

Políticas para enfrentar la contaminación de Santiago

La situación de la contaminación y los problemas ambientales de la región Metropolitana de Santiago constituye una de las situaciones más difíciles en el país. Se trata de un fenómeno de larga data, donde se han acumulado dificultades de muy distinto tipo y en donde han intentado distintas soluciones. Además de los graves efectos en la calidad de vida y salud de la población que conlleva el mal aire de la capital, se trata de una situación en que la opinión y el juicio (o prejuicio) de algunos actores suele ser muy subjetiva y descalificatoria. Pocas cosas son más "seguras" que dispararle a cualquier política o programa para mejorar el aire de Santiago. Las instituciones y/o personeros ambientales se encuentran "a merced" de francotiradores, los que saben bastante bien lo difícil que es tener éxito en esta materia y que los logros sean percibidos por la gente.

Los indicadores de calidad del aire de Santiago muestran en los últimos diez años una situación levemente mejor. Nos referimos a las mediciones que incluso se han ido perfeccionando, con más estaciones, mejores tecnologías y mayor control ciudadano.

Esto ha ocurrido en los últimos diez años, que no ha sido cualquiera década de desarrollo. En este tiempo prácticamente se ha duplicado el nivel de actividad económica en el país y en la región. Es más, el parque de vehículos se ha casi triplicado. Es decir, en la década de mayor expansión económica en el Gran Santiago de todo este siglo, la calidad del aire registrada científicamente tiene un leve mejoramiento.

Hace diez años por la Alameda circulaba una tremenda cantidad de buses de la locomoción colectiva. Hoy día, diez años después, **circula la mitad de los buses**, porque hemos establecido la licitación de recorridos, tenemos paraderos diferidos y líneas propias para el transporte público. Los tiempos de viaje se han reducido a menos de la mitad. Cualquier fotografía mostraría estas tremendas diferencias. Insistamos además en que en esta década se ha más que duplicado el producto y se han integrado al desarrollo muchos sectores sociales que han superado su condición de pobreza (aproximadamente un millón de pobres habrán abandonado dicha condición entre 1990 y el año 2000). O sea que, la demanda por viajes al trabajo, a la escuela, a los servicios, etc., habrán crecido a más del doble. Y, **el aire es levemente mejor y el transporte público es claramente mejor.**

Santiago tiene mucho "más" METRO terminando la década del 90. Prácticamente **se han triplicado el número de viajes** mediante este medio ecológicamente tan sustentable. Aún siendo una inversión tan cara se han producido expansiones de líneas, ha aumentado su integración con otros medios de transporte y se cubren plenamente los costos de operación.

Uno de los problemas más complejos de la contaminación del aire es el polvo en suspensión. Como producto de la construcción de poblaciones sin pavimentación durante décadas se fue acumulando un déficit impresionante de calles y pasajes de "polvo y barro", lo que incluso hace que la contaminación por polvo dos días después de una lluvia sea muy considerable. Un catastro de déficit señalaba en 1994 un total de 1258 kilómetros en calles y pasajes en la Región Metropolitana. A 1999 se habrán construido **922 kilómetros de calles y pasajes** mediante el programa de los pavimentos participativos. Los alrededor de 300 kilómetros que restan debieran completarse entre el 2000 y el 2001.

Este programa incluye participación ciudadana, ahorro de la gente, gestión municipal, concurso y puntaje público. En la región metropolitana más de 5000 comités de pavimentación se han constituido y han cubierto su necesidad. Esta es **una contribución notable a reducir la contaminación del aire, con organización y conciencia ciudadana.**

Las emanaciones industriales al aire son uno de los problemas graves del aire de Santiago. En la última década son muchas las industrias que han avanzado en procesos de reconversión tecnológica. Es más, las indicaciones de las cifras nos muestran una reducción muy significativa y en plazo de dichas emisiones industriales, lo que es un buen antecedente para avanzar en el control de las pequeñas partículas hacia adelante. Este es un hecho importante y expresa una **colaboración muy significativa de la comunidad empresarial, la que debe extenderse con fuerza en el transporte.**

En la década del 80 el área urbana cubierta por la región metropolitana se duplicó, producto de una política irresponsable de liberalización del suelo y de una completa e ideologizada desregulación. Probablemente se trate del atentado más grave que ha afectado al Gran Santiago en su historia, puesto que los viajes se multiplicaron en esta ciudad extendida cual "mancha de aceite", lo que fue acompañado de una fortísima segregación social con importantes comunas a las que llegaron las familias pobres expulsadas desde zonas urbanas de mayor valor.

Desde 1990 el Gobierno comenzó a desarrollar una amplia política de vivienda y a adoptar medidas de control y gestión urbana en una situación tan difícil como la anteriormente descrita. El Plan Intercomunal Regulador de Santiago de 1994 ha marcado un hito en una nueva orientación de la ciudad, estableciéndose allí una opción por los subcentros de servicios, la recuperación de los barrios y la tarea de densificar la gran ciudad. Adicionalmente, una política cuidadosa sobre los bordes urbanos comenzó a estructurarse. Con todas las dificultades y aunque en este tiempo se han construido más viviendas sociales que nunca en la historia del país, **el Gran Santiago se ha extendido no más del 25%, o sea, cuatro veces menos que en la década anterior.** El mejoramiento de los barrios centrales y pericentrales es cada día más evidente en la ciudad, siguiendo el señero ejemplo de la comuna de Santiago, donde más de 10.000 viviendas respaldan la densificación y la renovación urbana. Este fenómeno se extiende a San Miguel y a otras comunas en las que es posible estructurar centros de servicios que permiten la satisfacción de las necesidades de la gente sin tener que viajar fuera de su barrio o su comuna para todo. Hoy día existe una normativa urbana para la localización de las actividades que cubre el conjunto del área metropolitana y completándose los planes reguladores comunales, se aseguran reglas del juego inmobiliarias claras, y una efectiva preservación del medio ambiente.

El Plan de Descontaminación del Aire de Santiago se integra a las acciones anteriores. Tiene un conjunto muy extenso de medidas y un horizonte temporal de 14 años para llevarlas a la práctica. Este Plan convocó a muchos especialistas y a representantes ciudadanos. Es evidente que se trata de un instrumento complejo que ha implicado un inédito esfuerzo de gestión coordinada entre agencias del sector público, municipalidades y actores productivos y organizaciones sociales. En muchas materias hay avances muy importantes, como fue desde 1998 **el programa de lavado y aspirado de calles**, las que cubre un servicio de un tercio de la cobertura total en la actualidad. La incorporación del **gas natural en el transporte público** se empujará con fuerza en este 1999.

Este plan ha debido enfrentar en 1999 las restricciones presupuestarias propias de la situación nacional. Con todo, en los programas y acciones más significativas públicas, **se ha asegurado una continuidad presupuestaria.** Los alcances o logros del Plan serán para 1999 menores a los proyectados porque no se han contado con los recursos presupuestarios adicionales. Para decirlo en términos de un ejemplo, la restricción presupuestaria impedirá terminar en el 2000 con todas las calles y pasajes pavimentados en la Región Metropolitana y debemos ajustar ese logro al 2001. Pero también es razonable sostener que en el horizonte temporal del plan de descontaminación tendremos años de mayor disponibilidad presupuestaria para ajustar el logro de metas y objetivos.

Este Plan requiere de mucho esfuerzo gubernamental, empresarial, municipal y social. Podemos avanzar más aceleradamente si contamos con más recursos, si somos más creativos en nuestra acción de los **Forjadores Ambientales en nuestro sistema educacional**, si mejoramos más finamente la acción concertada pública, si comprometemos más al sistema y la intitucionalidad municipal y si hay más organización vecinal para asegurar objetivos y logros específicos. Necesitamos ir creando más confianzas en la gente, ir mostrando las buenas prácticas y extendiéndolas.

También debemos avanzar más decididamente en la priorización del transporte público y en la racionalización del uso del vehículo particular. Debemos apostar más a una ciudad de barrios autosuficientes en donde se vaya reduciendo la necesidad del viaje, tenemos que afianzar la cultura del uso del metro y el transporte complementario con buses en superficie. Tenemos que construir más viviendas "en la ciudad" y no en sus bordes, tenemos que aprovechar plenamente los sitios eriazos, tenemos que mejorar y renovar nuestras poblaciones pobres en la ciudad. Por cierto que debemos mejorar la capacidad de fiscalización en todas las actividades e incluso avanzar en una concepción de fiscalización con capacitación a organizaciones sociales. Por cierto que debemos integrar a la reforma educacional y a la jornada ampliada una formación mayor en hábitos culturales favorables a la sustentabilidad y a la responsabilidad ciudadana.

El Plan de descontaminación es el instrumento más completo que se haya definido para enfrentar este grave problema ambiental. En esta década hemos avanzado importantemente. Pero falta mucho, el problema que enfrentamos es muy grave, tenemos que proponer más acciones y hacerlas bien, tenemos que avanzar a mayor tranco.

Pero lo que sobra son las descalificaciones fáciles. **Transformemos tanto prejuicio en propuesta de acción razonable y posible.** El campo de acción es tan grande que no dediquemos tiempo a las descalificaciones, que no nos ganen los prejuicios.

Superemos las discusiones artificiales. El Consejo de Ministros decidió considerar los indicadores biomédicos para tratar las emergencias ambientales y se inició el proceso de cambio de la norma de acuerdo a como lo señala la ley y el procedimiento. Se dijo que debíamos seleccionar los indicadores relevantes sobre la materia, los que definirán los especialistas. Pero, con la misma claridad se dijo que no eran indicadores para gatillar emergencias. No tenemos porque esperar que las bronconeumonías se extiendan más allá de toda norma para declarar emergencia ambiental. Para eso tenemos

instrumentos de medición de la calidad del aire, los que no sólo miden la situación actual sino que incorporan el pronóstico de calidad del aire. Dijimos e insistimos hoy, cuando un episodio de emergencia ambiental esté declarado, observemos la trayectoria de los indicadores biomédicos que se seleccionen y aunque el aire mejore si esos indicadores prevalecen, prolongamos la emergencia hasta que los indicadores cedan.

Puede haber mucha artificialidad en las polémicas ambientales. Las hemos vivido en muchos proyectos e iniciativas. Chile es hoy un país en donde una central hidroeléctrica puede ser construida si cumple con rigurosas condiciones ambientales. Lo mismo reza para un puerto, una explotación forestal o una implantación minera. **En sólo tres años hemos conseguido que todas las inversiones relevantes se sometan a certificación ambiental.** Eso es reconocido internacionalmente y da un marco de estabilidad y confianza al mundo empresarial y al mundo social. No se trata de parar los proyectos porque por su naturaleza constituyen una agresión ambiental. El desarrollo tecnológico permite cada día soluciones más sustentables y esa debe ser nuestra apuesta.

Mejorar el aire de Santiago es posible y también bien difícil. Requiere las medidas del Plan de Descontaminación y mejorar su eficiencia. Requiere más recursos de financiamiento y más cooperación de todos los actores. También requiere ir avanzando en que su financiamiento sea metropolitano y no nacional. Los santiaguinos debemos financiar y limpiar nuestro aire, especialmente los que tenemos recursos y a veces abusamos del uso del auto particular. La tarificación vial es una iniciativa pendiente en la dirección correcta, llevémosla a la práctica y complementémosla con otras iniciativas de privilegio del transporte público.

Por último, no se trata sólo de evitar las descalificaciones personales. Despejemos la idea de que mejorar el aire de Santiago es un problema institucional. Acordemos bien las políticas y las acciones. Perfeccionémoslas y allí, y sólo en función de ello, avancemos en nuevas formas institucionales.

Ese camino asegura perspectivas concretas de trabajo para superar el problema más grave del Gran Santiago.