*Este es un espacio de opinión y debate. Los contenidos reflejan únicamente la opinión personal de sus autores y no compromete el de La Silla Vacía ni a sus patrocinadores.

ESTE ESPACIO ES POSIBLE GRACIAS A

Bancolombia

Red Cachaca | 23 de Marzo de 2020

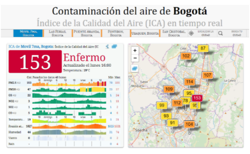
Actividad mínima, pe mantiene mala calida del aire

La crisis de calidad del aire puede agravar los problemas del coronavirus y poner presión adicional en el sistema de salud. Las medias tomadas localmente son insuficientes, pero han mitigado una situación que sería más grave sin ellas. Muchas lecciones.

Dario Hidalgo | 294 Seguidores Seguir

COLUMNA · 8 VISTAS · 0 COMENTARIOS

Es difícil de explicar. Nuestra actividad en Bogotá es mínima, y llevábamos ya varias semanas con Pico & Placa Ambiental. Pero los datos de calidad del aire siguen mostrando estaciones con niveles insalubres de material particulado fino (PM 2.5 micras).



Fuente: https://aqicn.org/city/bogota/es/ Marzo 23, 4:00 pm

Tal vez sin Simulacro Vital y las restricciones a la circulación que se habían tomado las semanas pasadas estaríamos peor, pero no lo podemos afirmar ni negar categóricamente. No tenemos la medición sin las medidas (el "contrafactual"). Lo que si tenemos son datos de múltiples incendios y quemas (puntos calientes) en la Orinoquía, el Valle del Magdalena y en la Costa, y modelos de dispersión que muestran que están afectando gravemente la calidad del aire de Bogotá, Medellín y Bucaramanga. En otras partes no sabemos porque no se mide.

Miremos un poco la información y lo que dicen expertos en el tema (profesores que han dedicado su vida a la investigación del tema como Néstor Rojas, Luis Belalcázar, Omar Ramírez, Juan Pablo Orjuela y Jorge Pachón, con rigor científico, basados en datos).

Las condiciones críticas de calidad de aire se iniciaron al final de enero. El 5 de febrero ya teníamos situación insalubre, evidente en el gris cielo Bogotano y en la red de calidad del aire.

https://twitter.com/dhidalgo65/status/1225112474615275520

La Alcaldía de Bogotá decretó alerta amarilla ambiental el 6 de febrero en el sur-occidente de la ciudad (sectores de Kennedy, Bosa, Fontibón, Puente Aranda y Ciudad Bolívar)., restringiendo la actividad de fábrica y transporte de carga de más de 10 años, y realizando recomendaciones de salud pública (reducción de actividades al aire libre para menores de cinco años y mayores de 60 años, entre otros).

El 13 de febrero la situación seguía crítica

https://twitter.com/dhidalgo65/status/1227984178307829760

Y la principal causa, como siempre en esta época del año, son las quemas en el oriente de Colombia

https://twitter.com/lcbelalcazar/status/1227611152466747393?ref_src=twsrc%5Etfw%7Ctwcamp%5Etweetembed%7Ctwterm%5E1227611152466747393&ref_url=https%3A%2F%2Fsostenibilidad.semana.com%2Fmedio-ambiente%2Farticulo%2Fincendios-de-colombia-y-venezuela-aumentan-emergencias-de-calidad-de-aire-en-varias-ciudades%2F48577

https://twitter.com/xojrhx/status/1228301896177205248

Esto está muy bien documentado en investigaciones lideradas por Luis Belalcázar de la Universidad Nacional, pero ha recibido muy poca atención por autoridades nacionales (Ver por ejemplo esta presentación). La tarea se la dejamos a la Alcaldía, que tiene algunas herramientas importantes para el día a día, pero no puede enfrentar las emisiones de otras partes.

Por cambios en situación metereólogica, y el impacto en las medidas locales, la Alerta Amarilla Ambiental para el suroccidente se levantó el 17 de febrero (después de 11 días). La Red de Monitoreo de Calidad del Aire mostró una disminución de material particulado de un 28 % en la estación Carvajal – Sevillana y de un 47 % en toda la ciudad.

El 5 de Marzo, la situación de calidad de aire volvió a ser crítica, y se declaró nuevamente alerta ambiental en Bogotá. La ciudad reconoce que el empeoramiento de las condiciones se debe a quemas e incendios forestales; pero solo puede actuar sobre fuentes locales. Se restringió nuevamente la operación de fábricas (industrias que operan con combustibles sólidos y líquidos en fuentes fijas no podrán operar desde las 12:01 de la noche hasta las 11:59 de la mañana), se extendió el pico y placa a todos los vehículos livianos durante todo el día y fines de semana, se aplicó restricción a motocicletas.

La calidad de aire siguió en situación crítica las siguientes semanas, a pesar de las restricciones. Desde distintas esquinas (medios y redes sociales) se cuestionaron las medidas tomadas, porque "no funcionaron". No sabemos como sería la situación sin las medidas de restricción. No tenemos una medición de calidad de aire sin ellas. Sólo sabemos que las quemas e incendios se recrudecieron, como lo explicó la Secretaria de Ambiente Carolina Urrutia en rueda de prensa el 18 de marzo (y lo han explicado expertos como Luis Belalcázar y Néstor Rojas).

Fuente: Alcaldía Mayor de Bogotá

La crisis de calidad de aire empató con la crisis de contención del coronavirus la semana pasada. Entramos en Simulacro Vital (aislamiento preventivo) y la circulación de vehículos motorizados bajó a niveles mínimos. Pero las estaciones de monitoreo de calidad de aire siguen registrando niveles insalubres. Se registró una baja notable en que fue celebrada por la Secretaría de Ambiente (el IBOCA mostró moderado en todas las estaciones), pero la situación volvió a deteriorarse. La reactivación de quemas nos vuelve a afectar, a pesar de la profunda baja de actividad.

https://twitter.com/Ambientebogota/status/1241876014663417857

https://twitter.com/xojrhx/status/1242066212827389954

Este experimento natural de gran escala nos muestra la complejidad del tema de calidad de aire. Es un conjunto de acciones humanas dentro y fuera de la ciudad, sumadas a elementos de la naturaleza (vientos, lluvias, temperatura). Algunas lecciones importantes de acción en coyuntura y hacia adelante:

1. Es un problema regional (nos afecta incluso lo que pasa en Venezuela), y requiere acción del Gobierno Nacional. No hemos levantado en las ciudades suficientes alarmas sobre el tema y no hay acción.

El inventario de emisiones no debe ser sólo de la ciudad (fuentes locales). Este ejemplo de París es muy diciente, hay que incorporar fuentes que vienen de fuera, y trabajar con autoridades nacionales, e incluso a nivel internacional para lograr las reducciones que se necesitan para la salud de las personas.

https://twitter.com/lcbelalcazar/status/1236697889654571009

Por ejemplo, hay que actuar decididamente sobre las quemas. Hay un proyecto de Ley en el Congreso sobre el manejo del fuego (prevención de incendios) que ha promovido con evidencia la profesora Dolors Armenteras, que puede ser muy útil ¿lo abordará el Congreso?

https://twitter.com/darmenteras/status/1241129706977726466

2. Necesitamos un nuevo plan decenal de descontaminación del aire (está propuesto en el proyecto de Plan Distrital de Desarrollo). Requiere preparación desde un inventario bien hecho y una reevaluación de las medidas que se propusieron en el anterior con criterio de costo-eficiencia.

Muchas de las propuestas que se realizaron en 2010 tienen aún validez y deberán ser confirmadas, como la instalación de filtros de partículas en las unidades diésel más nuevas (no en todas, las más viejas deberán ser reemplazadas). Ya tenemos la promesa de diésel de ultra-bajo contenido de azufre por Ecopetrol y Ministerio de Minas en Bogotá, lo que permite entrada de Euro 6 que reduce en 95% las partículas frente a Euro II. Y tenemos la oportunidad de electrificar una la flota de buses (una porción de eso ya está en marcha), ahora que el costo es competitivo. ¿Qué podremos hacer en camiones, camionetas y motos?

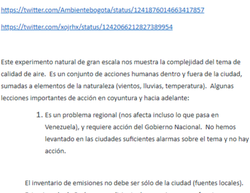
3. Las restricciones a circulación son solo una medida paliativa de corto plazo, que, si bien son herramientas para la crisis, no constituyen una mejora estructural. Está bien aplicarlas a todos los vehículos. No tenemos carros no contaminantes (bueno una pequeña flota de carros y taxis eléctricos y un par de buses). Los camiones y buses viejos son los que más aportan, pero camionetas, motos e incluso carros de gasolina, también aportan material particulado y precursores. No es trivial.

https://twitter.com/nyrojasr/status/1096803505774436354

Los cambios en TransMilenio y el SITP hacen parte esencial de mejora, no solo en aporte total (que no es tan alto), sino en reducción de exposición en buses y estaciones que es muy alta. Hay que insistir en camiones, sobre todo los más viejos que requieren reemplazo.

4. Hay que seguir actuando sobre industria que usa combustibles fósiles. No con restricciones, con cambio en procesos productivos. No pueden seguir quemando carbón ni ACPM. Al menos no en las condiciones actuales, liberando material particulado que puede llegar al 25%-50% del inventario de emisiones locales.

En corto plazo, las predicciones son variables. A pesar de la cuarentena que iniciamos esta semana, veremos días con calidad del aire insalubre. Eso no significa, en ningún caso, que las medidas locales no importen, solo que en las condiciones de quemas, vientos y lluvias de estos días, reducir la actividad local es insuficiente.



Fuente: https://aqicn.org/forecast/bogota/es/ 23 de Marzo 17.16 pm

Y toca cambiar el confuso IBOCA que sigue siendo verde para situación "moderada".

Redes Activas

Caribe

Paz

Educación

Social

Paisa

Comentarios ↓

INICIE SESIÓN O REGISTRESE PARA COMENTAR

La Silla Vacía

¿QUIÉNES SOMOS?
FINANCIACIÓN
PAUTE CON NOSOTROS
CONTÁCTENOS
PREGUNTAS FRECUENTES
REGLAS DE JUEGO
POLÍTICAS DE SEGURIDAD

Newsletter

Siguenos

LA SILLA VACÍA

Copyright 2020 La Silla Vacía. Todos los derechos reservados