

PROPUESTAS DE LA COALICION CIUDADANA POR EL AIRE PARA LA ACTUALIZACIÓN DEL PLAN DE PREVENCIÓN Y DESCONTAMINACIÓN DE LA REGION METROPOLITANA DE SANTIAGO

Introducción:

Las organizaciones ambientales reunidas en la Coalición Ciudadana por el Aire, han constatado que las realidades que muestran los diagnósticos de la situación del aire en la Región Metropolitana son altamente preocupantes. En los últimos años se registra un importante retroceso en varios parámetros. Considerando que muchas de las soluciones técnicas más limpias ya prácticamente se han agotado, como la referida a la reducción del azufre en el diesel, el cuadro no es tranquilizador.

Tal como lo hemos evidenciado en las reuniones del Comité Ampliado del PPDA-RM, presididas por el Intendente, esta situación de retroceso ambiental a que nos referimos se explica en parte por el desmantelamiento del Plan de Descontaminación en algunas de sus medidas más relevantes, como aquella que congelaba la expansión de la ciudad sobre las tierras agrícolas. Por otro lado, el retroceso también ha sido generado por la falta de cumplimiento de las normas contenidas en el Plan vigente. A este respecto, el incumplimiento de las compensaciones debidas por los grandes emisores industriales, la no instalación de filtros en el transporte público y camiones, el retraso del programa de reforestación y la no materialización del programa de aspirado de calles, dejan de manifiesto la falta de compromiso político de las autoridades competentes con la descontaminación del aire de la Región Metropolitana.

Frente a lo anterior, las organizaciones integrantes de la Coalición, expresamos nuestra voluntad en orden a exigir las responsabilidades de las autoridades que con su proceder negligente, han provocado un daño cierto y relevante a la salud de la población.

Paralelamente, en el marco del proceso de actualización del PPDA en curso, venimos en plantear las siguientes demandas, que consideramos permitirían lograr avances efectivos en la descontaminación de nuestra ciudad.

I.- Propuestas de Medidas Estructurales

1.- Establecimiento de Norma de Material Particulado Respirable Fino:

Si bien es cierto puede considerarse fuera del marco estricto de la actualización del Plan vigente, no podemos dejar de señalar que resulta un imperativo moral el que la autoridad dicte las normas que sean necesarias para un proceso de real descontaminación. Normar el MP respirable fino es una medida estratégica, que permitirá definir adecuadamente la magnitud del desafío pendiente y que entregará señales claras y de largo aliento a todos los actores.

2.- Reposición de la medida M4OTR1 del D.S N° 16 de 1998, original Plan de Prevención y Descontaminación de la Región Metropolitana, congelando nuevamente el límite urbano:

Dicho Plan exigía mantener en su calidad de tales las áreas verdes, las áreas de valor natural y las áreas silvoagropecuarias establecidas en el Plan Regulador Metropolitano de Santiago. Ello resulta absolutamente necesario, pues una ciudad que se expande genera viajes motorizados más prolongados y por ende una mayor emisión de contaminantes. Esta expansión fomenta el uso del automóvil y resta eficiencia al transporte público, además de producir deforestación y pérdida de suelo vegetal de alta calidad, entre otros graves impactos ambientales y sociales, como la marginalidad y la segregación socioespacial.

3.- Impulsar un Ordenamiento Territorial Sustentable mediante las modificaciones que correspondan al Plan Regulador Metropolitano de Santiago:

Al interior de la ciudad, debe orientarse el desarrollo hacia el transporte público, estableciendo subcentros cívicos y de servicios en torno a los principales ejes de transporte público, favoreciéndose en su entorno una densificación adecuada, un entorno caminable, espacios públicos de calidad y restricciones al uso de automóviles.

Al nivel regional, en el marco de impedir la conurbación, deben fortalecerse las pequeñas ciudades inmersas en el medio rural, como Talagante, Peñaflor, Paine, Colina, localizando servicios públicos, incentivando el establecimiento de actividades económicas y robusteciendo el carácter rural del resto del territorio. Esto debe extenderse a otras ciudades pequeñas que, encontrándose fuera de la cuenca de Santiago, pueden también constituir este sistema rur-urbano (meta-ciudad), es decir, de ciudades autosustentables que interactúan entre sí y con el territorio rural que las rodea.

4.- Protección Efectiva de la Precordillera Santiaguina:

Esto mediante la fiscalización rigurosa de normativa vigente: DS82 y DS 327 de 1974 que establece que: “Prohíbese la corta o aprovechamiento en cualquier forma de los árboles y arbustos que se encuentran situados en los terrenos ubicados dentro de los siguientes límites ...”.

La protección de la precordillera favorece la retención de partículas (bosque esclerófilo y hoja perenne), controla los procesos erosivos y permite la infiltración de aguas lluvias, además, de favorables impactos en relación a protección de fauna y flora nativa, recreación, contacto natural, y belleza escénica.

5.- Prohibición de la Quema de Leña en el Área Urbana:

Discrepamos abiertamente con la propuesta oficial de establecer normativas técnicas para viabilizar las estufas a leña en el Santiago Urbano. En el mejor de los casos, estos equipos triplican las emisiones de las otras alternativas de calefacción. Pero ese mejor de los casos es prácticamente imposible de alcanzar. El adecuado funcionamiento de un sistema normativo como el propuesto por la autoridad implica un esfuerzo de fiscalización imposible de llevar adelante en términos de costos. Se trataría de fiscalizar cientos de miles de equipos que estarían al interior de los hogares para ver si son los permitidos, pero además fiscalizar si están usando la leña adecuada. A este respecto, habría sido conveniente que la autoridad diese pleno cumplimiento a la letra g) del artículo 45 de la ley 19.300, que obliga a señalar los costos y beneficios de las medidas propuestas en un Plan de Descontaminación. Sería en extremo interesante conocer cuál es el costo en fiscalización necesario para el efectivo funcionamiento de una normativa como la propuesta. A nuestro juicio, sencillamente debe restablecerse la exigencia, planteada por la Auditoría Internacional y la propia Conama en su momento, de prohibir completamente la quema de leña. Ello es, naturalmente, una medida mucho más factible de fiscalizar

6.- Compensación de Emisiones para Nuevas Fuentes Móviles:

Con el fin de impedir el aumento de las emisiones del transporte, debe establecerse un sistema de compensación de emisiones, similar al existente para las fuentes fijas. Ello resulta especialmente necesario en consideración al explosivo aumento del número de automóviles particulares. La compensación de las fuentes móviles debe considerar todos los impactos atmosféricos, esto es, además de las emisiones de escape, las emisiones evaporativas y la recirculación de material particulado. Esta compensación debe alcanzar la misma proporción a que están sometidas las fuentes fijas, con el objetivo de dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 45, letra f) de la Ley 19.300. La implementación de esta medida será un fuerte estímulo al retiro de los vehículos más antiguos en funcionamiento, los que serán la vía natural para efectuar la compensación requerida.

7.- Tarifación Vial:

La congestión vehicular tiene un impacto directo en el aumento de la emisión de contaminantes, razón por la cual deben establecerse mecanismos que permitan la internalización de las externalidades producidas por este concepto. Para ello, el Ministerio de Transportes debe impulsar a la brevedad la dictación de la normativa correspondiente, a la luz de los estudios ya disponibles en cuanto a los efectos de distintos perímetros de tarifación.

8.- Plan de Reducción de Estacionamientos:

La facilidad de estacionar genera un estímulo al uso del automóvil. Por otro lado, ocupar espacio vial con estacionamientos favorece la congestión, la que a su vez repercute en el aumento de emisiones. Debe definirse un plan de eliminación de estacionamientos en la vía pública. Adicionalmente, no deben autorizarse nuevos estacionamientos subterráneos en bienes nacionales de uso público, en áreas que cuenten con redes de transporte colectivo.

9.- Incentivo al Uso de la Bicicleta:

Para ello deben destinarse los recursos necesarios para la rápida ampliación de una red de ciclovías que cumplan con los estándares técnicos y ambientales requeridos. No debe permitirse un flujo motorizado intenso en torno de ciclovías, pues implica un impacto negativo directo sobre la salud de los usuarios. Deben contemplarse modificaciones normativas que fortalezcan el uso de toda la red vial en condiciones de seguridad para los ciclistas.

Debe exigirse la instalación de estacionamientos seguros en locales de atención de público y estaciones de transporte público, de modo de promover la intermodalidad, y estacionamientos de bicicletas gratuitos y seguros en todos los estacionamientos de autos.

10.- Impuesto a las Emisiones Asociadas al Aeropuerto Arturo Merino Benítez:

El principal aeropuerto del país, que concentra la casi totalidad de los vuelos internacionales y un gran porcentaje de los nacionales, está ubicado en la comuna de Pudahuel, la que junto a Cerro Navia, son las más contaminadas de Santiago. Estas comunas, además de alta contaminación, presentan también importantes niveles de pobreza. Tenemos entonces que los sectores de mayores recursos, que son los que acceden al transporte aéreo, contaminan con sus viajes a los de menos recursos.

Ante ello, proponemos que el Ejecutivo envíe al Parlamento un proyecto de ley que establezca un impuesto a los vuelos (de pasajeros y carga) que salgan desde Pudahuel, con el objeto de internalizar en parte los daños ambientales producidos por el funcionamiento del terminal aéreo. Para el cálculo del impuesto, deben considerarse no sólo las externalidades producidas por los motores de las aeronaves, sino también la recirculación de material particulado producto del rodado sobre la losa, las emisiones de los vehículos terrestres de apoyo interno y las emisiones del tráfico vehicular inducido por el aeropuerto. Este impuesto debe destinarse a un intensivo programa de reforestación en las comunas cercanas y a elevar los estándares de los centros de atención de salud, así como otros programas de mejoramiento ambiental.

11.- Optimización del Sistema de Transporte Público Masivo:

De acuerdo a la información entregada por las autoridades del Metro, resulta posible aumentar la frecuencia de los trenes y el número de vagones por tren. Ello constituye una necesidad de primer orden a fin de maximizar la cantidad de pasajeros transportados por este medio, el que genera bajísimas emisiones directas.

Es imprescindible que se resuelva y revierta la grave crisis provocada por la pésima planificación, e implementación del Transantiago, para lo cual demandamos un mucho mayor involucramiento estatal en el financiamiento, gestión y operación del transporte público superficial.

12.- Plan de Relocalización industrial:

En atención a la gran concentración de las emisiones industriales (150 fuentes responsables del 80% de la contaminación del sector), debe impulsarse un plan de relocalización de las mismas. Este debe contemplar incentivos a ser diseñados por el Ministerio de Hacienda. Sin embargo, la primera medida para avanzar en la relocalización es exigir el cumplimiento efectivo de la normativa aplicable sobre compensaciones, respecto de la cual se registra un incumplimiento del 80%. Por último, debiese comenzar prontamente el trabajo para el establecimiento de las nuevas normas de emisión para industrias, correspondientes a la futura norma de MP 2,5. Con ello se entregarán señales de largo plazo al sector, a fin de que este tome las mejores decisiones económicas.

13.- Programa de Forestación Urbana:

Se debe reformular el plan de forestación urbana, con la participación de los municipios y organizaciones sociales. Este plan debe ser integral y considerar los siguientes aspectos: especies, lugar de plantación, riego y mantenimiento; unido a un plan de educación a los jardineros, jardineras y población en general. Se debe propiciar la utilización de residuos orgánicos para abonar las áreas verdes de la ciudad.

Exigencia de compensación de plantación de 10 árboles por cada árbol cortado como parte de proyectos públicos o privados.

14.- Gestión e Institucionalidad:

En atención a las observaciones de la Segunda Auditoría Internacional sobre la institucionalidad a cargo de administrar el PPDA se hace necesario avanzar en la reforma institucional de manera que una sola entidad sea la que administre, gestione e implemente el Plan de Prevención y Descontaminación. Es necesario además, establecer para cada una de las medidas quién será el responsable política y técnicamente y quién se hará cargo de su fiscalización. Asimismo, El Plan deberá contar con el presupuesto necesario para financiar cada una de las medidas y políticas de descontaminación de la ciudad de Santiago.

Adicionalmente, se debe mejorar y actualizar los sistemas de monitoreo de la calidad del aire y de pronósticos para decretar episodios críticos de contaminación (en base a material particulado fino).

II.- Propuestas sobre Mejorías Tecnológicas

1.- A partir del año 2009, exigencia de norma Euro IV/EPA 2007, con filtro de partículas de fábrica, para todo tipo de vehículos:

No existe justificación para un mal entendido gradualismo en materia de normas para vehículos nuevos. Las normas Euro IV están vigentes en Europa desde enero del año 2005. Es más, en este mes de octubre entró en vigencia la norma Euro V para vehículos pesados. El creciente deterioro de la calidad del aire en Santiago y en varias otras regiones del país exige no dilatar más medidas de mejoramiento tecnológico hoy disponibles. Vehículos Euro IV ya se comercializan en Chile por varias marcas. El que el Gobierno permita que sigan ingresando al país vehículos de tecnología obsoleta favorece prácticas de competencia desleal en contra de la salud de las personas. En ese sentido se pronuncia expresamente la auditoría internacional al PPDA.

2.- A partir de 2010, exigencia de nuevas normas Euro o equivalente, con filtro, simultáneamente a su entrada en vigencia en Europa o Estados Unidos, para todo tipo de vehículos:

Resulta altamente inconveniente que se establezcan diferencias locales para la entrada en vigencia de las normas internacionales sobre mejoramiento tecnológico en materia de contaminación. A este respecto la Auditoría Internacional al plan de Descontaminación señala “Toda vez que se incorpore una tecnología mejorada en la fabricación de vehículos, Chile debe insistir en recibir este nuevo tipo, para ser ofrecidos simultáneamente con las últimas regulaciones de emisión implementadas en la Unión Europea o en los Estados Unidos”.

3.- Exigencia de Norma Euro III para motos y motocicletas a partir de 2009:

Tampoco se percibe en este caso cuál puede ser la justificación no exigir de inmediato la mejor tecnología disponible para las motos. Hoy se comercializan en el mercado chileno vehículos de este tipo que cumplen con la norma Euro III, que incorpora convertidor catalítico. Tampoco en este caso se percibe la razón de dilatar la entrada en vigencia de esta normativa técnica.

Santiago, octubre de 2008

Coalición ciudadana por el Aire:

ACCIÓN ECOLÓGICA – CODEFF – OLCA – RENACE – TERRAM
DEFENDAMOS LA CIUDAD – CEIBO MAIPU – CHILE SUSTENTABLE
INSTITUTO DE ECOLOGÍA POLÍTICA
CONSEJO ECOLOGICO PUDAHUEL AGUAS CLARAS – RAJAS STGO
RED CIUDADANA POR LA DEFENSA DE LA PRECORDILLERA
CHILE PROCICLISTA – COMITÉ PROTECCIÓN PIRQUE
RED ECOLÓGICA CHILE – CENTRO FORMACIÓN AMBIENTAL PUDAHUEL