

POR: ING. RAÚL M. VÁRELA B.
(*)

El 13 de enero del año en curso fue publicado en La Gaceta el 'decreto sobre los alcances que controlarán las emisiones de gases de los vehículos automotores, en los cuales se indica un plazo de un año para que tanto propietarios de vehículos, como el Gobierno, preparen las bases para su aplicación.

Nosotros estamos de acuerdo en la iniciativa, pero nos preocupa el procedimiento, sus costos y el tiempo de preparación para que el país esté listo.

La contaminación real: De acuerdo a estudios internacionales sobre contaminación del aire, en el área centroamericana, sólo Costa Rica y El Salvador, pueden clasificarse como países que le dan oxígeno al mundo, por sus bajos índices de contaminación del aire. Los principales gases contaminantes provienen de los antiguos procesos agrícolas que generan dióxido de carbono, dióxido de nitrógeno, metanos, seguidos de las emisiones que generan todo* tipos de gases por quemaduras de basuras y en tercer lugar están las emisiones de monóxido de carbono.

Si la intención es mitigar relevantemente el impacto contaminante de los gases en el aire, lo importante es: a) tomar medidas de control y modernización en las distintas etapas de los sistemas de cultivo, b) es necesario concientizar a la industria y en especial a los parques-industriales de que no quemen sus basuras al aire libre, c) es importante también la concientización de las municipalidades para que tampoco quemen sus basuras. Son estos grupos los que realmente están contaminando el



***Las emisiones contaminantes de los vehículos deben ser controladas aunque no son el principal ni único factor en contra de la pureza ambiental.*

Aire hondureño. El parque vehicular de 300 mil vehículos de este país no es el responsable de la mayor contaminación del aire y quizás lo de contaminación se deba, al despreden. Vial de las ciudades, a la falta de desarrollo de infraestructuras alternas en rutas de altas densidades, a la falta de mantenimiento, semáforos y señalamiento en las mismas, pero esto es responsabilidad de las autoridades, no de los propietarios de vehículos.

Quiénes son los mayores contaminantes: Las actividades agrícolas de todo tipo, azúcar, arroz, café, calderas, cementos, motores de generadores, licores y cervezas. También la industria textil, ya que un parque industrial está generando un promedio de 600 toneladas de basura mensual; en el país sólo un parque tiene un incinerador con control adecuado de las emisiones, los demás o las queman directamente o lo hacen en el

Basurero municipal

¿Será igual la Ley para toados?: Me pregunto ¿qué hará" el Gobierno con los taxis" diesel Isuzu que tienen casi 18 años de vida, o los famosos buses amarillos, se quedará el país sin taxis o sin buses? porque estos vehículos no pasarán la prueba de emisiones. ¿Revisará el Gobierno la calidad de los combustibles? ¿Qué se hará con 300 mil vehículos sin convertidores catalíticos y el monto del gasto?

Hablando de reparación inmediata: Para que "un vehículo pase las distintas pruebas y obtenga su Certificado de Emisiones debe de limpiar el carbón acumulado en su circuito de combustible, debe mantener sus filtros en excelente estado y debe instalar un convertidor catalítico en este caso de tres vías y según las instrucciones de, fábrica. El carbón se elimina mediante el trabajo de una máquina especial más un detergente también especial (pero esto sólo

es válido en motores sin desgaste), los filtros se compran y" el convertidor catalítico es una operación de instalación de especialistas, porque sino esto generará una contaminación peor. Motores viejos deberán repararse totalmente o cambiarse por otros, pero esto es un costo mayor.

Obligaciones del Gobierno-: La Unidad de Emisiones dirigida por una Comisión tiene en la Ley una serie de obligaciones sin definir detalles específicos, como los de los propietarios de vehículos. Por ejemplo, no se aclara del monitoreo y su seguimiento, cuál es nuestra calidad del aire, sus zonas graves, los tipos de monitoreo, no se definen cuando deben comenzar a * funcionar los centros de revisión y entrega de certificados, no se habla de revisar en el futuro los resultados de esta campaña y qué pasaría si todos los autos son arreglados, pero la contaminación casi es la misma, no se especifica cada

cuanto tiempo el público será informado de los avances en el control de emisiones, etc.

La envergadura económica de este programa: La sanción que se establece indican multas de 200, 350 y 500 lempiras, vehículos "que superen el 50% de las normas de emisión serán suspendidos de circular. Esto, significa, que por lo menos el 75% de los propietarios... de vehículos serán multados, el Gobierno tendrá ingresos mínimos de 45 millones de lempiras anuales". * Sin embargo, precios de los filtros, catalizador más el costo de la limpieza multiplicado por 225 mil vehículos significa un mercado mínimo de 675 millones de lempiras adicionales™ al programa nacional (la mayoría será en divisas). Además, parece que nadie ha considerado el tiempo que se requiere para revisar las distintas contaminaciones en los futuros Centros de Control de Emisiones, la revisión de los gases, la opacidad requiere en un vehículo pequeño una media hora, es decir para todos se requieren al menos ciento cincuenta mil horas de revisión..

¿Representa la capital la inedia contaminante de toda el país?: Hemos escuchado a funcionarios relacionados con la creación de la ley y su plan de cumplimiento, referirse, a la contaminación del aire inculcando a los vehículos, referenciado el caso vial de Tegucigalpa, esto es un error porque eso no representa las condiciones del resto de las ciudades del país Tegucigalpa tiene la herencia de malos gobiernos municipales que no han sabido planificar el desarrollo de la ciudad, en relación directa al

crecimiento de núcleos poblacionales, densidad particular de los vehículos y la falta de un eficiente sistema de transporte» público. Hoy esto ha generado congestión mientras de autos los cuales reducen en un 50% la vida útil del vehículo y por supuesto "generan más contaminación.

En el resto de las ciudades los congestionamientos vehiculares un tienen la relevancia contaminante local y mucho menos en el gran total de la contaminación nacional.

Conclusiones: a) Si con las matrículas y permisos de explotación de vehículos el Gobierno nunca está listo, creemos que con la extensión de "certificados de ambiente-será peor, b) De acuerdo al seguimiento de un monitoreo permanente el Gobierno debe iniciar por mitigar el impacto de la contaminación "del aire, obligando a los agentes contaminantes a tomar las medidas de mitigación y sancionándolos de inmediato, c) Las condiciones de nuestro país impiden que estemos listos a partir del próximo año para cumplir con dicha ley, ven particular. La nota de transporte. Colectivo, este plazo debe ser al menos el doble de lo que actualmente se indica, d) No se contempla en la ley la fijación de la calidad de los combustibles, la modernización del parque vehicular, la extensión de impuestos en accesorios y elementos anti contaminantes en los vehículos, capacidad de mano de obra, etc. e) El proyecto por su monto debe considerarse en la categoría de macroproyecto».

portante también se deben incluir medidas especiales para mitigar el impacto "de las intenciones de corruptos por desvirtuar el propósito de mejorar el ambiente, queriendo hacer grandes negocios son el cabildeo, intervención, reparación y extensión indebida de certificados de medio ambiente f) La ley no contempla el compromiso específico de aplicación de medidas inmediatas que las municipalidades deben tomar para evitar los congestionamientos vehiculares y el polvo de las calles, g) Los transportistas nacionales y la industria no van a absorber estos sobre costos de ajustes de motores, que para ellos representarán un mínimo por unidad de unos 4500 lempiras anuales, más un alza en los costos de mantenimiento hasta cambiar el motor, todo lo anterior que se suman al gran impuesto de los combustibles* matrículas, seguros, cambia*, de placas, permisos de explotación, etc. Por tanto se debe esperar una aceleración de la inflación en el primer trimestre del 2001. h) La Comisión Cuatripartita debe de informarnos por lo menos mensualmente de sus avances y del monitoreo de la calidad del aire, aclarar la situación a los talleres de cómo" deberán de inscribirse y cómo obtener el número de taller que se incluye en el certificado, do» cómo piensan hacer los operativos, cuando funcionarán los centros de control y su dirección, que se nos informe también de las distintas licitaciones y las inversiones millonarias de los equipos con los cuales se supervisarán las emisiones de los vehículos, qué se piensa hacer con los ingresos por multas, lo relativo a la confiscación del vehículo,

que se hará si no hay en el comercio convertidores catalíticos, etc. i) Pensamos que la presente ley, también se agrega a muchas otras Leyes a reciente emisión de las cuales algunos ciudadanos diputados se quejan de que no han sido suficientemente concertadas y "que por lo mismo darán origen a revisiones, modificaciones, ampliaciones, aclaraciones, etc. Creemos, por lo anterior, que su aplicación a partir del 14 de enero del 2001 es probable que será postergada. J) La contaminación "de un vehículo comercial no es igual a la de un privado, el índice de contaminación, de Tegucigalpa no es para todo el país por tanto deben haber aplicaciones especiales para estos casos.

(*) El presente documento es una condensación de un estudio investigativo del autor, quien además es miembro del GICH-US.