

TEMAS DE CIUDAD

El transporte de cargas en la ciudad y su incidencia en la calidad del aire.

Cerca de un millón y medio de vehículos circulan diariamente por las calles de Santiago. Por esta causa, es posible que cada vez que la ciudad enfrenta episodios críticos de contaminación, las informaciones se concentren en la cantidad de automóviles que no podrán circular al día siguiente, ya que las medidas que adopta la autoridad en tal sentido, afectan individualmente a millones de personas.

¿Pero qué ocurre con las otras fuentes móviles, como es el caso de los camiones de carretera?

Según los resultados del último inventario de contaminación en la Región Metropolitana, estos vehículos emiten anualmente el 16,3% de Material Particulado respirable (PM10), contra un 11% de los automóviles, mientras que el “aporte” de Material Particulado fino (PM2,5), que es la fuente primaria de impacto en la salud, es de 18,7% para los camiones, contra 6,9 por ciento de los vehículos livianos

INVENTARIO DE EMISIONES ANUAL, ESCENARIO 2005, REAL REGIÓN METROPOLITANA (Aporte porcentual a las emisiones)							
Caegoria de	PM10	PM2,5	CO	NOx	COV	SOx	NH3
Fuente	ton/año	ton/año	ton/año	ton/año	ton/año	ton/año	ton/año
Industria	27,0%	26,3%	3,2%	23,9%	7,3%	96,2%	0,7%
Combustión de Leña Residencial	14,8%	17,8%	3,4%	0,2%	7,2%	0,1%	0,2%
Otras Residenciales	1,7%	1,8%	0,1%	2,2%	39,9%	2,2%	11,6%
Comerciales	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%
Quemas Agrícolas	5,3%	6,2%	0,9%	0,2%	0,2%	0,1%	0,0%
Otras Areales	13,9%	12,3%	2,2%	0,3%	18,0%	0,0%	84,3%
Total Estacionarias	62,7%	68,1%	10,0%	30,1%	80,8%	98,7%	96,8%
Buses	6,7%	2,3%	0,2%	5,5%	0,2%	0,1%	0,0%
Camiones	16,3%	18,7%	1,5%	24,4%	2,1%	0,3%	0,0%
Vehículos Livianos	11,0%	6,9%	87,4%	37,9%	16,5%	0,5%	3,1%
Fuera de Ruta	3,3%	4,0%	0,9%	2,1%	0,3%	0,3%	0,1%
Total Móviles	37,3%	31,9%	90,0%	69,9%	19,2%	1,3%	3,2%
TOTAL	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

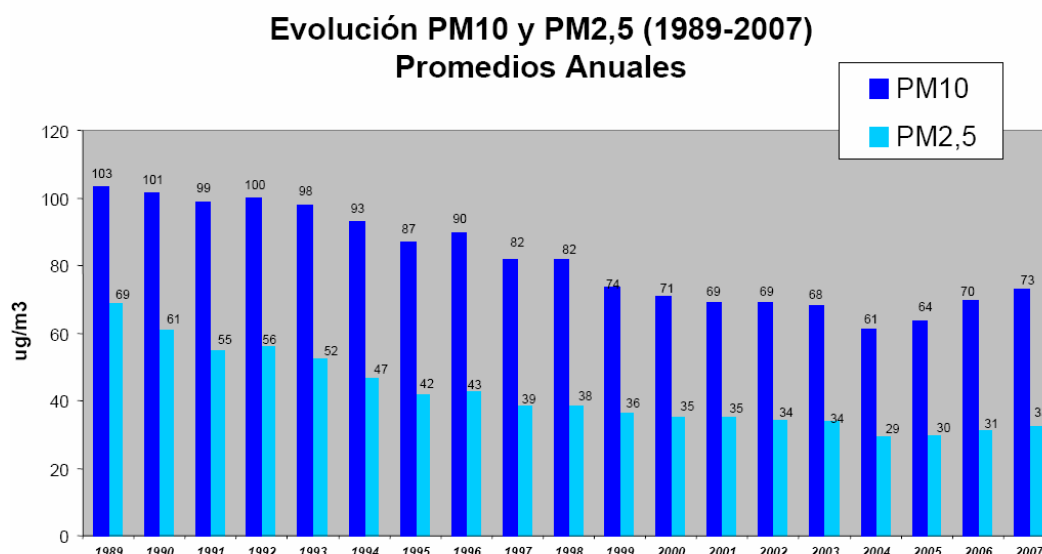
(Fuente: CONAMA RM)

A pesar de estos datos "duros", se enfatiza como solución, mayores restricciones a los vehículos livianos con convertidor catalítico, mientras que para el caso de los vehículos de carga, las medidas que entrarían vigencia en el mediano y largo plazo.

Es necesario recordar que la segunda auditoría internacional hecha al PPDA, planteaba en 2006 que “La actual inspección aleatoria de emisiones realizada a los buses en la vía pública, debería extenderse a los camiones”

Asimismo, los promedios anuales de PM10 y PM2,5, muestran tendencia al alza, como se aprecia en la figura siguiente:

Evolución MP10 y MP2,5



(Fuente: CONAMA RM)

¿Qué ha pasado con la fiscalización? En el subconsciente colectivo, los camiones parecieran no existir. Resulta curioso, pero existe la tendencia a aceptar como algo normal e inevitable, el hecho de que un gigantesco camión paralice el tránsito para maniobrar en calles congestionadas o que permanezca por horas estacionado en bienes de uso público para descargar mercaderías.

Irregularidades de esa naturaleza son evitables, si a estas fuentes móviles de contaminación se les aplicara las normas que para ellos rigen, con la misma estrictez que se impone para el resto. Hay quienes erradamente sostienen que no se puede paralizar actividades productivas, intentando justificar la "manga ancha" con el transporte de cargas, pero la realidad, si es analizada desde el punto de vista de la racionalización, demuestra lo contrario.

Los camiones pueden ser parte muy importante de la solución del problema.

Para que ello sea posible, es necesario analizar la situación que hoy vive Santiago con los actuales sistemas de distribución, donde los establecimientos comerciales reciben a distintos vehículos de carga que los abastecen de mercaderías diversas, procedentes de distintos puntos.

Esta realidad es posible transformarla, mediante el uso de la infraestructura que permite la racionalización del transporte de cargas al interior de la ciudad. Los países desarrollados cuentan con centros logísticos alejados del casco urbano, que sirven de freno para el ingreso de grandes camiones a las vías de circulación de automóviles. En estos recintos, las cargas son traspasadas a vehículos más pequeños, con tecnología no contaminante, que son los que acceden a las zonas pobladas para realizar la distribución a sus respectivos destinos, llevando toda la mercadería que un negocio de barrio necesita para sus ventas.

Del mismo modo, la racionalización del transporte para grandes tiendas, supermercados y faenas propias de la construcción se puede aplicar mediante una ordenanza que establezca horarios nocturnos para esas tareas, lo que les permitiría usar las vías de circulación y estacionamientos cuando el flujo vehicular es mínimo.

El impulso que la autoridad debe dar para el uso de esta infraestructura disponible, e incentivar la construcción de nuevos centros logísticos, es una tarea pendiente.

Carlos De Ferrari F.

Temas de Ciudad