

☒ Contaminación bajó en Bogotá 10,1 % en el 2011, pero en 168 días los niveles fueron nocivos.

El aire que respiran los bogotanos enferma. Es el efecto de las altas concentraciones de hollín, humo y polvo que hay en el ambiente, generadas por vehículos, industrias y vías destapadas o en obra, que superan los límites fijados por las normas.

Vehículos de transporte público generan el 56% de los contaminantes que hay en el ambiente. Foto: Archivo / EL TIEMPO

La red de monitoreo de calidad del aire de la Secretaría Distrital de Ambiente (SDA) reportó que el promedio de concentración de esas partículas o PM10 en el 2011 fue de 53 microgramos por metro cúbico. Y el límite normativo nacional es de 50.

El registro dista del máximo de 20 microgramos señalado por la Organización Mundial de la Salud (OMS) como no nocivo para la salud, dado que esas microscópicas partículas son fácilmente respirables y se asocian como causantes de las enfermedades respiratorias agudas en los menores de 5 años.

Por eso, se calcula que, de 53.200 casos de urgencias por enfermedades respiratorias agudas atendidas en el 2010 en Bogotá, unos 10.600 se deberían a la polución. La Secretaría de Salud no reportó datos del 2011 ni del 2012.

Es cierto que Bogotá logró en los dos últimos años mejorar la calidad de ese mal aire: redujo en un 10,1 por ciento las concentraciones de PM10, al pasar de 59 microgramos por metro cúbico (2010) a 53 (2011).

Sin embargo, el año pasado hubo 168 días en los que las concentraciones de hollín, humo y polvo desbordaron las cotas.

Hubo casos en que la norma diaria alcanzó registros de 170 microgramos por metro cúbico, como sucedió en Carvajal y la zona industrial de Puente Aranda, y en Kennedy, que son las áreas que siguen siendo las más contaminadas de la ciudad.

En el 2011, las concentraciones anuales promedio llegaron a 86 microgramos por metro cúbico en Puente Aranda, y 79, en Kennedy. Por el contrario, el aire más limpio se respira en Guaymaral, en el norte (36 microgramos) y el parque Simón Bolívar (38 microgramos).

Para los expertos, Bogotá no muestra mejores indicadores ambientales porque no han funcionado medidas como el pico y placa ambiental y la autorregulación del transporte público, pese a que Ecopetrol, además, ya le suministra a la ciudad un diésel mejorado, que

contiene entre 16 y 30 partes por millón de azufre, muy por debajo del compromiso, que era de entregarlo con 50 partes por millón.

Para el decano del Departamento de Ingeniería Civil y Ambiental de la U. de los Andes, Eduardo Behrentz, «la red de monitoreo está geográfica y estadísticamente mal diseñada y no refleja toda la realidad del ambiente en la ciudad».

Dijo que «faltan medidas de control más ambiciosas frente al transporte y la industria; sigue la deuda con la chatarrización de buses viejos y la reorganización del transporte, y no se avanza en el plan decenal de descontaminación que hizo el Distrito para los próximos 10 años, que costó dos años de estudios y más de 2.000 millones de pesos».

El químico y especialista ambiental Néstor Rojas, de la Universidad Nacional, manifestó que el programa de autorregulación no «ha funcionado bien». Según la SAD, al programa de autorregulación se han acogido 74 empresas de transporte, de las cuales 66 están aceptadas. Pero un estudio de Rojas estableció que los buses que más contaminan están afiliados a las empresas que no se autorregulan, es decir, más de la mitad de este parque automotor.

Por el contrario, el subdirector de Calidad del Aire de la SDA, Édgar Rojas, dijo que «ya es un hecho positivo» el que la contaminación no haya subido, pese a que en Bogotá han crecido las industrias y cada año entran unos 100.000 carros y motos nuevos a circulación.

Control de emisiones

Meta: bajar 16 por ciento la polución

La alcaldía de Gustavo Petro aspira a mejorar la calidad del aire en los próximos 3 años en 16 por ciento. Esa tarea se refuerza a partir del 2013 con las nuevas medidas: desde abril de ese año, los vehículos de transporte público tendrán que empezar a usar sistemas de control de emisiones; estará en marcha el sistema integrado de transporte público (SITP), que reorganiza rutas y emplea vehículos más eficientes, y se endurecerán los controles de las motos y las industrias.

LUCEVÍN GÓMEZ E.

REDACTORA DE EL TIEMPO

lucgom@eltiempo.com

http://www.eltiempo.com/colombia/bogota/ARTICULO-WEB-NEW_NOTA_INTERIOR-12350739.html