

Contaminación ambiental y crisis



SERGIO CLAVIJO
Director de Anif
anif@anif.com

El problema de alta contaminación ambiental ya no se limita a Bogotá y Medellín, sino que se ha extendido de forma preocupante a ciudades intermedias como Pereira o Bucaramanga. Las emergencias de deterioro respiratorio han requerido decretar horarios extendidos de inmovilización de vehículos tanto privados como de carga y cubriendo los fines de semana. La calidad del aire en Bogotá ahora registra varias zonas en la franja 50-100 de contaminación moderada y por lo menos 3 zonas de contaminación alta.

El problema con estas medidas es que tienen efectos de poco calado sobre el alivio al problema estructural de la contaminación, pues la principal fuente contaminante resulta de los propios vehículos de carga y de transporte público a diésel. Además, los pico-placa extendidos generan grandes perturbaciones económicas, afectando de forma negativa y pronunciada las actividades del comercio y de toda la cadena de la construcción.

Especialmente en Bogotá, los diagnósticos ambientales daban a entender que la solución radicaba en combatir la movilización de los carros privados y así inducir a que esa población pasara a moverse en bicicleta. Ese fue “el mantra” de la primera alcaldía de Peñalosa (1998-2000). Pero ahora resulta que las fuentes de principal contaminación no están allí en el sector privado, sino en el transporte público. Además, muchos jóvenes han optado por moverse en bicicleta o las novedosas patinetas eléctricas, siendo ellos los principales afectados en sus pulmones con la contaminación que genera el SITP a diésel.

Esta problemática tiene diversas aristas y su solución requiere actuar en muchos frentes simultáneamente. Tal vez el más urgente tiene que ver con el desafío que tienen las grandes ciudades a la hora de poner a funcionar de forma eficiente el sistema policivo para evitar la circulación de vehículos contaminantes.

Este desafío es notorio en los buses “provisionales”, donde debe haber algún entuerto jurídico que les permite circular tras largos años de haber cumplido su límite de vida útil. ¿Herencia de alcaldías corruptas?

Relacionado con este problema, se viene presentando una migración desde las grandes ciudades hacia las intermedias de esos buses-camiones obsoletos y contaminantes. De allí que no deba sorprendernos que se eleve la contaminación también en esas ciudades intermedias.

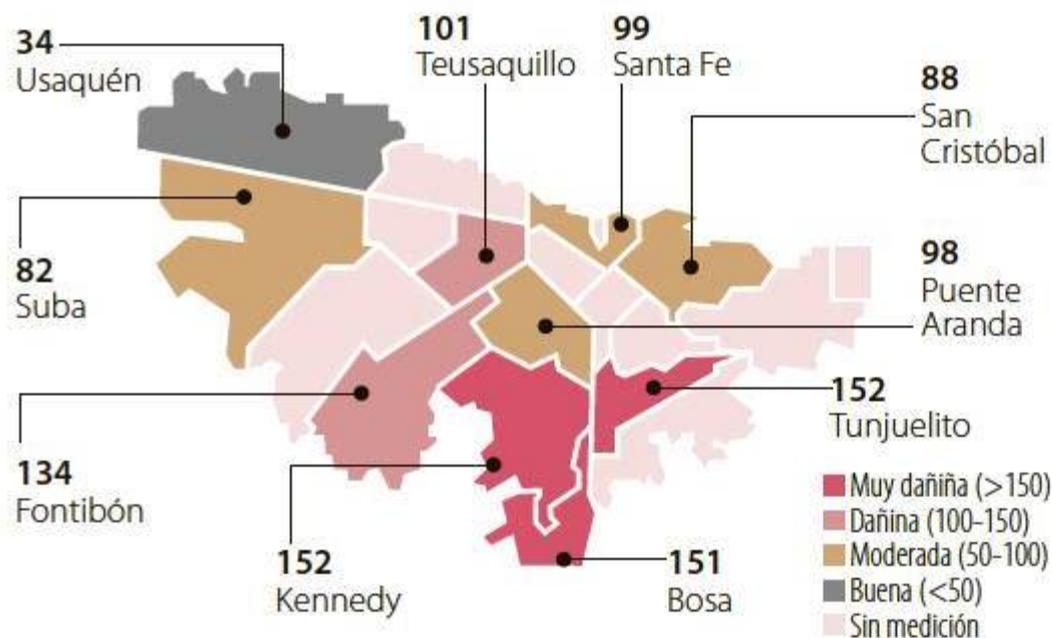
Otro gran desafío ha tenido que ver con la propia calidad del diésel que provee *Ecopetrol*. Si bien se han hecho algunos progresos al lograr disminuir las cargas de residuos de casi 4.500 partículas por millón de azufre (ppm) a unas 50 partículas, estas todavía superan las normas internacionales.

En la norma europea la cifra ya es inferior a las 15 ppm, mientras que en Bogotá rondan las 15-50 ppm (incluso requiriendo un diésel aún más limpio por cuestiones de los 2.300 mts. de altura). Además, *Ecopetrol* ya debería estar facilitando diésel de alta calidad a toda Colombia y no solo a Bogotá. Debe tenerse en mente que los expertos insisten en que no basta con diésel de buena calidad, sino que esto debe acompañarse de motores modernos que lo puedan aprovechar. De poco-nada sirve mejorar la calidad del diésel si el parque de carga y de pasajeros

respiratoria

ÍNDICE DE CALIDAD DEL AIRE EN BOGOTÁ POR LOCALIDAD

Puntaje entre 0-300



Fuente: cálculos Anif con base en The World Air Quality Project. Consultado el 14 de marzo de 2019

Gráfico: LR-GR

promedia más de 15 años de antigüedad.

Para complicar las cosas, ahora está el debate técnico de si elevar el componente de biocombustibles del 10% al 12% en la mezcla (según Resolución 40174 del Ministerio de Minas y Energía de febrero de 2019) agravará el problema de contaminación por cuenta de la pérdida en la eficiencia de la combustión.

Decíamos recientemente que Colombia debería aprovechar su ingreso a la *Ocde* para avanzar más rápidamente en su compro-

miso de modernización del parque automotor de servicio público y de carga a través de abolir el programa de chatarrización de vehículos de transporte público (ver Comentario Económico del Día 13 de febrero de 2019).

En 2003 se intentó mejorar el sistema de transporte de carga a través de: i) renovar la envejecida flota de vehículos, para así reducir las emisiones de partículas contaminantes y abaratar sus elevados costos operacionales; y ii) limitar la creciente sobreoferta de tractocamiones, en ocasio-

nes asociada a estructuras de narcotraficantes. Sin embargo, estas medidas no tuvieron el efecto esperado.

De una parte, la corrupción se apoderó de los procesos de chatarrización (ver Comentario Económico del Día 18 de octubre de 2016), los cuales incluían falsificación de matrículas y falsos reportes de pérdida total del automotor. De otra parte, se generó una sobreoferta de camiones obsoletos. Se ha estimado que tan solo salieron de circulación unos 34.000 camiones frente a la meta de 95.000 que se habían trazado durante el período 2005-2018.

Estados Unidos y la *Ocde* le han recordado a Colombia que la fecha límite para migrar a un esquema que supere este caos de la chatarrización es a mediados de 2019, tras obtener su extensión respecto de diciembre de 2018. Ojalá el nuevo esquema de renovación de la flota de carga (recientemente presentado por *Mintransporte* y que se implementará en el segundo semestre de 2019) solucione los cuellos de botella del sistema anterior, pues de lo contrario continuaremos ahogados en gases contaminantes y con un deterioro público de salud a nivel nacional (ver gráfico adjunto).