



## conceptul strategic bucurești 2035

Universitatea  
de Arhitectură  
și Urbanism  
"Ion Mincu"  
-C.C.P.E.C.-

bucurești 2035



## Alte orașe și strategiile lor MEXICO CITY

# MEXICO CITY

## 5. STRATEGIA PENTRU MANAGEMENTUL CALITATII AERULUI

Regiunea unde se află MCMA este înconjurată de munți, la o latitudine subtropicală și o altitudine mare, unde inversiunile termice sunt fenomene frecvente și sistemele de înaltă presiune au tendința de a prinde într-o "capcană" agenții poluanți în Valea Mexicului.

În cadrul acestor condiții geografice, mai mult de 18 milioane de locuitori, mai mult de 3,5 milioane de vehicule, precum și aproximativ 35.000 de industrii și servicii coexistă. Împreună, aceste activități consumă mai mult de 44 milioane de litri de combustibil pe zi, care produc emisii de mii de tone de poluanți care pot reacționa în atmosferă pentru a genera alți poluanți care pot fi mai periculoși pentru sănătate decât poluanții originali.

**Poluarea aerului a fost o gravă problemă de mediu și de sănătate în Mexico City pentru mai mulți ani.** Din 2006 Primarul guvernului Marcelo Ebrard, din Mexico City, a făcut o prioritate importantă a administrației sale pentru îmbunătățirea calității aerului. În 1990, au existat un total de 333 de zile (sau 92,2% din întregul an), în care nivelul de ozon a depășit standardul național mexican, care este de 0.110 părți per milion. În 2009, numărul de zile în care nivelul de ozon a depășit standardul, a scăzut la 180, sau 49,3% din numărul total de zile. În plus, numărul de ore în medie pe zi în care nivelul de ozon este mai mare decât norma, de asemenea, a scăzut în aceeași perioadă - de la o medie de 4,9 ore pe zi în 1990, la 1,5 ore pe zi în 2009. Alți poluanți, inclusiv a dioxidului de carbon și plumb, de asemenea, au scăzut semnificativ.

Tendința de cer mai clare a continuat în 2010. În primele trei luni din 2010, au existat 24 zile, când nivelul de ozon a fost mai sus standard (doar 26,7% din numărul total de zile), cu ore în medie pe zi care se încadrează la nivel de numai 0,8 ore. Rezultatul este mai clar, aerul este mai sănătos pentru cei 20 milioane de rezidenți și vizitatori ai Mexico City.

**Aceste rezultate au fost obținute datorită implementării mai multor strategii cu potențial, valoroase pentru îmbunătățirea calității aerului în MCMA. Cu toate acestea, nu există nici un singur "glonț de argint", care să rezolve această problemă tenace; care să aibă un impact substanțial, nu este nevoie pentru a implementa multe strategii. Un element de succes al strategiilor este evaluarea corectă a surselor de proveniență a problemei principale.**

Transportul este un element critic al activității economice și a interacțiunilor sociale benefice. Totuși, sectorul transporturilor este, de asemenea, o sursă majoră de poluare a aerului în MCMA, de producere pentru aproape toate sursele de CO, mai mult de 75% din NOx, 35% de COV, 24% SO2, și 41% de PM10. Problemele tot mai mari de congestie, accidentele și lipsa de securitate sunt foarte îngrijorătoare. Întrebarea cheie, prin urmare, este modul de a reduce impactul negativ asupra mediului a transportului fără a renunța la avantajele mobilității.

Pentru un grad semnificativ, aceste schimbările în modalitățile de deplasare au avut loc, deoarece sistemul de transport existent nu s-a adaptat în mod corespunzător distribuției populației în schimbare, schimbări economice, și care rezultă noi modele de călătorie: datorită planificării slabe dezvoltării și controalelor de utilizare a terenului, cu venituri mici, locuințe construite în locații cu lipsa capacității rutiere adecvate și opțiuni de transport în masă, și noi dezvoltări comerciale au loc în zone cu tranzit de acces inadecvat.

**În ciuda eforturilor remarcabile, regiunea a luptat fără succes să furnizeze infrastructura de autostrada necesară pentru a ține pasul cu expansiunea masivă populație, o situație care este sporită de lipsa de planificare coordonată necesară la nivel metropolitan.**

**O altă problemă care merită o atenție specială este faptul că transportul feroviar de tranzit nu a fost construit în zonele cu cea mai mare creștere a populației și a cererii de transport.** În ceea ce privesc sistemele metropolitane de transport, acesta nu a fost posibil pentru a depăși barierele care împiedică funcționarea eficientă a autobuzelor între Statul Mexicului și Districtul Federal.

**Pentru a se ocupa de emisiile de transport, noi politici publice ar trebui să fie dezvoltate în următoarele domenii:**

### **· Componența flotei și operațiuni -**

-Stimulentele ar trebui să fie furnizate pentru a spori rata cifrei de afaceri de camioane, taxiuri, colectivos, și flotele particulare auto.

-O lege existentă privind vârsta maximă pentru de taxiuri și colectivos ar trebui să fie pusă în aplicare.

-Stimulente pentru a încuraja o consolidare a camioanelor cu dispozitive de control al emisiilor ar trebui să fie dezvoltat, de asemenea.

### **· Transport public**

- utilizarea unor moduri cu ocupare mai mare ar trebui să fie, în general, încurajate, în special pentru a descuraja substituirea autovehiculelor private cu ocupare scăzută.

- să acorde prioritate de organizare a sistemului de transport de la nivel metropolitan, inclusiv îmbunătățirea și coordonarea tuturor actualele moduri de transport, cu o viziune de îmbunătățire a siguranței și confortul de serviciu și de reducere a emisiilor.

- serviciu de calitate, performanță și securitate personală asupra sistemului de metrou ar trebui să fie îmbunătățite pentru a spori utilizarea în mod substanțial.

- transferuri inter-modale ar trebui facilitate pentru a îmbunătăți confortul și viteza de transport public.

-planificare pentru extinderea propusă a rețelei de metrou ar trebui să ia seama de necesitatea de a servi destinații importante și strategice.

### **· Combustibili -**

-Stabilirea de noi specificații cu conținut de sulf în benzină și motorină care permit introducerea de vehicule mai puțin poluante în viitor.

-Dezvoltarea de gaze naturale drept combustibil de transport potențial pentru autovehiculele din mediul urban ,iar autobuze si camioane intra-urbane ar trebui să fie examinate în continuare.

-conversii ilegale ale vehiculelor pentru a rula pe GPL fără controale de emisii adecvate ar trebui să fie oprite.

### **· Infrastructura / Tehnologie -**

-Dezvoltarea infrastructurii pentru a permite traficul interurban de camioane pentru a ocoli centrul în scopul îmbunătățirii calitatii aerului și reducerea aglomerației.

-Evaluarea de fezabilitate pentru punerea în aplicare a Sistemelor inteligente de transport(ITS) , pentru îmbunătățirea gestionării traficului și reducând astfel poluarea.

-politici alternative de prețuri de transport,permise de ITS, ar trebui să fie considerate pentru a reduce volumul de trafic și a poluării.

### **· Instituții -**

-Este necesar să se consolideze coordonarea între instituțiile responsabile de gestionare a transportului locale și federale în MCMA, inclusiv Comisia Mitropolit al Transporturilor, să-l înzestreze cu capacitate mult mai mare executive și abilitățile juridic pentru eficiente punerea în aplicare a responsabilități de coordonare a acestora.

-de asemenea, mai legături operaționale eficiente între agențiile de transport din Districtul Federal și de stat din Mexic ar trebui să fie dezvoltate pentru elaborarea și implementarea unei politici de transport omogen între cele două entități

- politici integrate de transport,de utilizarea terenurilor și calitatea aerului,la nivel metropolitan ar trebui să fie concepute și adoptate.

**O dezvoltare a unei baze de date regionale pentru înmatricularea vehiculelor este un instrument esențial pentru punerea în aplicare de mediu și de transport reglementărilor în vigoare.**

### **Surse documentare:**

<http://www.ine.gob.mx/descargas/calair/resumen.pdf>

<http://www.ine.gob.mx/descargas/calair/resumen.pdf>

Documentare:student masterand: Zanguropulos Gabriela

Corectura si sinteza: asistent urbanist Andreea Popa