

AIRE, CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA Y TRANSPORTE

ACTUALIZACIÓN NORMATIVA E INSTITUCIONAL

- No hubo modificaciones en torno a la distribución de competencias entre la autoridad nacional y la CABA en lo que podría ser relevante para prevenir la contaminación atmosférica proveniente del transporte vehicular.

La autoridad de aplicación local se encuentra facultada para la realización de controles aleatorios respecto de todos los vehículos librados al tránsito en el ámbito territorial de la ciudad, lo cual incluye al transporte de pasajeros y carga. Sin embargo, es el organismo nacional (CNRT) quien se encuentra a cargo del control y habilitación de los vehículos afectados al servicio de transporte de pasajeros y carga, y no la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, que recibe el enorme impacto ambiental producido por vehículos que circulan en condiciones no aptas.

Es decir, se mantiene la legitimación de la Ciudad para controlar sorpresivamente y detectar infractores a la norma, procediendo a aplicar las sanciones que correspondan de acuerdo a la legislación, pero ésta no puede intervenir de modo directo en la prevención de esta contaminación procedente del transporte de pasajeros y carga, ya que es la CNRT quien posee dicha competencia.

- En lo que a la incorporación legislativa se refiere corresponde mencionar el dictado de la Ley 2586¹ – cuya reglamentación se aprobó por el decreto 1474/08² - que crea el Sistema de Transporte Público de Bicicleta para la CABA. El objetivo de la norma es promover el uso de la bicicleta como transporte saludable y respetuoso con el medio ambiente, y también como método alternativo y complementario de transporte para reducir los niveles de congestión de tránsito. Consiste en un sistema de transporte urbano de distribución y estacionamiento de unidades de bicicletas ubicadas en lugares estratégicos de la Ciudad, disponibles para su alquiler con el fin de ser utilizadas en el ámbito de la CABA.
- Como reforma a nivel institucional se menciona la creación de la Comisión Asesora de Expertos de Monitoreo de la Calidad de Aire en el ámbito de la Agencia de Protección Ambiental de la CABA, mediante Resolución 4/2008³. El grupo de especialistas fue convocado a fin de que coadyuve a la implementación de la Red de Monitoreo de la calidad del Aire de la Ciudad. Sus objetivos específicos consisten en realizar un estudio previo a la instalación de las estaciones de monitoreo, definir criterios para el emplazamiento de la Red de Monitoreo, y contactar organismos que tengan a su cargo el monitoreo de aire de ciudades que tengan problemas de contaminación, como así también al Ministerio de Salud por los contaminantes que puedan afectar la salud, con el

¹ Ley 2586, publicada el 11-01-08

² Decreto 1474 del 11-12-08

³ Resolución 4/2008, publicada el 7-03-08

objetivo de determinar la ubicación de los equipos, la gestión del monitoreo y políticas a adoptar⁴. Asimismo, le corresponde proponer planes de acción que permitan reducir las emisiones de gases contaminantes y fomentar procesos de mejoramiento de la calidad del aire en la ciudad, como también determinar los sectores críticos para la aplicación de acciones y estrategias urgentes en materia de calidad del aire⁵.

La Agencia de Protección Ambiental ha establecido algunas estaciones de monitoreo atmosférico en diferentes localizaciones de la Ciudad (Parque Centenario, Palermo, La Boca y Córdoba). Esta Red de Monitoreo Atmosférico Automático se complementa con la Sub-Red Manual de Determinación de Partículas Sedimentables (Palermo, Chacarita, Pompeya, V. Soldati)⁶.

Los datos diarios de la Red de Monitoreo de Aire pueden consultarse en el sitio web de la Ciudad⁷.

- Asimismo, se creó un Registro de Generadores de Contaminantes Atmosféricos de fuentes fijas en el que deben inscribirse los establecimientos industriales radicados en la Ciudad⁸.

- En el Plan Estratégico Ambiental 2008–2012 de la Agencia de Protección Ambiental⁹ se considera a las siguientes como las principales fuentes de contaminación del aire que se respira en la Ciudad:
 - Uso masivo y bajo aprovechamiento del automóvil particular.
 - Déficit cualitativo y cuantitativo en el transporte público de pasajeros.
 - Falta de adecuación tecnológica para el uso de combustibles menos contaminantes y dispositivos de reducción de la contaminación.
 - Escaso mantenimiento del parque automotor de vehículos.
 - Congestión vehicular.
 - Desactualización normativa vigente y falta de adecuación de los estándares de emisión de gases.
 - Deficiencia de sistemas de control de funcionamiento vehicular.
 - Falta de programas de educación ambiental y concientización sobre las implicancias de la contaminación del aire sobre la salud.

4

http://www.buenosaires.gov.ar/areas/med_ambiente/proteccion_ambiental/planeamiento/comision_aire.php?menu_id=24031 (última vez visitada el 5-10-09)

⁵ Id.

6

http://www.buenosaires.gov.ar/areas/med_ambiente/proteccion_ambiental/control/laboratorio/aire.php?menu_id=22631 (última vez visitada el 7-10-09)

⁷ A modo de ejemplo ver

http://www.buenosaires.gov.ar/areas/med_ambiente/proteccion_ambiental/planeamiento/mediciones_dia.php?menu_id=31664

8

http://www.buenosaires.gov.ar/areas/med_ambiente/proteccion_ambiental/evaluacion_tecnica/pol_ambiental/aire.php?menu_id=22491 (última vez visitada el 7-10-09)

⁹ http://www.buenosaires.gov.ar/areas/med_ambiente/plan_estragico.php?menu_id=29737

- Respecto a algunas de las metas que propone el Plan estratégico Ambiental 2008–2012 se pueden destacar las siguientes:
 - Metas para 2009:
 - Asegurar que el 100% de los edificios del GCBA sean libres de humo
 - Metas para 2010:
 - Construir la línea de base de calidad atmosférica
 - Consolidar el inventario de fuentes fijas
 - Metas para el período 2009-2012:
 - Incorporar 200 vehículos que empleen tecnologías o combustibles menos contaminantes en la flota del transporte público de pasajeros.
 - Metas para el año 2012:
 - Reducir en un 10% las emisiones de gases contaminantes provenientes de fuentes móviles y fijas, a través de controles efectivos y de la implementación del sistema de Verificación Técnica Vehicular (VTV).
 - Asegurar la incorporación a la flota del Gobierno de la Ciudad de vehículos que empleen tecnologías o combustibles menos contaminantes.

- En marzo de 2009, mediante el decreto 137/2009 y en el ámbito de la Agencia de Protección Ambiental, se crearon dos espacios de trabajo y coordinación con el objetivo final de desarrollar políticas de acción que permitan evaluar e implementar medidas concretas de adaptación y mitigación frente al Cambio Climático¹⁰. Ellos son el Equipo Interministerial (integrado por representantes de los distintos Ministerios de la CABA) y el Consejo Asesor Externo (integrado por miembros de la comunidad científica y pertenecientes a instituciones u organizaciones con relevante trayectoria en las distintas materias afectadas por el cambio climático). En diciembre de 2009 se publicó el **Plan de Acción: Buenos Aires 2030**¹¹, en materia de Cambio Climático de la Ciudad de Buenos Aires.
 - El Plan de Acción presenta, en primer lugar, *aspectos generales acerca del cambio climático y los efectos causados por la emisión de gases de efecto invernadero, tanto a nivel global como en el caso de la República Argentina. Se expone la situación concreta de la Ciudad de Buenos Aires a través de los cambios ya observados en sus variables climáticas y las proyecciones futuras para las mismas. Incluye la actualización del Inventario de Gases de Efecto Invernadero de la Ciudad del año 2003.*

¹⁰ Decreto 137/09, publicado el 5-03-09, BOCBA nro. 3129.

¹¹ Consultar el Plan de Acción Contra El Cambio Climático Buenos Aires 2030 en:
http://www.buenosaires.gov.ar/areas/med_ambiente/proteccion_ambiental/planeamiento/cambio_climatico.php?menu_id=30186

ó directamente acceder al documento en formato pdf en:
<http://www.bav.agenciaambiental.gob.ar/repositorio/files/apra/baires2030.pdf>

- *El documento presenta además el escenario climático esperable para el año 2030, así como un posible escenario BAU (business as usual), sin la implementación de medidas de reducción de emisiones. Se plantean asimismo medidas de adaptación, sobre la base de un análisis previo de vulnerabilidad y de riesgo de las diferentes áreas sensibles a los efectos del cambio climático. Se considera asimismo el efecto de “isla urbana de calor”, con las posibles medidas de mitigación respecto del mismo. El trabajo también evalúa el potencial de desarrollo de proyectos enmarcados en el “Mecanismo de Desarrollo Limpio” (MDL), en el ámbito de la Ciudad de Buenos Aires. En este punto se analiza el potencial de implementar proyectos de estas características en la Ciudad, especialmente en los sectores de residuos sólidos urbanos, industria, transporte e iluminación en la vía pública. Por último, el Plan de Acción da cuenta que la Ciudad de Buenos Aires se plantea como meta global reducir aproximadamente el 30 % de emisiones de GEI en referencia a las emisiones del año 2008 para el año 2030.*

- La problemática de la contaminación atmosférica es también una temática de recurrente actualidad en notas periodísticas¹².

¹² “Medirán los niveles de contaminación en una esquina porteña” Diario La Nación, edición del día 23 de septiembre de 2009, disponible en http://www.lanacion.com.ar/nota.asp?nota_id=1092830 (última vez visitada el 10-10-09)