITAR LA CIRCULACION DE VEHICULOS AUTOMOTORES QUE CONSUMAN GASOLINA O DIESEL UN DIA A LA SEMANA

El programa para Limitar la Circulación de los Vehículos Automotores que Consuman Gasolina o Diesel un Día a la Semana (Programa Un Día sin Auto), se implanto el 2 de marzo de 1990, este proyecto ha tenido por objeto establecer los criterios para limitar la circulación de vehículos que consuman gasolina o diesel en el Distrito Federal. Determina que la circulación de los vehículos automotores se limitaría de las 5:00 a las 22:00 horas, con base al último dígito de las placas y al color del engomado que tengan asignado, en la siguiente forma:

DIAS	ULTIMO DIGITO	COLOR
LUNES	5 Y 6	AMARILLO
MARTES	7 Y 8	ROSA
MIERCOLES	3 Y 4	ROJO
JUEVES	1 Y 2	VERDE
VIERNES	9 Y 0	AZUL

Este programa también previó una restricción que incluye también a los vehículos que circulen en el territorio del Distrito Federal con placas de otras Entidades Federativas o del extranjero.

Por otra parte, la limitación prevista en el programa no ha sido aplicable a vehículos destinados a:

A).- Servicios médicos.

B).- Seguridad pública.

C).- Bomberos.

D).- Servicio local de transporte de pasajeros.

E).- Servicio de transporte de uso privado en los casos en que sea manifiesto o se acredite un estado de emergencia.

Por último, cabe hacer mención que, los conductores de los vehículos que circulen en el Distrito Federal o infrinjan las disposiciones previstas en este programa, se harán acreedores a una multa equivalente a treinta días de salario mínimo general vigente en el Distrito Federal, sin perjuicio de que los vehículos sean retirados de la circulación y remitidos al depósito en el que permanecerán veinticuatro horas. A la Dirección General de Reordenación Urbana y Protección Ecológica, en coordinación con la Secretaría General de Protección y Vialidad, les corresponderá vigilar el eficaz cumplimiento de este programa.

PROGRAMA POR EL QUE SE ESTABLECE LA VERIFICACION SEMESTRAL DE EMISIONES QUE CONSUMAN GASOLINA O DIESEL UN DIA A LA SEMANA

El Programa por el que se Establece la Verificación Semestral de Emisiones Contaminantes de los Vehículos de Autotransporte de Pasaje

y Carga que Circulen por Caminos de Jurisdicción Federal se implantó el 4 de mayo de 1990, en él se establece como primordial objetivo, la verificación semestral obligatoria de emisiones contaminantes por humo, gases y ruido a los vehículos de autotransporte de pasaje y carga que circulen por caminos de jurisdicción federal, exceptuando las unidades de transporte privado de pasaje con capacidad de hasta nueve pasajeros y las de carga cuya capacidad de carga útil sea no mayor de 300 kilogramos.

Ahora bien, las verificaciones de emisiones contaminantes deberán efectuarse conforme a los procedimientos establecidos en las normas técnicas ecológicas para humo, gases y ruido, vigentes.

El programa por el que se Establece la Verificación Semestral de Emisiones Contaminantes de los vehículos de Autotransporte de Pasaje y Carga que Circulen por Caminos de Jurisdicción Federal, señala entre sus objetivos, los siguientes aspectos a saber:

A).- Los propietarios de los vehículos señalados en este programa, deberán tomar las medidas necesarias para asegurar que sus unidades no rebasen las normas técnicas ecológicas, de acuerdo con los índices que den a conocer las Secretarías de Comunicaciones y Transportes y de Desarrollo Urbano y Ecología (hoy Secretaria d Desarrollo Social).

B).- Este programa no permitirá la circulación por caminos de jurisdicción federal a aquellas unidades que no cuenten con la constancia y calcomanía de baja emisión de contaminantes vigentes, expedidas por los centros de verificación autorizados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

C).- Cuando las unidades verificadoras no cumplan con los límites establecidos, se fijará un plazo máximo de quince días para realizar las reparaciones necesarias, una vez efectuada la reparación, los vehículos deberán someterse a una nueva verificación.

D).- Los propietarios de los vehículos que de manera reincidente violen las disposiciones señaladas, se les aplicarán las sanciones, apercibimientos o cancelaciones que estipulan las leyes y reglamentos de la materia.

E).- La Secretaría de Comunicaciones y Transportes elaborará el programa para la verificación obligatoria de unidades, en donde se indicarán los periodos de revisión. Este programa se publicará en el Diarios Oficial de la Federación, la gaceta SEDESOL y los principales diarios del país.

PROGRAMA DE RESTRICCIÓN CIRCULATORIA DE VEHICULOS AUTOMOTORES QUE PRESTAN EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN MODALIDADES DE TAXIS Y COLECTIVOS.

El Programa de Restricción Circulatoria de los Vehículos Automotores que Prestan el Servicio Público de Transporte de Pasajeros en sus Modalidades de Taxis sin Itinerario Fijo y Colectivos en el Distrito Federal se implantó el 31 de octubre de 1991. Este programa tiene por objetivo establecer las siguientes condiciones:

A).- Limitar la circulación de los vehículos anteriormente citados, de las 10:00 a las 21:00 horas, con base al ultimo digito de las placas, en la siguiente forma:

DIAS	ULTIMO DIGITO
LUNES	5 Y 6
MARTES	7 Y 8
MIERCOLES	3 Y 4
JUEVES	1 Y 2
VIERNES	9 Y 0

B).- Las restricciones a que se refiere este programa no se aplicarán en los siguientes casos:

1.- A los vehículos que tengan placas de circulación expedidas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

2.- A los vehículos destinados al transporte de turistas y a los que presten el servicio de pasajeros cuya base se encuentra en el Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México.

3.- A los vehículos que circulen fuera de servicio por descompostura y sin pasaje, con autorización previa de la Secretaría General de Protección y Vialidad.

C).- Los conductores de los vehículos que infrinjan lo establecido en este programa, se harán acreedores a una multa equivalente a los treinta días de salario mínimo general vigente, y las unidades serán retiradas de la circulación y remitidas al depósito correspondiente, en el que permanecerás 24 horas.

D).- A la Dirección General de Reordenación Urbana y Protección Ecológica, en coordinación con la Secretaría General de Protección y Vialidad les corresponderá vigilar el eficaz cumplimiento de este programa.

PROGRAMA DE VERIFICACION OBLIGATORIA 1993.

El Programa de Verificación Obligatoria 1993 se implanto el 4 de enero de 1993. Este programa tiene por objeto hacer cumplir las siguientes disposiciones a saber:

A).- Que todos los vehículos automotores que circulan por el Distrito Federal y los municipios de su zona conurbada se sometan a una verificación dos veces al año, excepto las motocicletas, las cuales deberán ser verificadas una vez al año.

B).- Los servicios de verificación vehicular de emisiones contaminantes serán efectuados en los centros oficiales, así como en los centros o macrocentros autorizados por el Departamento del Distrito Federal. o el gobierno del Estado de México.

C).- La verificación vehicular obligatoria deberá realizarse conforme al color del engomado o al último dígito de la placa permanente del vehículo, como a continuación se señala:

COLOR DEL ENGOMADO	ULTIMO DIGITO	PERIDOS EN QUE SE DEBERA EFECTUAR LA VERIFICACION	
		1ER. PERIODO	2DO. PERIODO
AMARILLO	5 Y 6	ENERO	JULIO
ROSA	7 Y 8	FEBRERO	AGOSTO
ROJO	3 Y 4	MARZO	SEPTIEMBRE
VERDE	1 Y 2	ABRIL	OCTUBRE
AZUL	9 Y 0	MAYO	NOVIEMBRE

D).- Por los servicios de verificación vehicular que presten los centros oficiales operados por el Departamento del Distrito Federal (actualmente Gobierno del Distrito Federal) se pagaran los derechos que establezca su ley de Hacienda.

E).- Se aplicará una multa equivalente a veinte días de salario mínimo general vigente en el Distrito Federal, a quienes no hayan presentado su vehículo a la verificación dentro del periodo obligatorio.

F).- Se aplicará multa por el equivalente a 24 días de salario mínimo general vigente en el Distrito Federal, a quienes conduzcan

vehículos automotores que contaminen ostensiblemente y cuyas emisiones excedan los límites máximos permisibles, independientemente de que el vehículo esté registrado o no en el Distrito federal o en los municipios de sus zonas conurbada.

G).- Los pagos para la verificación vehicular se efectuarán en las oficinas de la Tesorería del Departamento del Distrito Federal (actualmente Gobierno del Distrito Federal) al igual que todos los pagos por las sanciones que apliquen las autoridades del Departamento del Distrito Federal (actualmente Gobierno del Distrito Federal) y el gobierno del estado de México.

H).- Para el caso de los servicios de verificación solicitados en los centros y macrocentros autorizados en el Distrito Federal o el Estado de México, los pagos de las tarifas se harán directamente en los mismos.

I).- Las calcomanías y certificados de verificación de emisiones contaminantes del Distrito Federal o del Estado de México, tendrán validez en ambas entidades.

J).- La Dirección de Ecología del Departamento del Distrito Federal y la Secretaría de Ecología del Estado de México, en el ámbito de sus respectivas competencias, vigilarán y supervisarán los centros y macrocentros de verificación autorizados, a fin de evitar que se cometan irregularidades en perjuicio de la ciudadanía o se infrinjan las disposiciones dictadas para mejorar la calidad de la verificación vehicular y prestación de este servicio.

PROGRAMA DE CONTINGENCIAS POR EPISODIOS DE LA CONTAMINACIÓN DEL AIRE PARA LA ZONA METROPOLITANA DE LA CIUDAD DE MEXICO

El Programa de Contingencias por Episodios de Contaminación del Aire para la Zona Metropolitana de la Ciudad de México se elaboró en junio de 1986, en este programa vienen participando las 18 Secretarías de

Estado, el Departamento del Distrito Federal (actualmente Gobierno del Distrito Federal) y el Gobierno del Estado de México, 14 de las principales paraestatales y organismos descentralizados, las 100 industrias con mayor potencial contaminante y el sector social.

Este programa se determinó para ser el instrumento que permitiera implantar de una manera rápida y efectiva las acciones intersectoriales necesarias para la reducción de contaminantes y la protección de la salud durante situaciones de contingencia atmosférica.

El Programa de Contingencias por Episodios de Contaminación del Aire para la Zona Metropolitana de la Ciudad de México comprende de tres niveles de estudio, los cuales dependiendo del grado de concentración, de las condiciones meteorológicas, del tipo de contaminante y de su norma de duración particular (24 horas, 8 horas o 1 hora), prevén la realización de diferentes acciones, mismas que se describen a continuación:

1.- NIVEL 1 (IMECA ENTRE 200 Y 300 PUNTOS):
Especial vigilancia de la contaminación y de las condiciones meteorológicas; reducción aproximada del 30% de emisiones en las industrias más contaminantes; incremento de la sustitución de combustóleo por gas natural en las termoeléctricas de la Zona Metropolitana de la Ciudad de México; operación de un dispositivo especial para agilizar el tránsito vehicular en vías y cruces críticos.

2.- NIVEL 2 (IMECA ENTRE 300 Y 400 PUNTOS):
Reducción de emisiones aproximadamente en un 50% en las industrias más contaminantes; reducción de tránsito vehicular en vías y cruces críticos.

3.- NIVEL 3 (IMECA ENTRE LOS 400 Y 500 PUNTOS):
Reducción de emisiones en un 100% en las industrias más contaminantes; suspensión del tránsito vehicular en zonas críticas; suspensión de clases en escuelas de educación elemental.

Cabe hacer mención que, el programa de Contingencias por Episodios de Contaminación del Atmosférica del Aire para la Zona Metropolitana de la Ciudad de México, ha sido puesto en operación únicamente en cuatro ocasiones: los días 30 de enero de 1987, 4 de febrero y 26 de marzo de 1988 y 18 de diciembre de 1992. En estas fechas, se adoptaron diversas medidas de abatimiento de emisiones, comprendidas todas ellas en el Nivel 1. estas acciones contribuyeron a evitar que se incrementaran los niveles de contaminación, mejorándose así la calidad del aire en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México.

Adicionalmente y en virtud de que, por sus características meteorológicas, el invierno (diciembre-marzo) representa el periodo de mayor riesgo de que tenga lugar un episodio de contaminación atmosférica que afecte a la salud, anualmente se concierta la realización de una serie de acciones de carácter preventivo durante esa época, a través de un programa invernal en el que se adoptan medidas intersectoriales que llevan a la reducción de emisiones. Estas medidas que se toman durante el invierno contribuyen a que cada vez sea menor la probabilidad de que recurra al Programa de Contingencias por Episodios de Contaminación Atmosférica del Aire para la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (en los últimos cuatro años nunca se ha rebasado el nivel 300 de IMECA). No obstante, este programa permanece como una útil herramienta de concertación intersectorial; a los habitantes de esta metrópoli les asegura que, en caso de ser necesario se llevarán a cabo acciones efectivas para evitar los niveles de contaminación que pudieran afectarles en su salud, su ambiente y su patrimonio.

No omito mencionar que en la Delegación Coyoacan no cuentan con Proyecto alguno en materia de contaminación del aire de esta zona, en virtud de que como lo he manifestado en párrafos anteriores para el gobierno de la Delegación Coyoacan no es un problema la contaminación del aire que existe en esta demarcación. Por ello después de haber realizado la entrevista al Biólogo Sergio López Mejia y al haberme manifestado que en la Delegación Coyoacan no existen Proyectos en materia de contaminación del aire y que solo se pondrán en practica los

proyectos que emita la Secretaria de Medio Ambiente y Recursos Naturales. Por tal razón manifiesto que es importante que se tengan proyectos en la Delegación Política de Coyoacan a efecto de estar en posibilidades de proteger el aire y combatir la contaminación del aire que aqueja esta zona. Por lo cual hago un llamado a nuestras autoridades para que actúen en buscar soluciones a la problemática de la contaminación del aire en la Delegación Coyoacan, ya que de lo contrario seremos partícipes de la destrucción de nuestro aire y que como menciono al principio del presente trabajo, sin agua solo podemos vivir unos cuantos días, pero sin aire moriríamos en minutos. Un aire envenenado es tan nocivo como la ausencia del mismo.

CAPITULO: IV

**PROPUESTAS PARA COMBATIR EFICAZMENTE EL
PROBLEMA DE LA CONTAMINACIÓN DEL AIRE EN LA
DELEGACIÓN POLÍTICA DE COYOACAN.**

CAPITULO IV

PROPUESTAS PARA COMBATIR EFICAZMENTE EL PROBLEMA DE LA CONTAMINACIÓN DEL AIRE EN LA DELEGACIÓN POLÍTICA DE COYOACAN.

1.- MODIFICACIÓN DEL MARCO JURÍDICO QUE REGULA LA CONTAMINACIÓN DEL AIRE EN LA DELEGACIÓN POLÍTICA DE COYOACAN.

Es necesario realizar perfeccionar el marco jurídico que regula la contaminación del aire, en particular el tipo penal existente en el artículo 345 Fracción III, del Código Penal para el Distrito Federal que a la letra dice:

“**Art. 345.-** Se impondrán de dos a seis meses de prisión y de quinientos a dos mil días multa, al que:

III.- Emita gases, humos, vapores o polvos de origen antropogénico que dañen a la salud humana, fauna, flora, recursos naturales, ecosistemas o la atmósfera;...”

Tipo penal que es necesario que incluya la palabra el que contamine el aire emitiendo gases, humos, vapores o polvos de origen antropogénico que dañen a la salud humana, fauna, flora, recursos naturales, ecosistemas o la atmósfera; ...

Es fundamental que las autoridades que gobiernan en la Delegación Política de Coyoacan asuman su papel y le den pronta solución a la problemática de la contaminación del aire; creando programas específicos y acordes a la realidad económica, política, social y cultural de la Delegación Coyoacan y de sus habitantes. Ya que de lo contrario el problema cobrara sus primeras victimas. Toda vez que los gobiernos delegacionales de esta entidad política solo se han dedicado a minimizar esta problemática y decir que la Deligación Coyoacan no tiene problema

con la contaminación del aire, ya que la contaminación que existe en esta demarcación política proviene de las delegaciones cercanas a Coyoacan la cual llega por medio des viento.

Así mismo si en la Delegación Coyocan el 80 por ciento del territorio es de índole habitacional más a mi favor, es necesario prestar atención a esta problemática ya que a consecuencia de los altos índices de contaminación se pueden generar diferentes enfermedades en la población de índole respiratorio y algunas enfermedades crónicas como consecuencia de respirar un aire contaminado (envenenado) además de provocar alergias a parte de la población siendo los niños y ancianos los más perjudicados por la contaminación del aire. Ocasionando con ello un gasto mayor en el sector salud de la Delegación Coyoacan como consecuencia de tal problemática.

2.- LA PARTICIPACIÓN DE LA SOCIEDAD EN LA PROTECCIÓN DEL AIRE EN LA DELEGACIÓN POLÍTICA DE COYOACAN.

La interacción de la sociedad y el medio natural es uno de los principios fundamentales para enfrentar los retos delegacionales y nacionales en materia de la contaminación del aire. La degradación ecológica fue generalmente aceptada por la sociedad y el gobierno mexicano hasta la década de los años ochenta como un mal necesario del desarrollo nacional y por ende delegacional.

Sin embargo, fue en los Estados Unidos de América y Europa donde se manifestó por primera vez una toma de conciencia sobre el problema de la contaminación. Varios factores socioeconómicos y políticos influyeron en ello. En primer lugar, el hecho de que Estados Unidos constituye el país de capitalismo industrial más avanzado, donde los problemas derivados de la contaminación del aire se presentaron antes que en ningún otro lugar y con mayor fuerza. Otro factor que sin duda influyó en la toma de conciencia sobre este problema fue la guerra de Vietnam (1964-1975), por las cuestiones de destrucción masiva y campos

de experimentación de la guerra química. Y en Europa especialmente Inglaterra sufrió una gran crisis de contaminación de su aire en los años setentas y ochentas, derivado de su desenfrenada evolución industrial con lo que se provocó de cientos de personas ya que dicho país jamás previno las consecuencias irremediables de la emisión irresponsables de gases venenosos a su atmósfera; esto en su afán de desarrollar su industria paso por la salud y el bienestar de su gente., error que se ha ido reproduciendo irremediablemente en todos y cada uno de los países hoy (industrializados) quienes piensan que es el precio que deben de pagar por su desarrollo económico.

Cabe señalar que, "... el primer grupo de acción ecológica nació en la Universidad de Berkeley (California, estados Unidos de América) en 1965 y fue fundado por el líder estudiantil Cliff Humphrey, en una coyuntura en que tanto la lucha por los derechos cívicos de las minorías en Estados Unidos, como el tema de la guerra de Vietnam, ofrecían escasa capacidad de movilización para la juventud estudiantil e intelectual norteamericana. Desde aquella fecha los grupos de acción ecológica se han multiplicado y hoy suman varios centenares, agrupando a miles de militantes y simpatizantes..."⁽¹²⁾

La organización y partición de la sociedad en Coyoacán ante la problemática de la contaminación del aire es nula, pero cabe hacer mención que en la década de los ochentas, los incidentes de contaminación grave a la atmósfera en la Ciudad de México, sirvieron de detonante para el inicio de organizaciones ciudadanas que elevaron, en poco tiempo, la discusión sobre la contaminación del aire y del medio ambiente. Las autoridades respondieron a las crecientes demandas con una política defensiva y minimizante, hasta que, derivados de los sismos del 19 y 20 de septiembre de 1985, los problemas de control político obligaron a las mismas a enfrentar estas demandas con más realismo. A raíz de múltiples manifestaciones multitudinarias en contra de la contaminación del aire en la Ciudad de México tal es el caso de la manifestación en febrero de 1986, la Secretaria de Desarrollo Urbano y Ecología (SEDUE) pública 100

¹².- Ian Breach, Contaminación, Edit. Montaner y Simón, S. A Editores, Barcelona, 1978 Pág. 104.

medidas de emergencia para combatirla. Sin embargo, a nivel nacional la concientización sobre el problema etológico sigue siendo exigua.

En cuanto a la formación de grupos sociales que a pesar de que existían en México organizaciones conservacionistas de la naturaleza (como el Instituto Mexicano de Recursos Naturales Renovables, IMERNAR por sus siglas) y de gestión ambiental (Centro de Ecodesarrollo) desde la década de los cincuentas o en su defecto de los sesenta, no es sino hasta principios de los ochentas que se forman organizaciones ciudadanas que actúan en la sociedad mexicana en forma de denuncia sobre los problemas de la contaminación del aire y ambientales en México. Cabe resaltar, que los principales grupos de denuncia que actúan en forma organizada y que adquirieron resonancia en los medios de comunicación y frente a la sociedad son:

1.- GREENPACE, movimiento ecologista cuya finalidad es la protección al medio ambiente a nivel mundial.

2.- El MOVIMIENTO ECOLOGISTA MEXICANO (MEM), fundado en 1984 por miembros del Partido Revolucionario Institucional, con claros intereses políticos de grupo.

3.- La ALIANZA ECOLOGISTA NACIONAL, que se escinde del Movimiento Ecologista Mexicano y que se declara así misma como Partido Verde Ecologista Mexicano (PVEM) en 1987, este organismo llegó a participar en el Frente Cardenista de la Reconstrucción Nacional (PFCRN) en las elecciones presidenciales de 1988 y que lo hizo en forma independiente a partir de 1994.

4.- El GRUPO DE LOS CIEN, fundado a principios de 1987, en él se agruparon innumerables intelectuales, artistas y políticos los cuales han venido interactuando con las autoridades de la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología y con el Gobierno del Distrito Federal en forma seria, fungiendo un miembro de éste organismo como representante ante la Comisión Nacional de Ecología (creada en 1987).

5.- EL PACTO DE GRUPOS ECOLOGISTAS, el cual representa a más de cincuenta grupos de base ecologista tanto del interior de la República Mexicana como de la Ciudad de México, que en 1988 inicia una discusión profunda de la política ambiental, publicando “Diez Tesis Ambientales en Defensa de la Nación” en forma de manifiesto, y que constituye el primer ideario programático del ecologismo a nivel nacional.

6.- DIVERSOS GRUPOS CONSERVACIONISTAS: A pesar de que desde la década de los años cincuentas el Instituto Mexicano de Recursos Naturales Renovables (IMERNAR), éste no incidió en forma trascendente en la política de los recursos naturales de México, limitándose su acción a la publicación de algunos libros con contenido eminentemente documental en el campo de la biología y a la organización de seminarios sobre el tema con escasa difusión a nivel general. Ahora bien, a raíz de la discusión sobre el estado de los recursos naturales durante la campaña presidencial de 1981-1982, se crearon nuevos grupos con eminente carácter conservacionista como PRONNATURA A. C (fundado en 1981), PROVIDA SILVESTRE A. C (fundado en 1982), CONSERVACION Y DESARROLLO ECOLOGICO DE MEXICO A. C. (fundado en 1983), AMIGOS DE LA NATURALEZA SIAN KAAAN (fundado en 1985), y otras más. En 1986, se crea a instancia de un grupo empresarial importante, la FEDERACION CONSERVACIONISTA MEXICANA A. C (FECOMEX), la cual ha pretendido agrupar los esfuerzos de empresarios en pro de la protección y preservación de la flora y de la fauna nacional.

7.- INSTITUCIONES ACADEMICAS E INSTITUCIONALES: En México existen varias instituciones de investigación y educación superior sobre los problemas de manejo de recursos naturales y de deterioro ambiental, a saber: el INSTITUTO DE BIOLOGIA (Universidad Nacional Autónoma de México), el CENTRO DE INVESTIGACIONES SOBRE RECURSOS NATURALES (Consejo Nacional de Ciencia y tecnología), el INSTITUTO NACIONAL DE INVESTIGACIONES AMBIENTALES (Instituto Politécnico Nacional), el CENTRO DE INVESTIGACIONES ECOLOGICAS (Instituto

Tecnológico de Estudios Superiores Monterrey), el INSTITUTO DE ECOLOGIA (Secretaría de Educación Pública), el DEPARTAMENTO DE CIENCIAS SOBRE EL MEDIO AMBIENTE (Universidad Autónoma Metropolitana), entre otras más. Cabe señalar que estas instituciones han encontrado un fuerte apoyo en otros centros educativos y de investigación de la República Mexicana.

Por último, es necesario destacar que, el 15 de noviembre de 1991, la Universidad Nacional Autónoma de México instauró en la Sala del Consejo Técnico de Investigación Científica, el PROGRAMA UNIVERSITARIO DEL MEDIO AMBIENTE (PUMA, por sus siglas). Este proyecto "... ha venido planteando desde su constitución diversas estrategias y alternativas para combatir la problemática ecológica de nuestro país... sus objetivos primarios son: Promover los lineamientos de investigación científica para lograr la disminución de la contaminación del aire en México, promover la concertación de acuerdos y convenios de colaboración ambiental entre diversos sectores de la sociedad mexicana, cooperar en la gestión de recursos económicos, humanos y técnicos; informar sobre los resultados obtenidos y, en general, dirigir las acciones del Programa Universitario del Medio Ambiente, orientándolas a favor de constituir procesos formativos apropiados en todas las instituciones de educación superior de nuestro país... los recursos financieros para el Programa Universitario del Medio Ambiente pueden provenir de cuatro fuentes principales: **1)** Fuentes del presupuesto del Programa, **2)** Fondos de la dependencia o dependencias que intervengan en un proyecto ambiental determinado, **3)** Fondos adicionales de las Coordinaciones de los diferentes centros educativos que conforman la Universidad Nacional Autónoma de México (como serían los Colegios de Ciencias y Humanidades, las Escuelas nacionales Preparatorias, las Escuelas Nacionales de Educación Profesional, entre otras) y **4)** Fondos provenientes de recursos externos por medio de convenios, contratos y donativos...".⁽¹³⁾

¹³.- Rogelio Rendón, "En Marcha Nuevas Acciones contra la Contaminación", Revista Lucha Política, México, diciembre de 1992, Año 1, Núm. 2, Pág. 19.

8.- ENCUENTROS NACIONALES DE ECOLOGISTAS:

Los cuales se han venido verificando desde los sismos de 1985. En ellos, se han congregado un sinnúmero de ecologistas los cuales discuten con cierto rigor, las ideas comunes y la posibilidad de construir un movimiento más articulado; aunque desde entonces ya se han venido delineando tendencias diferenciadas, cada vez más marcadas, tales como:

“A) Que participan personas y grupos con fuertes rasgos libertarios más proclives a la demolición creativa de soluciones a los problemas ecológicos que a determinar proyectos consistentes de organizaciones y actividades.

B) Que estos encuentros acogen en múltiples ocasiones, claros intereses conservacionistas de influencia estadounidense, y casi todos han venido contando con importantes apoyos de fundaciones internacionales.

C) Que varios de los participantes de estos encuentros ecológicos tienen claros intereses políticos más que de determinar lineamientos de índole ambiental, tratando de convertir el movimiento en una fuerza social, que trate de satisfacer intereses partidistas...”.⁽¹⁴⁾

Por último, cabe destacar que a pesar de las múltiples frustraciones y limitaciones que han tenido los diversos movimientos sociales ecologistas, los resultados que estos han obtenido son satisfactorios. Dentro de estos avances graduales que han tenido se pueden destacar los siguientes, a saber:

1.- El problema de la contaminación del aire y la protección a nuestro medio ambiente son temas prioritarios en la mayoría de las agendas de los movimientos ecologistas.

2.- Ha existido un avance en la conceptualización correcta de los problemas que imperan en nuestro país, lo cual incluso, ha quedado

¹⁴.- Sergio Puente y Jorge Legorreta, Medio Ambiente y Calidad de Vida, Edit. Plaza y Valdéz S. A., México, 1988, Pág. 122.

plasmado en reformas constitucionales y en la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente.

3.- El termino “ECOLOGIA” ha adquirido carta de naturalización en el lenguaje popular, con significados variados y poco definidos si se quiere, pero con intuición clara de lo que implica dentro de la sociedad mexicana.

4.- Se están estableciendo puentes importantes entre la gente común preocupada por la problemática de la contaminación del aire y nuestro medio ambiente con las organizaciones, sectores académicos y políticos de nuestro país.

5.- Las inquietudes y denuncias respecto a la contaminación del aire en la Delegación Coyoacan y el país han enriquecido y fortalecido la participación de la sociedad mexicana en general.

Por último derivado de la gran irresponsabilidad de la sociedad ante la problemática de la contaminación del aire, el fin último del programa “Hoy No Circula” fue abruptamente tergiversado por la misma sociedad, esto es, que en lugar de que los ciudadanos se concientizaran y entendieran que el objetivo primordial era reducir la utilización de los vehículos automotores y fomentar con ello diversas formas de transportarse tales como: La utilización masiva del transporte público existente, el compartir los vehículos que si podían circular entre familiares, vecinos y amigos y el fomentar la utilización de bicicletas, y en el peor de los casos de motocicletas, pero lejos de lo anterior la misma sociedad en lugar de entender lo anterior se dedico a comprar masivamente automóviles para suplir la ausencia de falta de transporte derivado del programa “Hoy No Circula”. Lo anterior aunado a los múltiples planes de financiamiento otorgados por parte de las diversas concesionarias automotrices provoco que el parque vehicular de la Ciudad de México aumentara en un cuarenta por ciento en un lapso de diez años provocando con ello no solo el fracaso del programa “Hoy No Circula” y junto con ello una nula reducción en los índices de contaminación sino todo lo contrario,

en la actualidad son cada vez más frecuentes los días en que se decretan contingencias ambientales debido a que se rebasan los índices de IMECAS permitidos, esto sin contar la saturación de las vías de tránsito de la Ciudad.

3.- SE PROPONE LA CREACION DE PLANES, PROGRAMAS Y PROYECTOS PARA COMBATIR LA CONTAMINACIÓN DEL AIRE EN LA DELEGACIÓN POLÍTICA DE COYOACAN EN FORMA EFICAZ Y ACORDE A LAS NECESIDADES DE SU SOCIEDAD.

Como he mencionado en el presente trabajo de investigación en la Delegación Política de Coyoacan, no existen Planes, Programas y Proyectos para prevenir, controlar y contrarrestar la contaminación del aire en la demarcación, ya que las Autoridades niegan la problemática y se escudan en decir que la contaminación que existe en la Delegación no se origina en la zona, sino que proviene de zonas cercanas a Coyoacan, por lo que consideran que dicha problemática le concierne única y exclusivamente tanto al Gobierno Federal como al Gobierno del Distrito Federal. Pero es de suma importancia demandar a las autoridades la pronta solución de la Contaminación del Aire en Coyoacan. Pero también es importante solicitar el apoyo, colaboración y participación de todos los sectores: de la sociedad, a efecto de convertirnos en agentes activos para solucionar el problema de la contaminación del aire en la Delegación Política de Coyoacan. Dejando de manifiesto una vez más que la sociedad se ve en la necesidad de organizarse para darle solución a este problema, ante la incompetencia de nuestras autoridades que lo único que hacen es negar el problema.

A continuación enunciare una serie de Planes, Programas y Proyectos que conforme a mi investigación realizada en Coyoacan se deben implementar en esta demarcación política a efecto de combatir en forma eficaz la contaminación del aire, tales como:

1.- Plan Delegacional de Contingencia Ambiental en Coyoacan.

2.- Plan de Regulación Vehicular en la Delegación Política de Coyoacan.

3.- Programa de incremento del transporte eléctrico.

4.- Programa de sustitución del parque vehicular, del transporte público que se desplaza dentro de la Delegación Política de Coyoacan.

5.- Programa de transporte escolar obligatoria de todas las escuelas tanto privadas como de gobierno en los niveles, preescolar, primaria, secundaria.

6.- Programa de Fin de Semana sin Automóvil en el Centro de Coyoacan.

7.- Programa Días Festivos sin Automóvil en el Centro de Coyoacan.

8.- Proyecto de vías de circulación alternativas dentro de la Delegación Política de Coyoacan.

9.- Programa de incentivos fiscales para propietarios de vehículos en excelentes condiciones.

10.- Programa de monitoreo y vigilancia a los Centros de Verificación Vehicular.

11- Programa de Fomento para la utilización de bicicletas en la Delegación Política de Coyoacan.

12.- Programa Delegacional de creación y conservación de Áreas Verdes.

13.- Programa Delegacional de creación y fomento de casas y edificios (verdes) colocar en las azoteas jardines.

14.- Programa de Incentivos Fiscales para los propietarios de edificios y casas verdes (jardines en la azotea).

15.- Programa de azoteas verdes (jardines en las azoteas).

16.- Programa para la regulación de la utilización de juegos pirotécnicos.

17.- Plan para la reubicación de la Planta de Asfalto en Coyoacan.

CONCLUSIONES

A la naturaleza le corresponde una jerarquía y significación propia, en virtud de la cual no puede ser explotada irracional y caprichosamente ni quedar reducida a la condición de medio carente de toda finalidad.

Entre hombre y naturaleza debe existir algo más que una relación práctica guiada por criterios de rentabilidad, debe haber una dialéctica de respeto que armonice desarrollo y medio.

Igualmente, tengo la certeza -como la evidencia de nuestra realidad capitalina de que no tienen proyección de futuro los modelos de desarrollo que, sin considerar la conservación de las bases naturales de la existencia, tienen por único objeto el crecimiento económico.

Si bien es cierto que la problemática de la contaminación del aire en coyoacan ha terminado por instalarse como una de las principales prioridades a atender, esta debe verse como una parte de la compleja problemática general de la delegación coyoacan que, incluye tanto la contaminación del aire, así como que debe dársele la misma importancia que tienen lo político, lo social, lo económico y lo cultural, integrándolos dentro de un todo en el que el funcionamiento de cada parte repercute sobre las condiciones del resto.

Para la delegación coyoacan la desatención al problema de la contaminación del aire ha traído aparejada gravísimas consecuencias ecológicas que se traducen en un deterioro creciente de los niveles de calidad de vida y en quebrantos en la salud de la población, sin dejar por supuesto de considerar los altos costos que han pagado y que tendrán que pagar las zonas aledañas y el país en general, por labores de limpieza y restablecimiento de daños causados por agentes contaminantes.

Lo que el la delegación de coyoacan requiere es un modelo de desarrollo que permita un uso racional y eficiente de los recursos naturales disponibles y la satisfacción de las necesidades básicas de la población y que, al mismo tiempo, permitan preservar en forma perdurable la capacidad productiva de la delegación y el aseguramiento de las bases naturales para la subsistencia humana.

El grave problema de la contaminación del aire expresa la falta de voluntad política de las autoridades delegacionales, capitalinas y federales para llevar adelante los cambios económicos, políticos y sociales, así como la incapacidad gubernamental de atender adecuadamente dicha problemática por falta de un proyecto para combatir eficazmente la contaminación del aire en dicha demarcación.

Por tal razón la definición de una política adecuada para combatir la contaminación del aire que sea compatible para el desarrollo y defensa de un orden social equilibrado y justo debe estar basado en el Estado de derecho y la democracia.

Esto ha ocasionado que tanto la sociedad como el gobierno sobre exploten los recursos naturales a su disposición, a fin de satisfacer necesidades diarias inmediatas, aumentar oportunidades de empleo, incrementar los ingresos y evitar la toma de decisiones políticas difíciles, tales como la reubicación de industrias y tierras productivas.

El problema de la contaminación del aire no obedece a una sola causa sino más bien es el resultado de una conjunto de factores ecológicos, políticos, económicos sociales y culturales.

Es importante mencionar que el problema de la contaminación del aire obedece a la inaplicabilidad de nuestras leyes que regulan esta problemática en virtud de lo siguiente:

A).- El marco institucional es deficiente. Existen carencias en el equipamiento material, financiero y de personal especializado, así

como indefinición en las competencias y una atomización de las mismas, determinan que las autoridades no estén en condiciones de cumplir eficazmente sus funciones. A ello se agregan problemas añejos y conocidos que dificultan una administración eficiente, tales como: el centralismo, la burocracia, la falta de continuidad en las políticas gubernamentales, la prevalencia de criterios políticos sobre las decisiones técnicas y la corrupción. Las debilidades institucionales contribuyen a que los recursos naturales sean mal administrados. En el sector público se da prioridad a aquellas actividades que arrojan ganancias económicas a corto plazo, dejando de lado los costos ambientales-contaminación del aire. Por su parte, las instituciones privadas se guían por criterios de estricta rentabilidad cuyo único incentivo radica en obtener ganancias inmediatas.

B.- Una legislación ambiental de carácter Federal, que pese a que es avanzada en algunos aspectos, sigue siendo incompleta, ineficiente y dispersa, y una profusa producción de normas poco transparentes y en algunos casos contradictorias. Análogamente, para los funcionarios como para la ciudadanía, las disposiciones ambientales son casi desconocidas y por esa razón ni se aplican ni son observadas.

C.- En algunos casos el nivel de exigencia de las normas de protección al aire son superiores a las normas internacionales, situación de la que incluso se jactan algunos funcionarios, pero las condiciones económicas del país, y el alto costo de importación de equipos impide de manera efectiva el cumplimiento de las normas, provocando situaciones de extorsión y cohecho.

D.- Los diferentes planes, programas y demás instrumentos existentes no configuran en su conjunto una política para combatir la contaminación del aire de manera coordinada con otras áreas y políticas de gobierno que permitan desarrollar e implementar estrategias dirigidas eficazmente a la solución de los problemas y el logro de los objetivos.

E.- En gran medida faltan los conocimientos técnicos necesarios para dar solución al problema de la contaminación del aire. No se destinan recursos suficientes para la investigación, capacitación y desarrollo de proyectos y programas eficaces para combatir dicha problemática.

F.- A pesar de que existe entre la población una mayor conciencia sobre la necesidad de preservar el aire y sobre los riesgos que tiene el que se siga agravando el deterioro del mismo, dicho proceso es muy lento y no va acompañado de programas que involucren a la ciudadanía como agentes activos en la protección del aire. La participación ciudadana en este rubro no encuentra todavía una adecuada valoración por parte de las autoridades y en ocasiones incluso es inhibida y desestimada.

La urbanización hasta ahora se considera como algo inherente a la modernidad y se plantea como una tendencia irreversible, a pesar de que se lleva a cabo a elevados costos. La calidad del aire se degrada y se socavan las bases de sustentabilidad, debido a que los agentes sociales y económicos utilizan sin límite recursos indispensables para mantener la viabilidad urbana a largo plazo. Y no existe un armazón institucional que regule con eficacia el uso o el acceso al recurso ambiental del aire y que oriente las conductas hacia un horizonte de sustentabilidad, claros ejemplos de esto son: la sobrecarga de nuestra atmósfera por encima de su capacidad de asimilación de contaminantes lo que se refleja en un creciente deterioro de la calidad del aire, la sobreexplotación de los depósitos subterráneos y la contaminación e inutilización de los mismos con desechos tóxicos.

La capacidad de carga de la atmósfera para asimilar contaminantes es finita, una vez rebasada ésta capacidad se violan las normas o criterios de calidad del aire y se desencadena una degradación más o menos ostensible del aire que respiramos. Además las condiciones fisiográficas del Distrito Federal determinan una situación especialmente adversa por la dificultad para la dispersión de contaminantes.

Es algo evidente que la cantidad e emisiones contaminantes esta directamente relacionada con el volumen y la calidad de los combustibles consumidos, así como de la tecnología disponible y las políticas utilizadas para el control de emisiones, lo que nos lleva a un sencillo razonamiento, entre menos eficientes y moderados seamos en el uso de energía, mayores serán las presiones sobre la calidad del aire.

No podremos aspirar a reducir sustancialmente los niveles de contaminación si no nos cuestionamos a fondo las inercias del consumo de combustibles.

Las tendencias son inquietantes ya que todo lo que se gana con acciones como diesel con bajo contenido de azufre, gasolina sin plomo, para ser utilizada en automotores con convertidor catalítico, verificación vehicular, utilización de gasóleo y gas en la industria en lugar del combustóleo, o en la conversión de gasolina a gas en transportes, acciones todas dirigidas a la disminución de emisiones, se ve neutralizada y aún compensado con crecer por el aumento en los volúmenes globales de consumo, debido por ejemplo a que programas como el "Hoy no circula" ha tenido consecuencias que han sido contraproducentes.

El programa "Hoy no circula" que en un principio fue de contingencia ambiental ha tenido resultados contradictorios, ya que incidió directamente en el aumento del parque vehicular a pesar de que redujo en un primer momento los índices de contaminación, entre otras razones, en virtud de que se le dio el carácter de permanente a un programa que fue diseñado para ser temporal. Sin embargo y a pesar de que no ha dado los resultados deseados, el suprimir dicho programa traería aparejado mayores costos ecológicos para la ciudad y sus habitantes.

Simplemente en 1991 el parque vehicular en circulación en el DF se incrementó en 250,000 unidades mientras que el consumo de gasolina crece a tasas del 12 por ciento anual, propiciado también por las deficiencias del transporte público de pasajeros.

Por otra parte conviene puntualizar que aunque ciertamente los gases de los escapes de los automóviles contribuyen a las altas concentraciones de hidrocarburos en la atmósfera, no son la única fuente de emisión de precursores de ozono. De los hidrocarburos más importantes que se han encontrado en la atmósfera de la ciudad de México, 5 se relacionan con el uso de solventes, y la ciudad de México consumió el 40 por ciento de la producción nacional de solventes, lo que corresponde a 18,000 toneladas al año, y los solventes incluyen sustancias con un alto potencial de formación de ozono.

Así como se emiten aproximadamente 486 toneladas diarias de óxidos de nitrógeno precursores de ozono, emisiones estrechamente relacionadas con procesos industriales, de las aproximadamente 30,000 industrias asentadas en el Valle de México por lo menos 3,000 son altamente contaminantes, con el agravante de que sus emisiones son además más peligrosas que las de los automóviles, las industrias y los establecimientos de servicio arrojan a la atmósfera alrededor del 24 por ciento de los óxidos de nitrógeno y el 12 por ciento de los hidrocarburos.

Sin embargo la mayoría de las industrias y establecimientos de servicio todavía carecen de un sistema de control de emisiones y operan en forma deficiente, con prácticas inadecuadas de combustión, y con tecnología obsoleta.

En cuanto a la evaporación de gasolina, en las estaciones de servicio, es alarmante ya que los vapores de gasolina cruda liberan butano y compuestos oxigenados volátiles orgánicos, y estudios realizados por la Asociación de Cooperación Internacional Alemana y el Instituto Mexicano del Petróleo, para cuantificar las emisiones evaporativas de gasolina en las estaciones de servicio de la ciudad de México, calcularon que se evaporan a la atmósfera 50 toneladas al día de hidrocarburos, durante la comercialización de la gasolina en 1991, actualmente

implica crecientes emisiones evaporativas, y lamentablemente nada se ha hecho para evitar ésta evaporación.

Esto es en lo que se refiere al ozono, sin embargo la atmósfera de la ciudad de México contiene otros contaminantes y generalmente se rebasan las normas nacionales y internacionales de bióxido de azufre, bióxido de nitrógeno, y partículas suspendidas, y se emiten 600 toneladas de polvo fecal al día. A pesar de lo cual se pone poco o ningún interés en el control de éste tipo de emisiones, a pesar de que por lo menos en el caso de las partículas suspendidas éstas pueden ser más nocivas para la salud que el ozono.

Las condiciones geográficas del Valle de México determinan una situación especialmente adversa por la dificultad para la dispersión de contaminantes. La cantidad de emisiones contaminantes está relacionada con el volumen y la calidad de los combustibles consumidos, así como de la tecnología utilizada y las políticas utilizadas para su control.

Las industrias y determinados establecimientos de servicios arrojan a la atmósfera aproximadamente un 18.5 por ciento de los óxidos de nitrógeno y el 7 por ciento de los hidrocarburos, ya que carecen de sistemas de control de emisiones u operan en forma deficiente, lo que además no ha sido controlado por el sistema de monitoreo industrial a pesar de que existen reglamentos sobre la materia. Además en este rubro lo que merece mayor atención son las emisiones de otros contaminantes que son más tóxicos aunque sus volúmenes de emisión sean menores.

Los automóviles y camiones públicos y privados arrojan, según datos oficiales, un 76.7 por ciento del total de los contaminantes aunque no son los más dañinos y peligrosos. El aumento de la cantidad de autos circulantes no siempre en buenas condiciones ha tenido como consecuencia el aumento en los volúmenes de consumo de combustible, que aunque han mejorado

cualitativamente no han cumplido con su objetivo de disminuir las emisiones.

Son además fuentes emisoras las estaciones de almacenamiento y distribución de gasolina ya que carecen de sistemas de recuperación de vapores lo que incrementa la presencia de hidrocarburos en la atmósfera. Además la exposición directa a estos vapores emanados antes de la combustión puede provocar cáncer.

El sistema de verificación no ha cumplido todas las expectativas que generó, además de continuar con las corruptelas de los centros de verificación.

En función de lo anterior propongo:

- 1.-Evaluar el impacto de las distintas fuentes de emisión de contaminantes por medio de un monitoreo periódico "sorpresa".
- 2.-Implementar un estricto control sobre los centros de verificación vehicular en los planos administrativo y técnico.
 - 2.A.-Eliminar los centros de "preverificación".
- 3.-Incrementar los mecanismos de apoyo financiero para la reconversión tecnológica de las industrias altamente contaminantes, de tal modo que sin emitir sustancias tóxicas, sea posible mantener al máximo la planta industrial y sus empleos correspondientes.
- 4 -Elaborar un exhaustivo estudio de las fuentes contaminantes para hacer un inventario de emisiones.
- 5.-Evaluar de forma continúa la composición de los combustibles utilizados tanto por los vehículos como por la industria para medir su impacto en el ambiente.
- 6.- Impulsar el uso de gas en el transporte público, informando a los usuarios de las ventajas que significa y de los riesgos que tiene su mal uso.
- 7.-Mantener el plazo semestral de verificación para los automóviles particulares.

- 8.-Hacer prioritario el programa de recuperación de vapores de gasolina cruda.
- 9.-Reglamentar adecuadamente la utilización de solventes.
- 10.- Elaborar un catálogo de partículas suspendidas.

Uno de los problemas más visibles de contaminación del aire son los desechos sólidos producidos y su mala disposición. El problema se agudiza no sólo por el enorme volumen generado sino por su combinación ya que existen componentes orgánicos e inorgánicos muy nocivos que no se manejan por separado.

La basura presenta uno de los mayores problemas en el Distrito Federal y ocasiona con ello contaminación en el aire y como consecuencia de ello problemas de salud.

Lo que agrava la situación, además de los crecientes volúmenes es su composición, ya que en un 40 por ciento son desperdicios no reintegrables al medio, por ser materiales inorgánicos y potencialmente nocivos, además de las 20,000 toneladas que se producen diariamente, 4,000 no son recolectadas y son arrojadas en lugares no adecuados, incineradas clandestinamente o depositadas en el drenaje, contaminando el aire, el suelo y el agua.

Los volúmenes de desechos orgánicos e inorgánicos presentan una tendencia a incrementarse en una base per capita, hace 30 años los residuos que generaba un habitante de la ciudad de México oscilaban entre 200 a 500 gramos por día, mientras que en la actualidad estas cifras van de 500 a 1,000 gramos diarios.

La disposición final de la basura representa un grave problema no solo por las enormes cantidades, sino por los cambios registrados en su contenido de ser densa y orgánica casi en su totalidad, pasó a ser voluminosa, con elementos no biodegradables y proporciones crecientes de materiales tóxicos.

La presencia de millones de toneladas de basura, los afanes de expansión perenne, la falta de cultura sanitaria y de una infraestructura adecuada agrava el problema.

Los cambios en los patrones de consumo, los excesos de "útese y tírese" nos han llevado a acumular miles de toneladas de elementos que no se reintegran al ambiente, millones de pañales desechables, bolígrafos, rastrillos de afeitarse, llantas y miles de toneladas de materiales plásticos provenientes de envases y empaques.

Debido a la gran cantidad de materiales inorgánicos recuperables, alrededor de este problema existen mafias dedicadas a la recolección (pepena) y venta de determinados residuos, existiendo alrededor de 2,500 centros de compraventa que en su mayoría son clandestinos.

Asimismo existen los rellenos sanitarios que aunque no son la mejor forma de solucionar el problema disminuyen la contaminación por descomposiciones orgánicas. Cabe señalar, que en el caso de México no existe en toda la república un solo relleno sanitario que cumpla con las especificaciones técnicas que estos requieren para operar.

En razón de lo anterior propongo:

- 11.-Estimular la fabricación de productos reusables, reciclables y no dañinos al ambiente.
- 12.-Realizar programas de concientización que disminuyan la generación de desechos domésticos.
- 13.-Reglamentar el derecho a la propiedad privada de los desperdicios, para poder incentivar el reciclaje de los mismos. En este sentido, el Estado en su carácter de agente rector del desarrollo nacional, otorgará concesiones a los particulares para que éstos participen en los procesos de industrialización, comercialización, etc., de los desechos sólidos.
- 14.-Industrializar los desechos orgánicos e inorgánicos.

15.-Impulsar la fabricación de composta por colonia o delegación, elaborada con los desechos orgánicos de acuerdo a la reglamentación aplicable que para tal efecto se adopte.

16.-Hacer obligatoria la clasificación y separación de los desechos, así como la creación de basureros clasificados e independientes y camiones con comportamientos que faciliten su industrialización.

Merece atención especial el problema provocado por la mala disposición de residuos peligrosos tanto por la ignorancia en la materia como por carecer de suficientes confinamientos de los mismos, así como de sistemas adecuados de recolección y transporte.

Esto ha provocado que se viertan al drenaje sustancias que pueden causar explosiones o que se deje a la intemperie residuos de los que puedan emanar gases tóxicos o en el caso de desechos hospitalarios propagar virus y bacterias que puedan ocasionar epidemias.

En la actualidad, debido a la ausencia de plantas de tratamiento de residuos peligrosos y sitios de disposición final para residuos inertes dentro o cerca del Valle de México, estos son comúnmente vertidos a la red de drenaje, depositados en los tiraderos a cielo abierto y en los rellenos sanitarios, almacenados en los patios de las industrias o enterrados clandestinamente.

En razón de lo anterior propongo:

17.-Elaborar un listado de residuos peligrosos.

18.-Regular la generación, manejo, tratamiento, transporte y disposición final de los residuos peligrosos.

19.-Desarrollar políticas y lineamientos para la minimización de residuos.

20.-Desarrollar procedimientos para la identificación y restauración del medio, donde hayan existido descargas no

controladas, así como para trabajos de limpieza en los sitios donde se haya efectuado la disposición de residuos peligrosos.

En el caso de los vehículos lo que debemos hacer en primer lugar, dar prioridad al desarrollo de sistemas de transporte público eficientes y de bajo costo, que se conviertan en alternativa real de sustitución de por lo menos algunos de los viajes realizados en automóvil privado.

En segundo lugar, una vez establecido un transporte público eficiente y de bajo costo, se deben de internalizar al automóvil los costos directos e indirectos asociados al uso de un vehículo privado, a través de la aplicación de sobrepuestos ambientales a la gasolina, cobro generalizado por estacionamiento en vías públicas, e incremento general a las tenencias. Con la aplicación de este tipo de medidas se debe tener un efecto casi inmediato en el total de kilómetros recorridos pues se empezaría a usar el auto privado con mayor racionalidad.

En tercer lugar, se debería dar trato preferencial a aquellos vehículos que dañen menos al ambiente: los que consuman menos combustible y emitan menor cantidad de contaminantes por kilómetro recorrido. Esto se puede hacer diseñando y aplicando esquemas diferenciados con relación a: montos por el pago de tenencias, impuesto sobre automóviles nuevos, frecuencia con la que se realiza la verificación, aplicación/exención del Hoy No Circula.

Aunado a estas medidas, debiera eliminarse de inmediato todo tipo de impuesto o arancel a la importación de vehículos eléctricos e híbridos, los cuales ya se empiezan a comercializar en los Estados Unidos y en otros países. Algunos de estos vehículos tienen emisiones ultra bajas de contaminantes, brindan un rendimiento de combustible superior a los 25 kilómetros por litro de combustible y cuestan menos que los autos de lujo, las camionetas familiares o las deportivas, que empiezan a venderse de forma importante en nuestro país.

En el caso de los combustibles industriales, es necesario continuar impulsando la sustitución de los combustibles líquidos por gas natural o, en su defecto, eliminar el uso de combustible con más de uno por ciento de azufre (combustóleo), para disminuir las emisiones de partículas y de bióxido de azufre, especialmente en las plantas de generación eléctrica.

De igual forma, para atender los problemas de contaminación del aire es indispensable que exista una estrecha coordinación entre los tres niveles de gobierno y la participación activa en la elaboración y seguimiento a programas de control por parte de representantes de los sectores académico, no gubernamental y empresarial. Sólo con una amplia presencia de estos sectores se logrará la legitimidad de los programas de control, se facilitará el seguimiento de avances y la rendición de cuentas por parte de las autoridades responsables, así como la continuidad de las políticas exitosas en el mediano y largo plazos, independientemente de los cambios de administraciones gubernamentales.

La ejecución de muchas de las acciones más importantes para avanzar de manera significativa en el control de la contaminación, requiere inversiones multimillonarias que rebasan con mucho los presupuestos con los que cuentan actualmente las autoridades de las principales ciudades del país. Por ello, repito, es necesario crear a la brevedad fondos ambientales que generen los recursos necesarios para emprender algunas de estas acciones. Por ejemplo, en la ciudad de México debiera restablecerse de inmediato el sobreprecio ambiental que se aplicó hasta finales de 1997 a las gasolinas. Con 20 centavos adicionales que se recaudaran por cada litro de gasolina (lo que significa menos del cuatro por ciento del precio total del combustible), se generarían más de 2 mil millones de pesos por año, con lo que se pudiera crear un fondo revolvente que otorgue créditos blandos o incluso sin intereses para la renovación de la flota de taxis de la ciudad.

Otras fuentes adicionales de recursos pueden ser los esquemas diferenciales de tenencias arriba señalados, los cobros por derechos de verificación, por estacionamiento en la vía pública, o la compensación de emisiones contaminantes que realicen empresas que deseen salir del Programa de Contingencias, entre otros. Adicionalmente, se puede acceder a donaciones internacionales, por ejemplo del Global Environmental Facility del Banco Mundial, para apoyar programas de introducción de unidades de transporte público de alta eficiencia y baja contaminación, pues con ello se estarán controlando de manera simultánea emisiones de gases tóxicos y de gases que producen efecto de invernadero. Este tipo de programas de cobeneficios se volverán muy comunes en los próximos años especialmente en las grandes ciudades de los países en vías de desarrollo

BIBLIOGRAFIA

- 1.-** Baena, Guillermina. **MANUAL PARA ELABORAR TRABAJOS DE INVESTIGACIÓN DOCUMENTAL**, Edit. Editores Unidos Mexicanos, México, 4ª. reimp., 1988, 124 pp
- 2.-** Baena, Guillermina y Montero, Sergio. **TESIS EN 30 DIAS**, Edit. Editores Unidos Mexicanos, México, 8ª. reimp., 1991, 100 pp.
- 3.-** Beschmernick, Karl. **LA TESIS PROFESIONAL**, Edit. Universidad Nacional Autónoma de México, México, 3ª. Edit., 1959, 61 pp.
- 4.-** Aylesworth, Thomas. **LACRISIS DEL AMBIENTE**, Edit. Fondo de Cultura Económica, México, 4ª. Ed., 1974, 187 pp.
- 5.-** Bassols Batalla, Ángel. **RECURSOS NATURALES DE MEXICO (TEORIA, CONOCIMIENTO Y USO)**, Edit. Nuestro Tiempo S. A., México, 19ª. ed., 1986, 365 pp.
- 6.-** Breach, Ian. **CONTAMINACION**, Edit. Montaner y Simón S. A. Editores, Barcelona, 1978, 144 pp.
- 7.-** Deffis Caso, Armando. **LA BASURA ES LA SOLUCIÓN**, Edit. Concepto S. A., México, 1989, 277 pp.
- 8.-** Diccionario Enciclopédico Ilustrado Tomos 1-VI, Edit. Norma S. A., Edición 1991, pp 2012.
- 9.-** Guitron Fuentevilla, Julian **TESIS**, Edit. Promociones Jurídicas y Culturales, S.C., México, 1ª edición., 1991, 288 pp.
- 10.-** Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM, Edit. UNAM, 1995-2003.

11.- Márquez, Manuel. **EL MEDIO AMBIENTE**, Edit. Fondo de Cultura Económica, México, 1985, 210 pp.

12.- Puente, Sergio y Legorreta, Jorge. **MEDIO AMBIENTE Y CALIDAD DE VIDA**, Edit. Plaza y Valdéz, México, 1988, 333 pp.

13.- Szekely, Francisco y Neira Eduardo, **EL MEDIO AMBIENTE EN MÉXICO Y AMÉRICA LATINA**, Edit. Nueva Imagen S.A., México, 2ª. Reimp., 1984, 159 pp.

14.- Tena Ramírez, Felipe. **LEYES FUNDAMENTALES DE MEXICO 1808-1991**, Edit. Porrúa S. A., México, 26ª. Ed., 1991, 651 pp.

15.- 1.- Umberto Eco, **COMO SE HACE UNA TESIS**, Edit. Gedisa México, 1ª Ed., 2001, 233 pp.

16.- Vizcaíno Murria, Francisco, **LA CONTAMINACION EN MEXICO**, Edit. Fondo de Cultura Económica, México, 2ª . reimp., 1987, 514 pp.

LEYES

1.- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

2.- Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente (Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 28 de enero de 1988).

3.- Ley Orgánica de la Administración Pública del Gobierno del Distrito Federal (Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 29 de diciembre de 1998).

4.- Ley Ambiental del Distrito Federal (Publicada en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 13 de enero de 2000).

5.- Código Penal para el Distrito Federal (Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 12 de mayo de 2003).

6.- Ley General de Salud (Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 7 de febrero de 1984).

7.- Ley General de Educación (Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 13 de julio de 1993).

8.- Ley de Desarrollo Urbano del Distrito Federal (Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 7 de enero de 1976).

9.- Ley General de Asentamientos Humanos (Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 21 de julio de 1993).

10.- Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal (Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 26 de diciembre de 2002).

11.- Ley Orgánica de la Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial del Distrito Federal (Publicada en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 24 de abril de 2001).

12.- Ley de Residuos Sólidos para el Distrito Federal (Publicada en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 22 de abril de 2003).

REGLAMENTOS

1.- Reglamento de la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente en materia de Prevención y Control de la Contaminación Atmosférica (Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 25 de noviembre de 1988).

2.- Reglamento Interior de la Administración Pública del Gobierno del Distrito Federal (Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 1 de enero de 2001).

3.- Reglamento de Construcción para el Distrito Federal (Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 3 de julio de 1987).

4.- Reglamento de Transito del Distrito Federal (Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 9 de agosto de 1989).

5.- Reglamento de la Ley Orgánica de la Procuraduría Ambiental y del ordenamiento Territorial del Distrito Federal (Publicada en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 14 de mayo de 2002).

HEMEROGRAFIA

1.- Atlas de Riesgo de la Delegación Coyoacan. Dirección de Internet <http://www.sma.df.gob.mx/bibliou/download/archiv>.

2.-Diccionario de la Real Academia Española. Dirección de Internet: <http://www.realacademiadelalengua/diccionario.com.esp>.

3.- Rendón, Rogelio. “En marcha nuevas acciones contra la contaminación”, **REVISTA LUCHA URBANA, (México, D. F.),** Diciembre de 1992, Año 1, Núm. 2, pp. 16-21.

PLANES NACIONALES DE DESARROLLO

1.- Plan Nacional de Desarrollo, 2001-2006. Poder Ejecutivo Federal, México 2000.

2.- Plan Nacional de Desarrollo, 1989-1994. Poder Ejecutivo Federal, México 1989.

ENTREVISTA

1.- Entrevista realizada el 2 de junio de 2005 a: Ingeniero Ángel Rodríguez Pulido, Responsable del AREA ECOLOGICA DE LA DELEGACION COYOACAN.

2.- Entrevista realizada el 2 de junio de 2005 a: Biólogo Sergio López Mejía, integrante del **AREA ECOLOGICA DE LA DELEGACION COYOACAN.**