



Chimeneas fósiles

En el Valle de Aburrá y en el Área Metropolitana de Bogotá vive casi la cuarta parte de los habitantes de Colombia. Comparten las dichas y las desgracias de vivir en grandes urbes. Dentro de las desgracias y de manera creciente está la calidad del aire que respiran.

La calidad del aire, que es mala en esas ciudades la mayor parte del año, no solo en esos días críticos que captan nuestra atención, no es un problema cosmético. La Organización Mundial de la Salud señala que hay cada año en el mundo más de cuatro millones de muertes prematuras vinculadas a la polución ambiental, que ese mal aire es responsable de casi un tercio de los casos de cáncer pulmonar, de un cuarto de todas las muertes por accidente cerebrovascular y enfermedad por cardiopatía isquémica, de 43 % de las muertes por enfermedad pulmonar obstructiva crónica, de 17 % de las muertes por infección respiratoria, de bajo peso al nacer, de partos prematuros y problemas en el desarrollo neurológico infantil. Y, para colmo de males, empeora los problemas de distribución porque afecta más a los pobres dentro de las ciudades por ser ellos los que viven en las partes más contaminadas.

Los paliativos tipo pico y placa en absoluto atacan la estructura del problema. Las soluciones de fondo son complejas, pero hay varias políticas del orden local y nacional que se pueden implementar con celeridad. En el orden nacional hay dos políticas que sorprende que no se hayan adoptado y que deben ir de la mano. La primera es exigir que el combustible que se venda en todo el país (no solo en ciudades que negocien unos puntos con Ecopetrol) cumpla con los más altos estándares de calidad ambiental: el diésel con menos de diez partes por millón de azufre y la gasolina con menos de cincuenta. Si no produjéramos esos combustibles en Colombia con certeza exigiríamos esa calidad. El Gobierno no se ha atrevido a dar ese paso porque como máximo accionista **Ecopetrol**, esa política minaría sus ingresos. Pero en ese conflicto de interés no pueden primar las necesidades de caja de corto plazo. La segunda medida es subir los estándares de emisiones permitidas que deben cumplir todos los vehículos nuevos que se vendan en Colombia, incluyendo motos, camiones y buses. Las dos medidas tienen que ir de la mano porque los vehículos, por ejemplo, con tecnología de emisiones Euro VI no se pueden tanquear con combustible Euro IV.

Dos normas simples en esa dirección harían que a la vuelta de unos pocos años todos los vehículos que circulen sean amigables con el aire. En el camino, las ciudades pueden pensar en medidas complementarias. Barcelona, para dar un ejemplo, tiene prohibida por razones ambientales la circulación por la ciudad de cualquier vehículo que tenga más de 20 años. Esa medida ataca directa y estructuralmente la causa del problema, a diferencia de las restricciones generalizadas a las que han acudido las ciudades colombianas cuando han saltado las alarmas ambientales.

@mahofste