

Recuperar las vistas al Fuji en Tokio: cómo limpió el aire la metrópolis

En los días despejados es posible gozar de hermosas vistas al monte Fuji desde Tokio, a más de 100 km de distancia. El año pasado hubo 138 días en que se pudo ver el monte desde el centro de la ciudad. Sin embargo, 50 años atrás el elevado nivel de contaminación hacía que el Fuji solo fuera visible 20 días al año. La historia del desarrollo de Tokio, que cuenta con una población de más de 13 millones de habitantes y numerosos polígonos industriales, es también una historia de lucha contra la contaminación ambiental.

En la década de los años cincuenta y sesenta, la concentración de fábricas y oficinas de Tokio que posibilitaba el crecimiento económico acelerado hizo que la combustión de petróleo pesado originase grandes cantidades de dióxido de azufre (SO₂). El Gobierno Metropolitano de Tokio promovió la sustitución de los combustibles, incentivando a fábricas y talleres a pasarse al petróleo pesado bajo en azufre, a la electricidad o al gas. Esta política logró reducir considerablemente el SO₂, el monóxido de carbono y otros contaminantes ambientales, y en 1983 Tokio alcanzó el estándar ambiental general de calidad del aire.

Aun así, Tokio siguió quedando lejos de los estándares ambientales definidos para los humos de escape de vehículos, especialmente para la materia particulada en suspensión (MPS) emitida en cantidades elevadas por los vehículos diésel más antiguos. El Gobierno Metropolitano reaccionó ante esta situación con un efectivo movimiento para deshacerse de dichos vehículos.

El Gobierno Metropolitano de Tokio se puso manos a la obra en 1999 con una campaña para dar a conocer la situación entre los residentes. Recogiendo el hollín emitido por un vehículo diésel y mostrándolo en una botella transparente, las autoridades respaldaron su mensaje con medios visuales: “Un coche diésel emite un gramo de MPS por cada kilómetro que recorre”. Con este método se difundió una sensación de crisis. En el año 2000 la metrópolis adoptó la Ordenanza sobre la Conservación Medioambiental, que marcó una serie de estándares relativos a las emisiones de materia particulada (MP) de los vehículos diésel y prohibió que los vehículos que los incumplieran circularan por Tokio. Lo inaudito de esta medida fue que los estándares no solo se aplicaron a los vehículos nuevos, sino también a los que ya estaban en

circulación. En aquel entonces había más de 200.000 vehículos diésel en uso; obligarlos a cumplir los nuevos estándares requirió grandes costes y esfuerzos, pero permitió que la nueva ordenanza tuviera un efecto rápido y seguro. El Instituto Metropolitano de Tokio de Investigación para la Protección Medioambiental diseñó un dispositivo de bajo coste para reducir las emisiones de MP y lo suministró a un precio subvencionado, lo que ayudó a respaldar la aplicación de las medidas del Gobierno Metropolitano.

Tokio amplió el alcance de sus esfuerzos, asociándose con las tres prefecturas vecinas para imponer medidas de control, y logró implementar una serie de medidas medioambientales generalizadas sin precedentes en el mundo. Entre las variadas medidas se incluyó la instalación de cámaras de videovigilancia en la Autopista Metropolitana para cazar a los infractores y la asignación de agentes inspectores de la contaminación automovilística para ejecutar los estándares definidos.

Los grupos industriales tomaron nota del firme compromiso del Gobierno Metropolitano y contribuyeron en sus esfuerzos con iniciativas propias, como el rápido suministro de combustible diésel bajo en azufre y la promoción del desarrollo, la fabricación y la comercialización de vehículos diésel de baja emisión.

La ordenanza de Tokio mejoró radicalmente la situación: mientras que en 2002 los niveles de MPS superaban el estándar medioambiental en la totalidad de las 34 estaciones de supervisión de la metrópolis, en 2005, tan solo dos años después de entrar en vigor la ordenanza, todas las estaciones cumplían el estándar. Y el cielo de Tokio volvía a ser azul.

El movimiento para controlar las emisiones de diésel dio resultado en una vasta zona en un período de tiempo muy breve. El Gobierno Metropolitano ha recibido un flujo constante de peticiones de dentro y fuera de Japón —en especial de otros países asiáticos— para compartir el *know-how* que se encuentra tras su éxito. Recomendamos a todos los interesados que visiten los edificios del Gobierno Metropolitano de Tokio. Las vistas del monte Fuji desde los observatorios situados a 202 metros de altura son uno de los tesoros de la capital, que se ha recuperado gracias al esfuerzo de muchas personas.



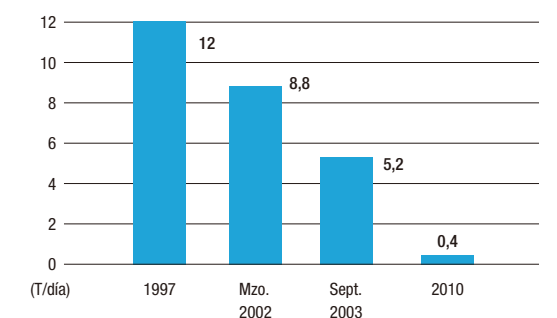
Actualmente el aire de Tokio está bastante limpio. Desde el centro de la ciudad puede disfrutarse de hermosas vistas al monte Fuji al oeste.



1 y 2. Cuando los vehículos diésel abundaban en las carreteras, los humos de escape provocaban un grave problema de contaminación en el aire tokiota. 3. Botella transparente con hollín. 4. Vista ampliada del hollín.



Emisiones diarias de materia particulada (MP) de los vehículos



5
6 | 7

5. Cámaras de videovigilancia instaladas en la Autopista Metropolitana. 6. Agentes inspectores de la contaminación automovilística comprobando el cumplimiento de los estándares de emisión en los vehículos. 7. Dispositivo para reducir las emisiones de MP, instalable en vehículos que ya están en circulación.