

¿Cómo se mide la calidad del aire en Bogotá?

La capital cuenta con una red de monitoreo de calidad del aire (RMCAB), conformada por 12 estaciones fijas y una estación móvil ubicadas por toda la ciudad. Estas estaciones cuentan con equipos y sensores de última tecnología que analizan la concentración de material particulado (PM10, PST, PM2,5), de gases contaminantes (SO2, NO2,

CO, O3) y de las variables meteorológicas, como lluvias, viento, temperatura, radiación solar, humedad y presión barométrica.

A través de estas máquinas, se recolecta información sobre la concentración de contaminantes y el comportamiento de las variables meteorológicas, datos que son enviados por un sistema computarizado a una es-

tación central, donde se somete a un proceso de validación, hasta llegar a la plataforma web de la Secretaría de Ambiente, que está abierta al público.

Estos datos también son analizados por el Distrito para evaluar el cumplimiento de los estándares de calidad fijados por el Ministerio de Ambiente.

» La ciudad cuenta con 13 estaciones de monitoreo que dan cuenta de la calidad del aire y alertan de riesgos ambientales.

Bogotá



Lupa a buses chimeneas y volquetas, una de las claves

Calidad del aire: ¿cómo darle un respiro a la ciudad?

Desde el pasado jueves toda la ciudad se encuentra en alerta amarilla y en el suroccidente persiste la alerta naranja. / Cristian Garavito

Ante la tercera emergencia ambiental que enfrenta la ciudad en menos de 45 días, expertos abogan por hacer cumplir planes que ya están ideados como estrategia para lograr una solución definitiva. Estas son las alternativas.



JAVIER GONZÁLEZ PENAGOS

jgonzalez@elespectador.com
@currinche

En poco menos de dos meses, Bogotá se ha visto inmersa en tres declaratorias de emergencia ambiental por cuenta de la mala calidad del aire, lo que ha obligado a la administración a adoptar medidas inéditas, como pico y placa los fines de semana, incluyendo motocicletas. Hoy, cuando la ciudad está de nuevo en alerta, una duda persiste: ¿qué se debe hacer para superar estas emergencias y garantizar la salud de los bogotanos?

Los expertos coinciden en que la ciudad está en mora de cumplir un documento clave, cuyas directrices orientan el conjunto de estrategias para mitigar la problemática. Se trata del Plan Decenal de Descontaminación del Aire, formulado

hace una década y dirigido a los sectores de transporte e industria.

Puntualmente, el plan indica que Bogotá requiere renovar su parque automotor, tanto de transporte público como de carga; apostar por tecnologías limpias y nuevos sistemas de combustión; endurecer las políticas públicas para hacer control de fuentes de contaminación, y especialmente, vigilar la calidad de los combustibles.

Además cataloga como obligatorio que todos los vehículos a diésel, así como grandes hornos y calderas, operen con un sistema de control de emisiones (filtros) para monitorear y mitigar la emisión de gases contaminantes. Sin embargo, tal directriz fue modificada por orden de la actual administración y desde julio de 2017 los operadores de Transmilenio y SITP ya no deben instalar los filtros, pues, según argumentó en su momento la Secretaría de Ambiente, hubo fallas en los motores en los que se implementaron y el consumo de combustible aumentó. En su lugar abo-

gó por la renovación de la flota como una solución.

De acuerdo con Luis Jorge Hernández, profesor de la Universidad de los Andes y experto en salud pública, una medida para obtener resultados contundentes y duraderos en la calidad del aire es cumplir el plan, pues a la fecha se ha alcanzado el 20 % de las metas.

“Hay que cumplir con la división de las fuentes de emisión, hacer que los buses del SITP y Transmilenio funcionen eficientemente y con tecnologías limpias. La situación se deriva de un problema estructural y esto va a seguir si no se adopta una visión de cero combustibles fósiles”, dice.

El profesor indica además que la ciudad debe pisar el acelerador en materia de movilidad eléctrica, pues si bien el Concejo aprobó en diciembre pasado un acuerdo para que en 2040 todos los vehículos usen esa tecnología, se requiere acortar esa meta a 2030 y comenzar ya su implementación gradual.

Daniel Bernal, experto en medio

ambiente, dice que el gran problema es que siguen circulando las mismas volquetas y camiones viejos (responsables del 43 % de la contaminación), y aunque el plan contempla medidas para hacerles frente, poco o nada se ha avanzado. “Muchas medidas se desmontaron, porque eran exigentes o técnicas. Esta iniciativa le cuesta a la ciudad \$1,7 billones, y si se hubiera aplicado correctamente, se hubiera ahorrado por concepto de salud pública \$16 billones y, lo más importante, salvado miles de vidas”.

En línea con lo que ha planteado la Secretaría de Ambiente, para Néstor Rojas Roa, profesor asociado de la Universidad Nacional, se debe tener en cuenta que las recientes declaratorias de emergencia obedecen, en gran parte, a condiciones externas, como las actuales condiciones meteorológicas, sumadas a la propagación de incendios y quemaduras en otras zonas del país, cuyas partículas contaminantes llegan a Bogotá.

Por ello, advirtiendo que es casi imposible hacer frente a la llegada de estos elementos, sugiere que la ciudad se proponga reducir sus propias emisiones. En este punto, pone el dedo en las industrias de

carbón y combustibles, por lo que reclama más controles de la Secretaría de Ambiente. Reconoce también la problemática de los camiones y volquetas chimeneas, así como las emisiones que genera el transporte público, por lo que insta a renovar la flota de los buses.

“Hay otros factores que también se deben atender y que explican la contaminación, como los vehículos de turismo, así como las camionetas y camperos que funcionan con diésel, responsables del 10 % de las emisiones de partículas. No obstante, si no se actualiza la norma para que sea más exigente, no haremos mucho”, indica.

Mientras Bernal resalta lo infructuoso de medidas como el pico y placa extendido, para los profesores Hernández y Roa el Distrito podría apostar por una estrategia que le funcionó a la ciudad de Santiago, en Chile, una de las más asfixiadas por la contaminación. Allí el gobierno tomó el control de las revisiones técnico-mecánicas y de los centros de diagnóstico automotor (CDA), desde donde pusieron en cintura a las chimeneas.

Los expertos coinciden en llegar a acuerdos con el gremio de los transportadores para propiciar la chatarrización y la migración a tecnologías limpias, aunque reconocen que los intereses que se mueven alrededor también han dificultado que la ciudad dé el salto que requiere para mejorar el aire.

Ante esto, el secretario de Ambiente, Francisco Cruz, destaca que la calidad del aire sí ha mejorado, pese a las emergencias. Al hacer un corte de cuentas del Plan Decenal, indica que se ha disminuido el porcentaje de contaminantes y que están trabajando en el próximo Plan. Destaca el control a fábricas para que se sometan a procesos de reconversión. Frente a los vehículos, explica que se ha trabajado para reemplazar carros viejos por nuevos, especialmente en Transmilenio. Asimismo, la construcción de nuevas vías y la implementación de programas de ecoconducción.

Sin embargo, el secretario manifiesta que la principal estrategia es el ordenamiento territorial, para crear nuevas ciudades donde se viva cerca de los lugares de trabajo o estudio; se desincentive el uso del carro particular; que haya mayor espacio público; y se priorice el transporte público.

Si bien hoy la ciudad está a la espera de que mejoren las condiciones y se levanten las alertas, lo cierto es que para lograr resultados, que incidan no solo en la movilidad sino en la salud de los bogotanos, es necesario adoptar medidas y actualizar la normatividad con miras a la movilidad eléctrica. ▀