

Transporte motorizado y contaminación:

¿qué opciones tenemos?



Edición:

ENCONTEXTO

Fuentes:

eltelegrafo

FENACOTIP

Dirección de Ambiente de Quito

Quitoinforma



Foto tomada de sectorasegurador.com

La emisión de gases de efecto invernadero alcanzó un nuevo récord en 2017, según informe elaborado por la Agencia Nacional Oceánica y Atmosférica (NOAA) de EE.UU. y la sociedad estadounidense de meteorología. Los indicadores mostraron que el calentamiento de la Tierra se acelera debido a la quema de los combustibles fósiles, que aumentaron la concentración de gases en la atmósfera en 2017.

La **Organización Mundial de la Salud (OMS)** emitió una alerta en mayo del 2018, pues **nueve de cada diez personas** respiran aire contaminado en el mundo. La principal fuente de polución es el uso ineficiente de energía en los hogares, la industria, la agricultura, las centrales eléctricas de carbón y **el transporte**, que **representa el 13.5% del total de las emisiones** de Gases de Efecto Invernadero (GEI), señala el **Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA)**.

Los niveles de contaminación se mantuvieron estables en los últimos seis años, con pequeñas mejoras en Europa y América. En términos globales, **las emisiones de GEI de América Latina y el Caribe, son bajas, 5%**, y va en aumento, justamente por los requerimientos de **la industria y el transporte**. Mientras, la región sufre de manera desproporcionada las consecuencias.

La Agencia Internacional de Energía informó que la contaminación por transporte motorizado representa el 75%, frente a las modalidades aérea (12%), marítima (11%) y férrea (2%).

En Ecuador, la ciudad que encabeza la lista de contaminación es **Santo Domingo de los Tsáchilas**, debido a **su crecimiento demográfico**, con más de medio millón de habitantes y un parque automotor que **supera los 40.000 vehículos**.

En el país, cada gobierno local **ejecuta acciones para reducir su huella de carbono** y se rige a la norma de la calidad del aire, que establece los límites máximos permisibles de contaminantes en el aire. El MAE mantiene convenios con los municipios para hacer estas mediciones en **Santo**

Domingo, Milagro, Quito, Guayaquil, entre otras urbes. **La Capital es la tercera ciudad más contaminada del país.**

Se calcula que el parque automotor ecuatoriano **es de dos millones de unidades**. Entre el 2010 y el 2015, creció un 57%. Según el Ministerio del Ambiente (MAE), **el transporte motorizado** representa más de la cuarta parte (21%) del total de emisiones de GEI del sector energético, seguido por la generación de energía para **las industrias**.

La baja calidad del diésel, usado en el transporte, es una de las complicaciones ambientales. Emite 2,8 millones de toneladas de dióxido de carbono. De esa cifra, **el 56% proviene de automóviles, buses y motos**. Los buses expulsan los gases, en forma de humo negro, que ingresa a los pulmones y provoca afectaciones en la población.

El caso Quito

El 100% del transporte público de la capital usa diésel. Lo mismo sucede con los **10.000 buses interprovinciales** que recorren el país. Un micro usa, en promedio, **50 galones diarios**. Los dirigentes de los transportistas han informado a las autoridades sobre la problemática que genera la pobre calidad de este combustible. Se busca mejorar los estándares del diésel para la refinería de Esmeraldas, a fin de lograr derivados con **especificaciones Euro 5**". El país se ajustó a **la norma Euro 3**, que controla las emisiones de todos los vehículos que circulan en el territorio nacional. A mayor el nivel Euro, mayores son las exigencias en la disminución de las emisiones. El 80% de buses interprovinciales opera con esa norma, mientras el 20% lo hace con **la Euro 2**. Está previsto que, a partir de 2019, **todo el transporte público** y los que usan diésel, **se rijan a la norma Euro 3**.

En sesión ordinaria, el Concejo Metropolitano de la Capital aprobó la reforma al **capítulo 3 de la Ordenanza Metropolitana 213**, relacionada con la contaminación vehicular en el **Distrito Metropolitano de Quito (DMQ)**, para mejorar la calidad del aire de Quito. La aprobación contó con el respaldo unánime del Concejo, y dispone -entre otras resoluciones-, que **se mantengan las dos revisiones técnicas** vehiculares para los automotores de carga, transporte público y comercial que circula en el **DMQ**. Esta medida entró en vigencia desde el 2018.

"Esta nueva norma establece requisitos más exigentes en materia de controles para mejorar la calidad del aire en nuestra ciudad y fue fruto de un amplio consenso en el Concejo Metropolitano", señaló el alcalde Mauricio Rodas.

Entre los puntos relevantes de la reforma a la ordenanza aprobada son:

1.- Un control, que incluirá pruebas físicas, determinará si los vehículos están calibrados a las condiciones particulares de Quito. Esto asegurará el cumplimiento de la norma

de emisiones vehiculares vigente para vehículos nuevos que entren a operar en la ciudad, además del **correcto funcionamiento del vehículo**. En la actualidad se efectúan controles documentales de las condiciones mecánicas de los vehículos que ingresan para ser comercializados en el país.

2.- Además, se implementará **un sistema de marcación** de catalizadores o dispositivos post-combustión, con el fin de evitar que se manipule este componente, al momento de someter al vehículo a la revisión técnica vehicular.

3.- Para vehículos nuevos, modelo 2019 en adelante, el límite de opacidad será del 30%, lo que reducirá las emisiones vehiculares. Este límite es hoy del 50%, exigiendo que **los vehículos de transporte público y comercial** en circulación, a diésel, sean Euro 3.

4.- La medición dinámica de emisiones para vehículos de transporte público y comercial, que permite identificar aquellos casos en los cuales los vehículos fueron manipulados, con el fin de aprobar la revisión técnica vehicular obligatoria.

5.- Quito será la primera ciudad en el país en **medir material particulado 2.5**, en la revisión técnica vehicular obligatoria, que es una de las principales causas de afecciones respiratorias.

6.- Se refuerzan las sanciones económicas a los infractores y se prevé la aplicación inmediata de la sanción de 10 a 37,50 dólares (el 10% de una remuneración básica unificada).

En el país se busca importar flotas de buses eléctricos y mejorar la calidad de los combustibles para los automotores.

La importación de vehículos **operados con energía eléctrica** es una alternativa para reducir la Huella de Carbono. En Quito circulan tres buses eléctricos, importados por la empresa **BYD E-Motors Ecuador**, a pedido de operadoras privadas. Durante los tres meses de prueba, uno de los articulados recorrió 9.000 kilómetros... **sin generar emisión contaminante alguna**. Un bus que opera a diésel emana a la atmósfera, al menos, **12 toneladas de CO2**.

La proyección es importar 20 buses eléctricos para Quito y otros 20 para Guayaquil. El costo de **una unidad eléctrica** (\$ 400.000), supera el valor de **un bus a diésel** (140.000 o 310.000 dependiendo de la carrocería). El ahorro es en costos de mantenimiento. Estos vehículos se cargan por la noche y, al otro día, **están habilitados para recorrer 300 kilómetros**. La Organización de Naciones Unidas (ONU) indicó que si las 22 principales ciudades latinoamericanas reemplazaran su flota de **buses y taxis, por vehículos eléctricos**, se ahorrarían **\$ 64.000 millones en combustibles** desde ahora hasta el año 2030; **se dejaría de emitir 300 millones de toneladas** de dióxido de carbono y, también, evitaría **la muerte prematura de más de 36.500 personas**, como consecuencia de las enfermedades respiratorias, asociadas con el problema.

“Los vehículos eléctricos son el medio de transporte más eficiente que existe en la actualidad, pues se alimentan de electricidad, en lugar de combustibles fósiles”. **Gustavo Máñez, coordinador de cambio climático de la ONU Medio Ambiente para Latinoamérica.**

El caso de Cuenca

Un estudio de plan de acción de reducción de huellas, que arrancó en mayo de 2016, impulsada por el **Banco de Desarrollo de América Latina (CAF)** y la **Agencia Francesa para el Desarrollo y Servicios Ambientales**, reveló los índices de contaminación en **la ciudad de Cuenca**. Dentro del proyecto, se midió **la huella hídrica** y **la de carbono** de Cuenca a través de parámetros, como **la emisión de CO2** en vehículos de transporte urbano, particulares y en otras actividades. Con respecto a la huella de carbono de Cuenca, los mayores niveles de contaminación son los que emite el transporte público (buses), **con un índice de 55%**.

El sector industrial no se queda atrás y **muestra registros del 16%**. En el ámbito residencial, **la contaminación llega a 15%**; en cuanto a los residuos, **se ubica en 10%**, el sector comercial e institucional en 4% y **la agricultura, en 0,0003%**.

La huella de carbono del área urbana es de 80%, mayor al área rural en un 20%, ya que la población se concentra más en el área urbana, y es donde se realiza la mayor parte de las actividades emisoras de gas de efecto invernadero.

En 2016, en Cuenca **se emitieron 1'500.000 toneladas de CO2**, lo que representa el 0,4% de las emisiones que se registran en el país. “Para compensar estas emisiones de un año se necesitaría alrededor de 5'000.000 de árboles plantados, durante 10 años”, considera **Catalina Albán**, directora de la **Comisión de Gestión Ambiental (CGA)**, y sostuvo que este estudio constituye una herramienta para la toma de decisiones de gran alcance para la ciudad, así como **para promover acciones** que contribuyan a mitigar el cambio climático. “Se hará a nivel local y considerando las ciudades que forman parte del **proyecto Huella de Ciudades, Quito, Guayaquil, Loja**”.

La capital azuaya se encamina a ser ciudad saludable. Su alcalde, Marcelo Cabrera Palacios, señaló que el propósito de los estudios realizados a la **huella hídrica y a la huella de carbono**, son para consolidar a la capital azuaya como **‘Ciudad Sostenible’**. El estudio contó con la colaboración del **Banco de Desarrollo de América Latina (CAF)**, que **aportó \$ 90.000**, no reembolsables, y una contraparte de la Alcaldía de la ciudad, **que asciende a \$ 40.000**.

Siete millones de personas mueren por aire no apto, debido a la contaminación producida por el parque automotor de las ciudades.

La Organización Mundial de la Salud (OMS) señala que la contaminación atmosférica ambiental provoca siete millones de muertes anuales, por causas **directamente relacionadas con la polución**. “Lo más dramático es que las cifras se han estabilizado. Que, a pesar de los progresos logrados y de los esfuerzos en marcha, todavía la inmensa mayoría de la población mundial, el 92%, respira aire contaminado en unos niveles muy peligrosos para la salud”, denunció **María Neir, directora de Salud Pública y Medio Ambiente de la OMS**.

El organismo internacional considera que la contaminación es un factor de riesgo esencial en muchas enfermedades no transmisibles y está directamente relacionada con el 24% de las defunciones por **dolencias cardíacas**; el 25% de los decesos por **apoplejías**; el 43% de los fallecimientos por **obstrucción de las vías respiratorias** y el 29% de los óbitos por **cáncer de pulmón**. En algunas regiones, la arena y el polvo del desierto, la quema de desechos y la deforestación son fuentes adicionales de polución, que también pueden agravarse debido a factores geográficos, meteorológicos y estacionales. Esas partículas penetran en el organismo a través de los pulmones y el sistema cardiovascular.

Las muertes, **según los cálculos de la OMS**, tienen -como causa- **cinco dolencias**, que algunas veces se dan de forma simultánea: neumonía, ictus, cardiopatía isquémica, enfermedad obstructiva pulmonar crónica y cáncer de pulmón.

De acuerdo con la agencia sanitaria de la ONU, la polución causa enfermedades potencialmente mortales como derrames cerebrales, ataques al corazón, obstrucciones pulmonares e infecciones respiratorias, incluye neumonía, que es una de las principales causas de muerte de los menores de cinco años.

El médico Carlos Fuentes explicó que, al respirar, las partículas ultrafinas son transportadas por la sangre hasta las arterias. El cuerpo detecta unos compuestos extraños y la grasa en la sangre empieza a acumularse en la pared de la arteria. Esta alteración se la conoce como **aterosclerosis**, y, con el tiempo, resulta en **infartos del cerebro o corazón**.

El **Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia (Unicef)** estima que alrededor de 2.000 millones de niños en el mundo viven en sectores en donde la contaminación exterior supera los parámetros aceptables. 📍

Aproximadamente, 570.000 menores de cinco años de edad pierden la vida al año por causa de infecciones respiratorias. Pensemos en cuánto perdemos todos y trabajemos para evitar la contaminación que tantas muertes ocasiona.