

Hacia un aire limpio

Las emergencias vividas por Bogotá y Medellín deben llevar a que el tránsito a otras fuentes de energía sea una política de Estado.

Es el momento de tomar medidas que no sean paños de agua tibia para mejorar el aire de nuestras ciudades. Las emergencias vividas por los dos principales centros urbanos del país en días recientes tienen que ser la señal de alarma definitiva que dé paso a la acción. A este cuadro se sumó ayer Bucaramanga, donde también se prendieron las alertas y se declaró la contingencia atmosférica.

Estamos ante un problema que no se limita al plano ambiental. Afecta directa y gravemente la salud de las personas, sobre todo la de niños, niñas y adultos mayores, además del impacto negativo en la productividad por causa de las medidas de emergencia, como el pico y placa. Estas son apenas dos consecuencias de una larga lista de factores que, sumados, se traducen en un gravísimo deterioro de la calidad de vida.

El presente ya es crítico: la mala calidad del aire en las ciudades del país produce en un año cerca de 15.600 muertes atribuidas a enfermedades asociadas a la contaminación. El costo estimado de la morbilidad y mortalidad por enfermedades respiratorias es de 12,3 billones, el 1,5 % del PIB. Las causas de este problema son diversas, siendo el humo proveniente de los motores que funcionan con combustible diésel el principal responsable: este se ha asociado con disfunciones vasculares, enfisemas pulmonares y problemas cardíacos, entre otros. Contiene partículas nocivas en una proporción 20 veces mayor a las presentes en el humo de motores de gasolina. En la lista negra también figuran las chimeneas de fábricas e incluso las quemadas controladas y los incendios forestales.

Desde hace mucho tiempo, la hoja de ruta está clara. Se necesita ahora voluntad política desde el más alto nivel: 'limpiar' el aire que respiramos en las ciudades debe ser un asunto de Estado. Ya ha habido avances en mejorar la calidad del diésel para disminuir el material particulado de Ecopetrol, pero el objetivo tiene que ser, a la mayor brevedad posible, que la totalidad de este combustible sea de las más altas especificaciones, como antesala del paso gradual a los llamados limpios.

Así mismo, se necesita una política que permita remplazar el carbón que usan industrias ubicadas en las ciudades por otras fuentes de energía: eléctrica, gas natural o licuado del petróleo. Diferentes voces proponen ajustes al actual impuesto al carbono para incentivar por esta vía el tránsito a energías más limpias y eficientes.

Es clave también lograr que los buses de transporte público y privado, y los camiones que circulan por las calles, responsables de más del 78 % de las emisiones de material particulado fino contaminante, hagan lo propio. La próxima renovación de flota de los operadores del

SITP en Bogotá debe llevar a sustituir los actuales buses por unos que funcionen con electricidad o gas. El transporte de carga tiene que desatrasarse en materia de renovación de flota: tenemos la segunda más vieja de América después de Nicaragua.

Varias ciudades ya avanzan en la dirección correcta, y esta es una buena noticia, pero es urgente acelerar el paso. Hay margen todavía para cambios graduales con impacto a mediano plazo. Es mejor esta vía que la de las medidas de choque.



Hay margen para cambios graduales con impacto a mediano plazo. Es mejor esta vía que la de las medidas de choque.