Un aire que mata

DESLICE

La mala calidad del aire en Bogotá llevó a la alcaldesa a seguir restringiendo la circulación de los vehículos de carga pesada. Después de muchas tensiones, firmaron un pacto por el ambiente. ¿En qué terminará?

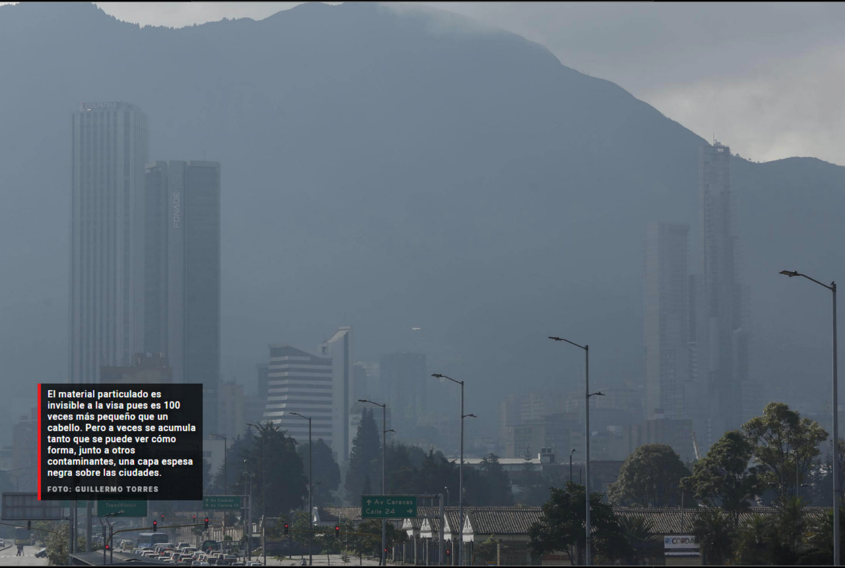
La alcaldesa **Claudia López** acaba de plantear el primer pulso de su Alcaldía y lo ha hecho para defender la calidad del aire en Bogotá, un tema que va en sintonía con las causas ambientalistas que la llevaron al poder. En esa cruzada medirá fuerzas con un gremio poderoso, el de los transportadores. Ante los pésimos indicadores en la materia, la mandataria tuvo que declarar la alerta amarilla en algunas zonas del suroccidente de la capital del país. Eso implicó que por 11 días (entre el 7 y el 17 de febrero) hubiera restricción para los camiones de carga pesada, cuyos motores tuvieran más de 10 años de vida, para circular por las calles de Bosa, Kennedy, Ciudad Bolívar, Mártires, Puente Aranda, entre otras localidades.

Gracias a la medida, el aire mejoró y la Secretaría de Ambiente levantó la alerta amarilla. Sin embargo, pese a que los transportadores pusieron el grito en el cielo y bloquearon vías importantes de Bogotá, la Alcaldía no dio el brazo a torcer y anunció que mantendrá vigente el decreto 840 del 2019, firmados en los últimos días del gobierno Peñalosa, y que impuso un pico y placa para el tránsito de los camiones de carga de más de 20 años. Estos vehículos no podrán circular entre las 5:30 y las 8:00 a.m. y las 4:30 y 7:00 p.m.

Pese a los constantes bloqueos de los transportadores, que en el pasado han mostrado que tienen capacidad de poner en jaque la movilidad de Bogotá, la secretaria de Ambiente, Carolina Urrutia, fue tajante: **"La salud de los bogotanos no se negocia". Incluso advirtió que, a futuro, estos vehículos ni siquiera podrían entrar a la ciudad**.

Con esta decisión, Claudia López mostró coherencia, pues se había comprometido a defender el ambiente "por encima de los intereses de los privados". Además, demostró que está dispuesta a construir sobre lo construido, sin importar las tensiones que pueda generar, al darle continuidad al decreto del exalcalde Peñalosa. Aunque se trata de una decisión que no es fácil de asumir y el pulso abierto es con un gremio poderoso, **la alcaldesa cuenta con el apoyo de varios sectores políticos, de la izquierda a la derecha, hasta el propio gobierno nacional**.

Y es que algo como el ambiente va más allá de las diferencias ideológicas. La **contaminación** del aire mató en el 2015 a 4,2 millones de personas en el mundo, según la revista *The Lancet*. **Este número supera las muertes causadas por el sida, la tuberculosis y la malaria juntas, y es mayor que las muertes por guerras y otras formas de violencia.**



El material particulado es invisible a la visa pues es 100 veces más pequeño que un cabello. Pero a veces se acumula tanto que se puede ver cómo forma, junto a otros contaminantes, una capa espesa negra sobre las ciudades.

FOTO: GUILLERMO TORRES

En Colombia, cada año, por culpa de **la mala calidad del aire**, mueren 8.000

personas mayores de 44 años. De ellas, 668 mueren de cáncer de pulmón y las restantes de enfermedades cardiovasculares. Igualmente, se estima que los costos para el sistema de salud pueden llegar a los 12,3 billones de pesos, según un informe reciente de Planeación Nacional. **En el caso de Bogotá, 2.000 personas pierden la vida anualmente por enfermedades relacionadas con la mala calidad del aire**, y 44.000 menores de cinco años presentan enfermedades asociadas a la polución.

La contaminación del aire mató en 2015 a 4,2 millones de personas, según la revista The Lanced. Este número supera las muertes causadas por el sida, la tuberculosis y malaria juntas, y es mayor que las muertes por guerras y otras formas de violencia.

Los transportadores argumentan que en esta batalla por mejorar la calidad del aire ellos son los más afectados. Esto es verdad, pero también es cierto que sus vehículos son los que más contribuyen con una contaminación que proviene de dos fuentes: las móviles (carros, motos, camiones, buses) y las fijas (industrias). Las primeras en Bogotá representan el 78 por ciento de la contaminación, mientras que las fijas el 22. **Del total de las fuentes móviles, el 38,6 por ciento de la contaminación proviene precisamente de los camiones de carga pesada**

Entre otras sustancias, estos vehículos viejos dejan en el ambiente un componente conocido como material particulado que se clasifica en MP10 y MP2.5. Este último ha sido catalogado por la Organización Mundial de la Salud como cancerígeno y como el más dañino para la salud. Cuando este pasa a los pulmones empiezan las enfermedades respiratorias. Puede provocar también que la bacteria de la tuberculosis se active, genera infartos y como si fuera poco se ha relacionado con problemas de desarrollo en los niños, el deterioro cognitivo en los ancianos, así como el parto prematuro y bajo peso al nacer.

Bogotá estuvo en alerta amarilla por mala calidad del aire durante 11 días. Es la cuarta alerta en un año.

FOTO: GUILLERMO TORRES

En el país cada año la mala calidad del aire mata a 8.000 personas mayores de 44 años. De estas,668 mueren de cáncer de pulmón y las restantes de enfermedades cardiovasculares.

El tema de los camiones contaminantes no afecta solo a Bogotá. Ciudades como Bucaramanga y Medellín también han tenido que decretar alerta ambiental porque sus habitantes quedan ahogados en esas capas espesa de humo negro. Esta semana, de hecho, en todo el departamento de Antioquia se decretó la alerta ambiental.

En medio de este pulso entre **Alcaldía** y transportadores, el Ministerio de Transporte ha decidido actuar como mediador y lograron firmar un pacto por la calidad del aire y la salud pública. En las primeras mesas de trabajo cada parte expuso sus razones y se encontró, por ejemplo, la necesidad de que Bogotá se sincronice con otros municipios aledaños como Cajicá, Chía, Funza, Madrid y Mosquera, pues cada uno ha impuesto sus propios pico y placa ambientales y los transportadores pierden tiempo en los recorridos.

Lo que también se ha podido vislumbrar es que los pico y placa ambientales tampoco son la solución definitiva. La ciudad necesita logística, abastecimiento y los transportadores necesitan trabajar. **Lo que sería más efectivo sería el reemplazo de estos vehículos por unos nuevos o menos contaminantes**. Colombia ha tenido varios planes de chatarrización que no se han cumplido desde hace años. Sin embargo, este gobierno está haciendo un esfuerzo por cambiar esta situación.

El viceministro de Transporte, Juan Camilo Ostos, explicó a SEMANA los alcances del decreto 221 que el presidente Iván Duque firmó hace unos días para impulsar la chatarrización. Con este los transportadores pequeños que tengan máximo dos vehículos quedarán exentos del IVA y además recibirán un subsidio para comprar camiones nuevos. Estos subsidios pueden ir desde 35 millones de pesos hasta 70, dependiendo del vehículo. La banca se ha comprometido también a financiar a los camioneros con el fin de que puedan dar este salto tecnológico.

Las fuentes móviles aportan el 78 por ciento de la contaminación. De ese total el 38,6 por ciento lo aportan los camiones de carga pesada.

FOTO: GUILLERMO TORRES

Se estima así mismo que los costos para el sistema de Salud pueden ser del orden 12,3 billones de pesos.

Así, por ejemplo, alguien que quiera cambiar un camión de 500 millones de pesos, recibiría un subsidio de 70 millones. Si a eso se le resta el IVA del 19 por ciento, tendría además un ahorro de 95 millones. Es decir, que en total por un carro nuevo tendría que pagar 335 millones de pesos.

En todo caso, el decreto ha sido polémico pues hay quienes consideran que no se debería dar semejante suma a los transportadores. No obstante, desde el gobierno han defendido que la lucha por el ambiente es una prioridad.

¿De dónde saldrá la plata? El viceministro Ostos explicó que los transportadores llevan pagando por años pólizas para matricular los vehículos, un fondo en el que puede haber unos 100.000 millones de pesos. Pero además se creará una bolsa adicional para los que quieran entrar en el gremio. A ellos les tocará pagar un 15 por ciento más sobre el valor comercial del vehículo.

En el gobierno Duque ya se han chatarrizado 2.118 camiones con motores superiores a 20 años. **Pero la meta en cinco años es sacar 25.000 vehículos de carga pesada viejos y 50.000 vehículos de pasajeros**.

Aunque se trata de grandes incentivos, muchos aseguran que no todos los transportadores cuentan con ese dinero para renovar sus vehículos. Al respecto, Juan Pablo Orjuela, investigador asociado del Departamento de Geografía de Oxford con sede en Estados Unidos, dijo que los transportadores no tienen excusa porque ya se vienen trabajando en estos planes desde hace años y que no hay otro actor que contamine tanto como el transporte de carga. “La prohibición no es la mejor opción, pero en este punto ya no quedaba de otra”, dijo. También recordó que la ley de calidad del aire y control de emisiones, promovida por la senadora Angélica Lozano en 2019, **no le exige a los transportadores que tengan vehículos de última tecnología, sino que al menos se pasen a un combustible euro IV** porque con los que hoy circulan por la ciudad son “euronada”. Para el experto ya es hora de dar el paso.

terpel
gazel

Aunque se trata de grandes incentivos, muchos aseguran que no todos los transportadores cuentan con ese dinero para renovar sus vehículos. Al respecto, Juan Pablo Orjuela, investigador asociado del Departamento de Geografía de Oxford con sede en Estados Unidos, dijo que los transportadores no tienen excusa porque ya se vienen trabajando en estos planes desde hace años y que no hay otro actor que contamine tanto como el transporte de carga. “La prohibición no es la mejor opción, pero en este punto ya no quedaba de otra”, dijo. También recordó que la ley de calidad del aire y control de emisiones, promovida por la senadora Angélica Lozano en 2019, **no le exige a los transportadores que tengan vehículos de última tecnología, sino que al menos se pasen a un combustible euro IV** porque con los que hoy circulan por la ciudad son “euronada”. Para el experto ya es hora de dar el paso.

Los transportadores bloquearon por varios días vías importantes de la ciudad como la Calle 13, la 80 y la Calera pues no están conformes con la restricción que limita su circulación.

FOTO: GUILLERMO TORRES

parque automotor de motos que cada día es más grande, ya existe a nivel nacional la exención del IVA para quienes quieran comprar vehículos eléctricos y para los que compren vehículos a gas el arancel es del 5 por ciento y no del 19. Se necesitan fortalecer la infraestructura, los puntos de carga y el mantenimiento de los eléctricos para que no pase lo mismo que con la flota de taxis eléctricos en Bogotá que nunca superó los 43 vehículos.

Ecopetrol, por su parte, se ha comprometido con darle al país la mejor calidad de combustibles. El asunto es lograr que los carros tengan motores que puedan responder a ese tipo de gasolina pues de nada sirve, por ejemplo, suministrarle euro VI a un carro con el motor euro II. Y, según la Secretaría de Ambiente, más de 660 empresas han dado el paso hacia tecnologías sostenibles y se seguirá trabajando contra las empresas informales y las que no se han acogido a nuevas alternativas de operación.

parque automotor de motos que cada día es más grande, ya existe a nivel nacional la exención del IVA para quienes quieran comprar vehículos eléctricos y para los que compren vehículos a gas el arancel es del 5 por ciento y no del 19. Se necesitan fortalecer la infraestructura, los puntos de carga y el mantenimiento de los eléctricos para que no pase lo mismo que con la flota de taxis eléctricos en Bogotá que nunca superó los 43 vehículos.

Ecopetrol, por su parte, se ha comprometido con darle al país la mejor calidad de combustibles. El asunto es lograr que los carros tengan motores que puedan responder a ese tipo de gasolina pues de nada sirve, por ejemplo, suministrarle euro VI a un carro con el motor euro II. Y, según la Secretaría de

Ambiente, más de 660 empresas han dado el paso hacia tecnologías sostenibles y se seguirá trabajando contra las empresas informales y las que no se han acogido a nuevas alternativas de operación.

Los expertos en salud han recomendado el uso de tapabocas o máscaras que filtran el aire para evitar enfermedades respiratorias. Sin embargo, muchos ciudadanos utilizan pañoletas que no son muy efectivas.

FOTO: GUILLERMO TORRES

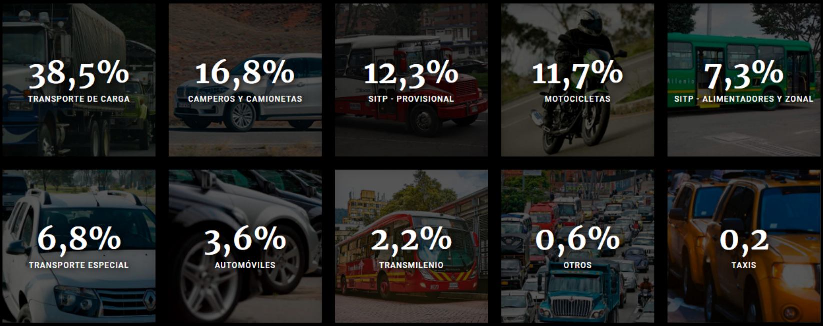
Bogotá ya hace parte del Ránking Global de las Peores Ciudades con Calidad del Aire, con el puesto 44, entre 50 capitales.

Pero todo esto sigue siendo insuficiente. Para Eduardo Behrentz, vicerrector de la Universidad de los Andes y doctor en ciencias e ingeniería ambiental de la Universidad de California, hay tres elementos en los que la ciudad debe trabajar sin perder un segundo. **El primero es concentrar el esfuerzo en la chatarrización del transporte de carga pesada y en hacer efectivo el control de emisiones de la flota de diésel**. El segundo es enfocarse en hacer infraestructura para que los camiones no pasen por las calles de Bogotá, sino por vías alternativas. “Se tiene que hacer **la vía ALO**, con todos los cuidados ambientales y giros que se requieran para cuidar la reserva **Thomas Van der Hammen**, pero es absurdo que hoy todavía los camiones atraviesen toda la ciudad”, dijo. Por último considera que es necesario un cambio para que la zona industrial más grande del país no esté en la mitad de Bogotá, donde quedan expuestos millones de ciudadanos.

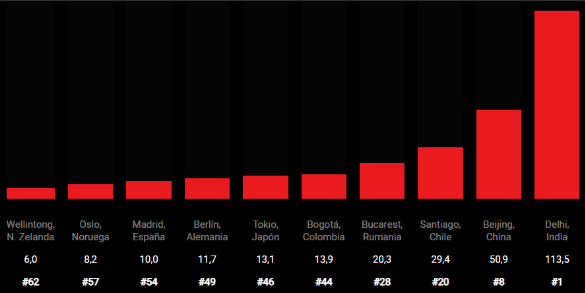
Otro factor que contamina a Bogotá y otras ciudades comienzos de año tiene que ver con los incendios de grandes extensiones de sabanas y bosques. Ciudades como Bogotá, Bucaramanga y Medellín reciben toda esa sobre carga de humo producto de los vientos que vienen desde la Orinoquía y se mueven en esa dirección, conocidos como los vientos alisios. Los expertos, sin embargo, dicen que de no ser por la contaminación que producen las mismas ciudades, estos vientos no afectarían tanto.

Los retos que tiene Bogotá y el país aún son grandes. En el pacto que se firmó, los transportadores se comprometieron a dejar de bloquear las vías y a renovar de flota. En ese proceso los acompañarán la alcaldía y el Gobierno nacional. Se espera que esta vez sí se pase del dicho al hecho.

PORCENTAJE DE FUENTES MÓVILES DE CONTAMINACIÓN DEL AIRE EN BOGOTÁ



LAS CIUDADES MÁS CONTAMINADAS EN EL MUNDO



En el pacto que se firmó, los transportadores se comprometieron a dejar de bloquear las vías y a renovar de flota. En ese proceso los acompañarán la alcaldía y el Gobierno nacional.

FOTO: GUILLERMO TORRES

EL AIRE, LA MAYOR AMENAZA DE LOS BOGOTANOS

CRÉDITOS