

Acta resumida

*Taller de la CCAAN sobre Corredores de Comercio y Transporte
Hotel Fort Garry, jueves 15 de marzo de 2001, Winnipeg, Manitoba, Canadá*

Asistieron al taller más de cien participantes de los tres países de América del Norte, además de los miembros del Comité Consultivo Público Conjunto (CCPC) de la Comisión para la Cooperación Ambiental de América del Norte (CCAAN).

El jueves 15 de marzo se dieron cita en Winnipeg, Canadá, industriales, representantes de los gobiernos, académicos y organizaciones no gubernamentales de todo el subcontinente. Oradores y participantes de los paneles analizaron cómo incorporar consideraciones ambientales en las primeras etapas de planeación, a medida que se desarrollan corredores de comercio y transporte.

Una característica distintiva de la reunión fue la presentación de un documento de trabajo preliminar sobre la calidad del aire, preparado por la empresa ICF Consulting por encargo de la CCAAN. El orden del día del taller incluyó la consideración de las mejores prácticas ambientales y de ejemplos de iniciativas en los corredores de comercio a lo largo del subcontinente.

El taller fue parte del trabajo de la CCAAN relativo al desarrollo y mejor gestión de la calidad del aire en América del Norte, así como para identificar y fomentar oportunidades de colaboración respecto de la calidad del aire en el contexto de los corredores de comercio y transporte.

Dio la bienvenida a los participantes **Greg Block**, Director de Programas de la CCAAN. Explicó que el taller surgió del interés de la CCAAN en los efectos ambientales de la expansión del comercio a lo largo y ancho del subcontinente. El CCPC había identificado los aspectos de la calidad del aire de los corredores como indicadores significativos de esos efectos. La CCAAN patrocinó el documento de discusión, preparado por ICF, con la intención de generar comentarios de la ciudadanía sobre el borrador y apoyar al CCPC en la elaboración de una recomendación a la Comisión y a orientar al gobierno de cada uno de los tres países (Canadá, México y Estados Unidos). La ciudadanía dispondrá de seis semanas para revisar el borrador. Block explicó que el objetivo del taller era analizar los problemas ambientales de los corredores más allá del documento de discusión y que los ponentes ofrecerían información y puntos de vista sobre temas como las mejores prácticas, estudios recientes y normas de política en materia de desarrollo de corredores.

Terry Duguid, copresidente del taller, anunció las actividades del día. Se refirió al liderazgo de la CCAAN en temas ambientales, en particular a su papel catalizador en la consideración de los corredores de comercio. Pidió a los participantes que por ese día pensarán más como ciudadanos de América del Norte que desde una perspectiva nacional. Se refirió a la importancia del punto de vista de la comunidad de América del Norte cuya mirada rebasa las percepciones actuales. Presentó al ponente central, Lloyd Axworthy,

destacando su participación en asuntos relativos a los corredores y el medio ambiente en su carácter de ex ministro de asuntos del exterior de Canadá.

Axworthy hizo una analogía al afirmar que los sistemas de comercio y transporte de América del Norte funcionan como la tubería del subcontinente, ensamblado de varias condiciones y conexiones que hace posible los flujos de bienes y servicios. El sistema necesita un nuevo diseño y nuevas estructuras que le permitan funcionar adecuadamente y beneficiar a todos, incorporar elementos de seguridad y mano de obra, así como metas ambientales. El sistema es ahora demasiado reactivo y contradictorio para satisfacer como debiera las necesidades de América del Norte, y requiere nuevas instituciones y voluntad política para integrar una comunidad que trascienda las fronteras nacionales. Esto incluye la solución de controversias y la gestión transfronteriza para hacer frente a los intereses bilaterales y lograr metas compartidas.

Axworthy destacó también la importancia de los corredores por cuanto que ahí se combinan los puntos de vista sobre el comercio y el transporte, y presentó una perspectiva y un conjunto de propuestas diferentes que pueden permitir la solución de problemas en formas de otra suerte no evidentes. Los corredores subcontinentales son el “informante” que presenta un nuevo paradigma para que gobiernos e investigadores aborden problemas que, de lo contrario, podría resultar imposible resolver. Las ideas cuentan en la política, y el concepto de corredor ecológico es una base natural para la cooperación en toda la comunidad de América del Norte.

En cierta medida, los corredores ecológicos ya son una realidad dados los recientes cambios relacionados con los transportistas mexicanos y de los innovadores proyectos piloto en Canadá. Axworthy agregó que debe aprovecharse, en la tendencia actual hacia el establecimiento de una política energética subcontinental, la experiencia adquirida en los corredores ecológicos en cuanto a la incorporación de componentes ambientales en las primeras etapas de su planeación.

Axworthy se refirió a la integración de América del Norte como un concepto ávido de innovaciones y elementos adicionales, no sólo como réplica de los ejemplos europeos. Mencionó las propuestas para la vinculación del comercio y el transporte entre Monterrey y Murmansk y las conexiones ferroviarias de Alaska como conceptos que podrían parecer demasiado para algunos, pero que entrañan una dimensión de largo plazo en cuanto a la integración comunitaria y el desarrollo de la agenda ambiental de los corredores.

La primera sesión del panel, “Estudio de los corredores de comercio y transporte de la CCAAN”, estuvo presidida por **Paul Miller**, gerente del programa Calidad del Aire de la CCAAN. Miller indicó que la CCAAN habrá de recibir durante un lapso comentarios y modificaciones del documento. Éste, dijo también, se enfocaría principalmente a la calidad del aire, pero no se limitaría de manera estricta al impacto del TLCAN. Asimismo, consideraría el movimiento nacional de bienes en los corredores y los efectos más allá del TLCAN y del tráfico transfronterizo.

Los hallazgos del documento de discusión titulado *Efectos ambientales y estrategias de mitigación en los corredores de comercio y transporte de América del Norte* fueron presentados por **Bill Cowart** y **Jeffrey Ang-Olson** de ICF. Los efectos ambientales, además de la calidad del aire, se relacionaron con problemas de distribución y mano de obra. El estudio se concentró en tres corredores y en un total de cinco de sus segmentos.

El documento incluyó datos y análisis de los volúmenes y flujos del tráfico de vehículos de carga, de los productos básicos transportados y de la variedad de emisiones producidas.

Entre los hallazgos del estudio se señalaron los siguientes:

- El transporte carretero representa la mayor parte del movimiento de carga en los corredores y el grueso de las emisiones relacionadas con el comercio.
- Los camiones en espera en las fronteras son responsables de un porcentaje significativo de las emisiones de monóxido de carbono.
- Los problemas de la contaminación atmosférica en los corredores se deben en gran medida a las emisiones de óxidos de nitrógeno y partículas.

El estudio proyectó tendencias para el año 2020, y las emisiones de óxidos de nitrógeno y partículas disminuirán o permanecerán constantes, a pesar del crecimiento, entre dos y cuatro veces, de los volúmenes de comercio, debido a normas de emisión más estrictas y a la disponibilidad esperada del diésel de bajo contenido de azufre en Canadá y Estados Unidos. La falta de disponibilidad del combustible bajo en azufre en México se traducirá en un avance más lento en ese país.

Se espera que las ventajas ambientales del cambio modal del transporte camionero al ferroviario disminuyan en los años venideros, toda vez que las emisiones del transporte carretero disminuyen más rápidamente que las emisiones de las locomotoras. Este sorprendente hallazgo influirá en la justificación de los cambios intermodales en función de las ventajas ambientales. Tanto en el caso de los camiones como en el de los trenes, se calcula que las emisiones de monóxido de carbono y dióxido de carbono o gas de efecto invernadero aumenten sustancialmente conforme crezca el comercio del TLCAN.

Las cinco estrategias recomendadas con base en los hallazgos del informe incluyen el incremento en el uso del gas natural en los camiones de carga pesada, la reducción de los retrasos y tiempos de espera en la frontera, la rápida conversión mexicana a diésel con bajo contenido de azufre, la disminución de recorridos sin carga y el uso de vehículos de carga más largos.

Los primeros comentarios sobre el documento estuvieron a cargo de **Barry Prentice**, director del Instituto del Transporte en la Universidad de Manitoba. Felicitó a los autores e indicó que el documento era un primer atisbo innovador a los datos pertinentes y los asuntos relativos a la mitigación. Expresó desacuerdo con parte del análisis y sugirió que quizá no fuera exacta la estimación de una menor ventaja ambiental en el transporte ferroviario. Señaló que los datos incluidos en el informe y las áreas recomendadas para su estudio ulterior serían tomados en cuenta por la *Transport Knowledge Network* de instituciones de la región central del subcontinente como un campo para mayor investigación y análisis.

El segundo comentarista, **Gerardo Mejía Velásquez**, del Tecnológico de Monterrey, señaló que el modelo en que se sustentaba el estudio podrían incluir algunos supuestos cuestionables respecto de las condiciones de las flotas, la antigüedad y los niveles de emisión reales. También se refirió a los problemas de la calidad de los datos en los que deben basarse los estudios de esta clase. Sugirió incorporar a la base de este documento un escenario completo que incluyera evaluaciones de riesgo. Se refirió a la necesidad de evaluar corredores enteros, no sólo segmentos, y de entender factores como la medición de la intensidad de los contaminantes en momentos específicos del día. Exhortó a poner mayor información al alcance de la ciudadanía y del proceso de toma de decisiones sobre la construcción de carreteras y los montos de inversión.

Las preguntas y los comentarios que siguieron al panel incluyeron referencias al estudio realizado para la Asociación de Gobernadores de Occidente y al artículo de *The New York Times* publicado el 15 de marzo que mostraban cómo el crecimiento del comercio está afectando a todos en formas visibles y comprensibles. Se sugirió la búsqueda de datos para comparar las fuentes de emisiones en todas las regiones y los tipos de emisiones con el fin de identificar los impactos relativos, así como los efectos locales. Sería útil contar con una mayor explicación de los datos y los supuestos detrás del documento, así como con estimaciones de los costos de la contaminación y de las medidas de mitigación.

Después de un receso a media mañana, el taller se reanudó con el panel “Tecnologías de transporte e infraestructura de los corredores”, presidido por **Ron Diduch**, presidente del Grupo Kraus, fabricante y exportador de sistemas de reabastecimiento de combustible y sistemas de combustibles alternativos.

La primera presentación estuvo a cargo de **Elizabeth Munger**, directora de Gladstein y Asociados en Austin, Texas, y del proyecto Corredor Internacional de Transporte Limpio (ISTC-3). Explicó que los problemas de no cumplimiento de las normas de calidad del aire en las grandes ciudades de la región central del subcontinente llevó a adoptar nuevos enfoques ambientales, lo que ha concluido en iniciativas respecto de combustibles eficientes y tecnologías automotrices. La estrategia ha consistido en establecer conexiones en círculos concéntricos, de modo que los vehículos pueden contar con combustible y servicio automotriz, en especial a lo largo del corredor Monterrey-Dallas, lo que asegura la instalación y la disponibilidad de infraestructura.

Con el aliciente del ISTC-3 se están adoptando mecanismos de energía auxiliares que eliminan la espera en los cruces fronterizos. El desafío consiste en establecer los contactos y crear confianza entre los transportistas demostrándoles el valor y las ventajas ambientales que esto les representa, y en formular estrategias como la de combinar gas natural comprimido y gas natural licuado en un mismo sitio para mayor comodidad. En el caso del segmento del corredor Monterrey-Laredo, es necesario el cambio a combustibles alternativos y, en la medida en que se desarrolle la tecnología, mayor uso del combustible por celdas electroquímicas (fuel cells) para camiones pesados.

Los programas como el ISTC-3 pueden funcionar en los corredores, y requieren una estrategia en la que participen transportistas y comunidades para establecer medidas prácticas y rentables con beneficios ambientales.

El segundo ponente del panel fue **Coralie Cooper** de la Asociación de Estados del Noreste para la Gestión Coordinada del Uso de la Atmósfera (NESCAUM). Explicó que su organización está muy interesada en el equipo de carga pesada y que sus programas se relacionan con las emisiones de camiones y locomotoras. El punto de vista de NESCAUM es que las tecnologías actuales pueden ser utilizadas en el equipo de larga duración, construido cuando las normas de las emisiones eran menos estrictas. El reacondicionamiento de este equipo le permitiría seguir siendo productivo y operar con menores niveles de emisiones.

NESCAUM se ocupa del enfoque regional respecto de la alta movilidad de los viajes interestatales y las emisiones de los camiones de largo calado de alguna manera similar a las posibles aplicaciones en los corredores. Sus programas de adaptación de equipo han incluido proyectos piloto voluntarios y la adopción de tecnologías como la de los catalizadores. En algunos casos prueban los equipos sobre la marcha, y han llevado a la práctica proyectos que incluyen mantenimiento, mejoras y tiempos de espera menores. NESCAUM se ha dado a la tarea de instrumentar las mejores prácticas relacionadas con los corredores, en especial cuando las mejoras son la opción más práctica y rentable para incrementar la calidad del aire. Los programas que se centran en la emisión de humo, por ejemplo, pueden reducir las emisiones invisibles y más dañinas al mismo tiempo que el humo, problema más visible para la gente.

En la tercera presentación volvió a participar **Gerardo Mejía Velásquez** para hablar en esta ocasión sobre el control de la contaminación en las áreas fronterizas. La expansión de los contaminantes es evidente, pero hay incertidumbre en cuanto a la gravedad de la situación y la identificación del problema fundamental por resolver. En la región fronteriza México-Estados Unidos no está del todo claro qué hacer para reducir los riesgos asociados a una mala calidad del aire o cómo impedir que sigan los problemas o surjan nuevos.

Mejía sugirió que el requerimiento esencial era el análisis de riesgos y medidas de mitigación eficaces. Se refirió al estudio metropolitano de Monterrey que reveló, entre otros hallazgos, que la concentración de contaminantes en ciertas horas del día era letal por periodos cortos, pero menos preocupante vista únicamente en niveles promedio diarios. En muchos casos, un criterio esencial de medición es el riesgo para la salud y la vida asociado con una mala calidad del aire. Sugirió que el equilibrio entre comercio, medio ambiente y salud debe ser un objetivo prioritario. Señaló que no hay soluciones técnicas a los problemas ambientales que no entrañen restricciones de alguna clase. También debe ser un objetivo crucial no rebasar las normas de la calidad del aire. Aseguró que son esenciales los estudios integrados, el monitoreo y las evaluaciones de riesgo.

La sesión de preguntas y discusión posterior se refirió a que es importante reducir los óxidos de nitrógeno, si bien la tecnología para lograrlo es limitada, como lo es el uso práctico de fuentes duales de combustible para los camiones pesados. El uso de

combustibles eléctricos e híbridos no está avanzando de manera expedita en el caso de los camiones de largo calado. El incremento de los precios del gas natural, en particular en México, podría restarle atractivo al uso de ese combustible en los vehículos. La evaluación del riesgo es una herramienta de gestión crucial para aplicarse en el ámbito regional. Frecuentemente, la relación de las emisiones y la contaminación con la salud humana se subestima o soslaya, pero es crucial para que la ciudadanía comprenda el impacto del deterioro de la calidad del aire.

Después de una comida ofrecida por el CCPC, **Paul Miller**, copresidente del taller, convocó la sesión vespertina y explicó las actividades previstas para el resto del día.

El panel “Aspectos de los corredores e iniciativas comunitarias” fue presidido por la senadora **Mira Spivak**, presidenta de la comisión de Energía, Medio Ambiente y Recursos Naturales del Senado de Canadá. En sus comentarios preliminares destacó la importancia de la seguridad aunada a los valores ambientales del desarrollo de corredores en América del Norte.

La primera ponente, **Sheila Holbrook-White**, de Texas Citizen Action, explicó la necesidad de equilibrar intereses y problemas en iniciativas respecto de corredores y medio ambiente. Se refirió a la experiencia de las organizaciones que encuestó para un estudio de la CCAAN el año pasado a fin de identificar las mejores prácticas y el desarrollo sustentable en los corredores. Señaló que el estudio de Seattle sobre la movilidad de la carga incluyó a todos los participantes, incluidos el sector del transporte de carga y las ONG ambientales, de modo que el esfuerzo fuera proactivo, holístico y reflejara una inversión fiscal responsable. Las actividades de divulgación orientadas a sectores específicos y las asociaciones más amplias son esenciales para asegurar que la planeación y la elaboración de las iniciativas de transporte sean ambientalmente sustentables. Estas iniciativas incluyen el uso del suelo, la selección de inversiones modales y la expansión de la infraestructura del transporte.

Explicó la importancia de las iniciativas de los corredores que deben abarcar dos ámbitos: regional y binacional. Esto admite la realidad de diferentes clases de decisiones y niveles de desarrollo de las asociaciones. Asimismo se refirió al dilema de los corredores ante la necesidad de dar cabida al creciente tráfico sin inducir el incremento del transporte o generar más problemas ambientales. La resolución de este dilema requiere de la participación de la ciudadanía y de que las grandes empresas tengan cabida. Se refirió al éxito del proyecto FAST en la región del Pacífico, Cascadia Gateway, Kelly USA y de las instalaciones intermodales de Kansas City como ejemplos de mejores prácticas.

Carlos Rincón, de Environmental Defense, explicó el crecimiento de la población y de las comunidades en la región fronteriza El Paso-Juárez. La consecuencia ha sido la contaminación atmosférica, gran parte de la cual se atribuye al transporte. Señaló la necesidad de resolver el problema desde tres perspectivas: la estructura de la autoridad, la creación de la capacidad e infraestructura y un método de abajo hacia arriba. Sugirió que las instituciones trabajen de manera conjunta en toda la frontera para fortalecer las iniciativas mutuas donde resulten más convenientes. Una forma sería la celebración de un

convenio transfronterizo de comercio de emisiones. Entre las necesidades de infraestructura podría incluirse la inversión en puentes y otras instalaciones fronterizas y caminos de alto volumen en la frontera. El comité consultivo internacional para la cuenca del aire alienta la participación de las comunidades y de grupos de interés, incluido el componente esencial de la divulgación y la educación. Recomendó que se incorporen al informe de ICF Consulting los posibles escenarios de la calidad del aire en la cuenca de Paso del Norte, a fin de analizar detalladamente los aspectos de salud de los asuntos ambientales relacionados con el transporte en el área fronteriza.

Javier Cáceres, de AgriTrade and Transport en Ottawa, explicó la iniciativa de los agricultores para operar un segmento del sistema ferroviario canadiense que da servicio a los productores agrícolas. Los agricultores proponen este convenio como respuesta a la nueva realidad del transporte que requiere actividades más eficientes y más favorables al medio ambiente. Sugirió que el cambio al transporte terrestre de granos por distancias más largas tiene un efecto ambiental negativo, y que las comunidades ven diezmado su desarrollo por el retiro del servicio ferroviario local. Agregó que el concepto del corredor para el transporte de granos se vería favorecido con este cambio que podría extenderse a todas las fronteras.

Los comentarios y las preguntas posteriores a este panel se refirieron a cómo extender las mejores prácticas. Se mencionó el foro de la Sociedad Canadá-Estados Unidos como un medio eficaz para el intercambio de información. La participación de las organizaciones no gubernamentales y la coordinación y la planeación conjuntas transfronterizas pueden ayudar a compensar los límites que los gobiernos tienen al tener que operar estrictamente dentro de su marco legislativo, y no más allá. Se requiere una actitud social y debiera ser un objetivo alcanzar cierto grado de integración de las iniciativas, más que equilibrar intereses.

En respuesta a la pregunta de un estudiante, se señaló que en las escuelas se necesitan actividades de divulgación, educación y conciencia ecológica para dar a los jóvenes una idea de lo que pueden hacer en torno a los asuntos ambientales de los corredores.

Debe alentarse la participación de las comunidades indígenas en el desarrollo de los corredores para ampliar el alcance de los asuntos más allá de sólo tratar con carreteras y la calidad del aire. La pérdida de caminos invernales por el cambio climático y los impactos ambientales por el uso de dichos caminos, como derrames de petróleo y gasolina, fueron ejemplos de efectos graves. Se recomendó que las organizaciones de los corredores interactúen con las comunidades indígenas para garantizar su inclusión en los asuntos ambientales.

El último panel del día, “Futuros ambientales de los corredores”, fue presidido por **John Wirth**, presidente del North American Institute en Santa Fe, Nuevo México. Reiteró la importancia de un equilibrio entre el tráfico camionero y ferroviario en los corredores y un enfoque integral a los problemas ambientales.

La primera presentación estuvo a cargo de **Kathleen Nadeau**, del Ministerio de Medio Ambiente de Canadá, quien revisó la evolución de los corredores de comercio en función de las tendencias y de las actividades gubernamentales relacionadas con el transporte ambientalmente sustentable. Señaló que el tema de los corredores se refiere a personas y sociedades, así como a economía, y que los problemas ambientales de los corredores se refieren a seguridad, salud e impactos culturales, además del tráfico físico y los efectos consiguientes. Explicó el enfoque del Transporte Ambientalmente Sustentable [*Environmentally Sustainable Transport (EST)*] que están adoptando la OCDE en Europa y el gobierno canadiense en el sur de Ontario. En esencia, el primer paso de este ejercicio ha sido la identificación de criterios ecológicos respecto del transporte sustentable y un análisis de datos exhaustivo para lograr un panorama completo de las condiciones, las tendencias y el futuro probable. Con base en este marco esencial de conceptos y hechos es posible desarrollar estrategias y aplicar las mejores prácticas.

En una presentación conjunta, **Matthew Payne** y **Jennifer Dolin**, de la Agencia de Protección Ambiental de Estados Unidos (EPA), explicaron la estrategia de esta dependencia para despertar la conciencia ciudadana respecto de las iniciativas ambientales y alentar la participación voluntaria de fabricantes y otros empresarios. Se refirieron al proyecto Energy Star de la EPA como un programa de etiquetado que ofreció incentivos y despertó la conciencia de la ciudadanía respecto de la participación de las empresas en campañas ambientales. La extensión de esa estrategia al sector transporte, en marcha en la actualidad, es vista como una forma de fortalecer los esfuerzos voluntarios y alentar el uso de una mejor logística y otras medidas con ventajas ecológicas. La eficacia de los incentivos podría en muchos casos repetirse en las fronteras de Canadá y México, donde la congruencia y la coordinación representarían una ayuda invaluable para el creciente número de operadores del transporte transfronterizo. En esencia, la armonización de los incentivos de esta clase en los tres países firmantes del TLCAN demostraría que es tan eficaz como el fortalecimiento de la congruencia de los reglamentos y el cumplimiento obligatorio.

Adrián Fernández, del INE en México, explicó que en el nuevo gobierno la atención se viene centrando en la integración de las políticas ambientalistas para lograr una agenda común. Se refirió a los problemas del cumplimiento de la legislación ambiental y a los retos relacionados con la baja calidad de los combustibles, en particular los altos contenidos de azufre. Dijo que no faltaba voluntad para actuar, sino que se enfrentaban enormes obstáculos financieros y técnicos para alcanzar los objetivos respecto de niveles aceptables en materia de emisión de contaminantes y desempeño del transporte. Asimismo, se tiene la necesidad de medir mejor los niveles de exposición de las personas, en lugar de especular sobre los efectos. Recomendó alentar el uso del gas natural para los próximos 10 o 15 años hasta que el combustible de celdas electroquímicas y otros adelantos tecnológicos sean una realidad a nuestro alcance. Reiteró la recomendación de que las emisiones a la atmósfera deben ser analizadas en detalle en la región de Paso del Norte y que debe avanzarse hacia el comercio de emisiones.

Los siguientes comentarios y preguntas señalan la importancia de seguir reacondicionando los camiones en México como estrategia ambiental rentable y necesaria. Se insistió en que

los incentivos del mercado para mejorar la tecnología diésel constituyen un enfoque productivo. Se habló de la entrada de camiones mexicanos en Estados Unidos en función de las normas ambientales que probablemente sólo habrán de permitir el acceso a los modelos más nuevos con motores que incrementen la eficiencia del combustible.

Se señaló que el papel futuro de la CCAAN en el tema de los corredores podría consistir en alentar la armonización de las normas. Debe sostenerse como un catalizador en el intercambio de información y sobre las mejores prácticas, así como en el fomento del diálogo, esencial para que los grupos y las partes interesadas hagan frente a los problemas ambientales de los corredores.

Se mencionó que el problema del combustible con alto contenido de azufre podría ser análogo al de la gasolina con plomo de hace más de 20 años. El tema de la salud humana, no sólo condiciones ambientales vagas, podría servir como acicate para enfrentar el problema.

A manera de resumen, el copresidente **Paul Miller** reiteró el objetivo de la CCAAN de recibir durante las próximas seis semanas los comentarios de los ciudadanos sobre todos los aspectos del borrador del documento de discusión elaborado por ICF Consulting. Señaló que este taller serviría como punto de partida de un proceso de revisión de la información y de los temas derivados del documento, y le daría al CCPC y a la CCAAN un punto de referencia para la consideración de los pasos siguientes.

Nota:

Al día siguiente, viernes 16 de marzo, los miembros del CCPC escucharon el informe de **Walter Vergara**, del Banco Mundial. Estaba programado para hacer una presentación en el taller, pero se demoró su llegada. Habló sobre el programa de combustibles alternativos del Banco Mundial en la Ciudad de México, así como del trabajo de análisis de la calidad del aire que sirvió de apuntalamiento a dicho proyecto. Sus comentarios reforzaron mucho de lo discutido el día anterior en relación con las estrategias de mitigación en áreas de no cumplimiento. El exhaustivo trabajo de recopilación de datos y medición de las emisiones patrocinado por el Banco Mundial y otros organismos mostró los impactos regionales y comunitarios de mayor riesgo e ilustró por qué el cambio al gas natural comprimido fue en algunos casos la mejor opción disponible, toda vez que ofrecía el mayor rendimiento en función de las estrategias de mitigación de los efectos de la contaminación en la calidad del aire.

El mismo viernes, los miembros del CCPC recapitularon sus impresiones sobre el taller, escucharon más comentarios de la ciudadanía y deliberaron respecto de posibles recomendaciones a la CCAAN.