

## Diesel y carros viejos tienen en jaque la calidad del aire en las ciudades



Foto: Edwin Bustamante Restrepo

BOGOTÁ

CALIDAD DEL AIRE

MEDELLÍN

MEDIO AMBIENTE

COLPRENSA | PUBLICADO EL 19 DE FEBRERO DE 2019

A+ A-

La contaminación del aire en Colombia ha sido en los últimos años un tema de debate, pero en la última semana ha tomado mayor relevancia ante los graves índices de contaminación que, en algunos casos, ha superado las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud y que se vienen registrando en ciudades como Bogotá y Medellín.

El viernes pasado la Alcaldía de Bogotá decretó pico y placa para automóviles y motocicletas durante el fin de semana y extendió todo el día la restricción entre semana. En Medellín se estableció un pico y placa ambiental, que implica que en algunos casos los vehículos tengan una restricción en su movilidad en hasta tres días a la semana, con el objetivo de hacerle frente a la contaminación ambiental.

Los expertos consideran que lo que viene pasando en el país con la contaminación del aire no es ajeno a lo que ocurre en otras ciudades del mundo, donde el aumento del parque automotor y la industrialización ha generado que las emisiones contaminantes se incrementen e incidan en concentración de material particulado sobre la atmósfera.

El docente de la facultad de Ingeniería Ambiental de la Universidad Central Óscar Fajardo, aseguró que la mayoría de las emisiones que se están presentando en las ciudades provienen de las fuentes móviles, debido a que no se ha avanzado en la implementación de tecnologías que permitan mitigar las emisiones de los vehículos y de la industria.

“Este no es un problema que sea exclusivo de Colombia y que solo se esté presentando en nuestro país sino que viene aquejando a todas las ciudades del mundo y por eso tenemos reportes en Sudamérica, Europa, África y, principalmente, en Asia, en donde las ciudades de este continente son las más contaminadas”, indicó Fajardo.

Para el experto, en meses como enero y febrero los factores meteorológicos hacen que se evidencie un incremento de la contaminación, porque no hay una dispersión del aire en las ciudades, haciendo que el material particulado se concentre en la atmósfera y se presenten unos picos agudos de contaminación.

Un estudio del Departamento Nacional de Planeación evidenció que el 70 % de la emisiones contaminantes en el país provienen principalmente de las fuentes móviles como los camiones, volquetas, buses, autos, motos; mientras que el 30 % de fuentes fijas como la industria, las quemas, viviendas y zonas mineras.

El investigador en Calidad del Aire en la Universidad Nacional Néstor Rojas, indicó que este fenómeno no es nuevo y se viene evaluando desde hace tiempo y por eso se vienen estableciendo controles a las emisiones para reducir la contaminación, sin embargo, indicó que en Colombia estamos en una fase en la que hay una contaminación moderada en la que se está intentando implementar controles para reducir sus efectos.

“En las ciudades estimamos que gran parte de la contaminación proviene de las fuentes móviles, por ejemplo, en Bogotá el 38 % es emitido por la industria y las fuentes móviles el 58 %. Además, tenemos que tener en cuenta que los camiones de carga, los buses, las camionetas y en general todos aquellos vehículos que funcionen con motores diésel tienen una participación importante, pero no podemos olvidar que las motos también tienen una incidencia importante porque, a pesar de que no funcionan con diésel, su proceso de combustión no es muy limpio”, explicó Rojas.

Para hacerle frente a este tipo de problemas, las administraciones han optado por implementar el pico y placa, sin embargo, este tipo de restricciones, según los expertos, contribuye en el corto plazo a generar una reducción de la contaminación, pero no se enfrenta el problema de fondo y a largo plazo.

De acuerdo con el último reporte del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), en el país hay un parque automotor de 14,5 millones de vehículos, de los cuales el 42 % son vehículos (6 millones), en donde 3,4 millones son automóviles, camionetas (1,2 millones), camperos (684.811), camiones (267.646), microbuses (83,257), buses (78.481), tractocamiones (55.360), volquetas (49.400), busetas (35.998), entre otros, mientras que aproximadamente el 57 % son motos (8,3 millones).

En cuanto al tipo de combustible que utilizan estos vehículos, el RUNT reveló que 13,1 millones de vehículos funcionan a gasolina y 956.128 a diésel, sin embargo, hay unos factores diferenciales frente a los híbridos que combinan dos tecnologías como gas-gasolina (129.146 vehículos) y diésel-eléctrico (372 vehículos).

No obstante, un dato particular y que tiene un rol importante en la contaminación del aire es la antigüedad del parque automotor, que de acuerdo con el RUNT solo 5,2 millones de vehículos que circulan en el país tienen menos de cinco años, entre 6 y 10 años (3,5 millones), 11 y 20 años (2,9 millones), y mayores a 21 años (2,6 millones). Es decir, que aproximadamente el 40 % de los vehículos del país (5,6 millones) tiene más de 11 años de antigüedad.

Otra de las cifras que han generado alerta de las autoridades y que tiene una incidencia en la seguridad en las vías, pero también sobre la contaminación del aire, es que durante el año pasado de los 11,7 millones de vehículos que tienen que realizar la revisión técnico mecánica solo 44 % cumplió con esta obligación, un dato también importante teniendo en cuenta que es en estas pruebas en donde se establece si el vehículo cumple o no con las normas de emisiones de gases.

El docente de la Universidad Central consideró que hace falta endurecer aún más los controles sobre las emisiones en el país y tomar algunas medidas como la instalación de unos filtros para los vehículos que funcionan a diésel.

“Tenemos una situación complicada en hacer cumplir los estándares de emisiones y hace falta fortalecer esos controles de las entidades ambientales para que los dueños de los vehículos cumplan con las normas. Por ejemplo, hay una tecnología a través de unos filtros para los vehículos diésel que puede contribuir a que sus emisiones disminuyan considerablemente”, explicó Fajardo.

Una de las consecuencias de la contaminación del aire es el impacto en la salud pública. De acuerdo con la Organización Mundial de la Salud (OMS), la contaminación del aire, tanto en las ciudades como en las zonas rurales, causa aproximadamente 4,2 millones de muertes prematuras en todo el mundo por año, por la exposición a partículas que generan enfermedades cardiovasculares y respiratorias, así como varios tipos de cáncer.

La coordinadora de la Clínica Jurídica de Medio Ambiente y Salud Pública de la Universidad de los Andes Daniela García, explicó que el material particulado, dependiendo de su tamaño, puede atravesar los filtros de la nariz, la tráquea y entrar al torrente sanguíneo, afectando a poblaciones sensibles como los niños menores de cinco años, los adultos mayores y personas que cuentan con una patología de enfermedad respiratoria como el asma.

“La contaminación del aire tiene graves efectos sobre la salud pública, sobre todo con enfermedades respiratorias y cardiovasculares, pero esto depende del tamaño de las partículas y el nivel de exposición al que se encuentren las personas”, explicó García.

### Pico y placa, una medida a corto plazo

La investigadora de la Universidad de los Andes consideró que medidas como el pico y placa son importantes, pero insuficientes para enfrentar la problemática de la contaminación del aire y deben ir acompañadas de otras estrategias que permitan mitigar y reducir la emisión de material particulado, como avanzar en la transición energética del transporte en el país.

“Las medidas que deberían acompañar un pico y placa deberían ser una restricción a los vehículos de carga, transporte público, que no cumpla con unos estándares, así como una revisión a las industria que utilizan combustibles fósiles. Pero es importante que en el país avancemos de mejor forma en la transición energética a modos de movilidad sostenible, por ejemplo, que el transporte público funcione con energía eléctrica, que es de cero emisión, entre otros”, indicó García.

Por su parte, el investigador de la Universidad Nacional, Néstor Rojas, consideró que medidas como el pico y placa en vehículos particulares no ataca de fondo el problema porque las emisiones contaminantes principalmente provienen de los vehículos que funcionan a diésel.

“La medida del pico y placa es para muchos muy contraproducente porque el aporte de los vehículos particulares a gasolina no es muy grande, pero los camperos y camionetas que funcionan a diésel si tienen una responsabilidad, por lo que a estos últimos se les podría aplicar una medida restrictiva y estaría enfrentando ese aporte de contaminación que hacen, así como las motos que también aportan un porcentaje importante a la contaminación”, explicó Rojas.

En ese sentido, el experto indicó que medidas de pico y placa tendrían que estar focalizadas en los vehículos que más generan contaminación, principalmente los que funcionan a diésel como las camionetas, volquetas, así como los buses viejos, entre otros.

De acuerdo con los analistas, para que el país empiece a enfrentar este problema de la contaminación se necesita en primer lugar fortalecer los controles a los vehículos y la industria, avanzar en el proceso de chatarrización de los vehículos antiguos, así como hacer el proceso de transición de energías sostenibles en el transporte público y en general del parque automotor del país.

No obstante, resaltan que la ciudadanía puede contribuir para disminuir la contaminación haciendo un uso responsable de los vehículos, como con su mantenimiento, así como utilizar modos de transporte alternativos como la bicicleta.