

SALUD Y NEGOCIOS



Maribel R. Coronel

maribel.coronel@eleconomista.mx

Faltan políticas efectivas que regulen el aire

El aire que respiramos lo damos por hecho. Damos por sentado que es respirable y no nos hará daño. Pero en las ciudades se ha convertido en factor de enfermedad y en asesino silencioso.

La inhalación de micropartículas suspendidas —sólidos compuestos por materia orgánica de plomo, zinc, sulfatos, carbono y polen, entre otros— y gases tóxicos como el ozono están asociados al desarrollo de cáncer, neumonías, cardiopatías, alergias y complicaciones en pacientes que viven con asma, enfermedad pulmonar y otros males respiratorios, del sistema nervioso e incluso del cerebro.

Un análisis del 2016 sobre la calidad del aire en entidades mexicanas determinó que Monterrey, Toluca, Salamanca, León, Irapuato, Silao, México, Guadalajara y Puebla son las ciudades más contaminadas del país con una alta concentración de partículas PM2.5 y PM10, que penetran y se alojan en los pulmones ocasionando infecciones, inflamación de vías respiratorias e hiperreactividad. Se estima que unas 25,000 personas mueren en México cada año a causa de enfermedades relacionadas con la contaminación. La carga económica en costos de salud y productividad laboral por contaminación ambiental en el país es de unos 21,000 millones de pesos de acuerdo con el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente.

Es necesario elevar la conciencia sobre ello mediante una política integral efectiva que además eleve la calidad de nuestro aire.

Dado que el principal factor de contaminación en las urbes son las emisiones por combustión del transporte, en varias partes del mundo se estimula la compra de autos eléctricos considerados “verdes” por ser cero emisiones.

Entre los países que dan incentivos en ese sentido está Noruega: a quienes compran autos eléctricos están exentos del pago de IVA, de peajes o casetas y tienen acceso a carriles preferenciales y a estacionamientos gratuitos. Será por eso que el parque vehicular de eléctricos en Noruega representa ya una cuarta parte y vislumbran que llegue a la mitad en el 2019. Bélgica, el Reino Unido y Francia van hacia ese rumbo, y ya empiezan con algo Estados Unidos e India. En el caso de México hubo un cambio de ley a fines del 2016 cuando dentro del paquete económico para el 2017 el Legislativo aprobó exención y reducción de impuestos a la compra y renta de automóviles híbridos y eléctricos. Pero en realidad fue un intento fallido.

Sí se vendieron en el 2017 muchos autos híbridos (10,255), que frente a los 1.5 millones de autos a gasolina quizá no pintan mucho, pero los eléctricos pintaron mucho menos, pues apenas se vendieron 157. Las marcas de eléctricos que han entrado a México son de Tesla, Nissan y Chevrolet-BMW. El punto es que los incentivos funcionaron más para los híbridos que para los eléctricos.

¿Cuál es el problema? Pues que los híbridos no necesariamente son verdes y hoy existe una confusión. La gente se siente ambientalmente responsable al comprar un vehículo híbrido sin saber que puede estar contaminando más que con un auto convencional. Hay modelos híbridos (como el Porsche Panamera) que generan más dióxido de carbono (210 gm/km) que autos de combustión normal. No se debieron poner en la misma canasta que los eléctricos sin mofle que sí son cero emisiones. Así lo impulsó en su momento la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz. La verdad es que debió verificarse cómo se hace en Europa. Ahí los incentivos son en función del tamaño de la batería, porque a mayor batería se entiende que el auto es más impulsado por electricidad y menos por combustión.

El camino para limpiar nuestro aire es largo, pero por lo pronto, poner orden en los incentivos de los híbridos que sí contaminan tendría que ser urgente. Y que sea parte de toda una estrategia integral no es pedir de más.