¿TENEMOS COMO PAGAR UN AIRE LIMPIO?

Bogotá está rezagada en el proceso para migrar hacia tecnologías no contaminantes en medios de transporte.

REDACCIÓN MOTOR | 19 ABR 12:01PM | 2019 | ACTUALIZADO 19 ABR, DEL 2019

La respuesta volumétrica pica y cruza platos, dicen expertos.

Durante el primer trimestre de este año los bogotanos padecieron un fenómeno nunca antes visto en la capital: las diseños de carros particulares y motos quieren tuvieron que dejar sus vehículos guardados durante tres fines de semana.

A partir de esta experiencia se han sido voces de expertos, e incluso de la Procuraduría General de la Nación, quienes recomendaron tomar medidas de fondo para atacar el problema.

Medidas hay muchas, pero una solución de fondo, como migrar hacia una movilidad eléctrica, requiere de subsidios estatales para el transporte público masivo, de lo mismo que el alto costo de los equipos y la infraestructura no impacte el valor de los pasajes.

Entre tanto, **volviendo al problema de la mala calidad del aire, unos dicen que mientras no disminuyan las fuentes de emisión, no habrá mejoría significativa**, pues hay que considerar medidas para el transporte de carga, al cual responsabilizan de la mitad de la contaminación. También hay quienes creen que hay que ser más estrictos con la revisión técnico mecánica y exigir un combustible más limpio y de mejor calidad para los motores diésel.

En lo que sí hay coincidencia es en que **las medidas adoptadas, como extender el pico y placa a los particulares, tienen poco efecto en la reducción de la contaminación**, solo generan controversia y perjudican al comercio, mientras que no se hace nada con las fuentes fijas (industriales) y los vehículos con viejos motores diésel.

La Procuraduría le pidió al Distrito a finales de febrero una estrategia para hacer frente a la emergencia ambiental. Entre otras peticiones, recomendó **un control efectivo en la protección del servicio de transporte público y condicionar, en situaciones de alerta, la circulación de vehículos diésel con más de 20 años de antigüedad.**

El organismo de control fue más allá y pequeño introducir alternativas de movilidad sostenible que permitan el ingreso y operación de vehículos eléctricos, es decir, **migrar de los combustibles fósiles a energías alternativas y limpias, como la**

La Procuraduría le pidió al Distrito a finales de febrero una estrategia para hacer frente a la emergencia ambiental. Entre otras peticiones, recomendó **un control efectivo en la protección del servicio de transporte público y condicionar, en situaciones de alerta, la circulación de vehículos diésel con más de 20 años de antigüedad.**

El organismo de control fue más allá y pequeño introducir alternativas de movilidad sostenible que permitan el ingreso y operación de vehículos eléctricos, es decir, **migrar de los combustibles fósiles a energías alternativas y limpias, como la electricidad.**

Aunque la movilidad eléctrica ha estado sobre la mesa como la gran solución para atacar la contaminación, surge una gran pregunta: ¿Tenemos como pagarnos un aire limpio? **El primer gran problema es la falta de voluntad política de sus gobernantes para acometer un proyecto de esta magnitud.** "Todo el mundo habla de estas tecnologías pero no se pasa a la acción", dice Nicolás Rincón, director de la Maestría en Logística y Transporte de la Facultad de Ingeniería de la Universidad Javeriana.

Pero de la voluntad a la acción hay un gran obstáculo: la plata. Como se ve en la licitación de Transmilenio, las cuentas no cuadran. **En primer término, el costo de los buses ni mirándolo en el mercado buses biarticulados eléctricos impactaría las tarifas. La única fórmula es subsidiando el valor de los pasajes por parte del Distrito.**

Los cálculos indican que el valor de un bus con tecnología híbrida o eléctrico es casi el doble de lo que cuesta uno con motor diésel. En segundo lugar, **hay que sumar el costo de la infraestructura (puntos de recarga)** y en tercero, la logística para los tiempos de recarga y mantenimiento.

Varios expertos nos dieron su punto de vista acerca de la posibilidad de que Bogotá tenga un sistema de transporte masivo más amigable con el medio ambiente, pero el asunto no es fácil y como lo mencionamos arriba, es costoso. **No se hace de un día para otro y antes de migrar a energías limpias Bogotá debe buscar soluciones a otros problemas que se les salieron de las manos hace rato tanto a la administración distrital como al gobierno nacional. Veamos:**

El futuro del SITP

Los problemas con el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), los antiguos buses urbanos ahora pintados de azul, no son solo por el mal servicio. En un sondeo realizado por Conexióncapital.com, la plataforma digital del Canal Capital, solamente el 5,87 por ciento de los usuarios calificaron su servicio como bueno; 11,74 por ciento como regular y el 82,39 por ciento dijeron que es malo.

AUTORIDAD DEL SUSPETO MANUAL DICEN QUE ELÉCTRICO DISMINUIRÁ LA DESAPARICIÓN DE UN TRAJECTO DE LOS BUSES. SE RECOMIENDA LA ELECTRICIDAD EN LOS BUSES DE SUS SEGUIDORES.

"No hay que ver solo los costos"

Jaiver Bernal, máster en Ingeniería Industrial y docente de la Universidad Central, afirma que hay problemas con el diésel (combustible) y que cambiar a eléctrico es un proceso en el que debe avanzar la ciudad. Hay que hacer ese transformación.

Admite que es más costoso un bus eléctrico a lo que hay que sumar la infraestructura, "pero debemos hacer una transición, más rápido de lo que se está haciendo", y coloca que todo hay que tenerlo dentro del contexto de un sistema. "Si nos vamos solo con diésel tenemos un costo en salud y…con los buses eléctricos si hay un costo alto pero hay también hay un premio en costos de salud y de movilidad.

Se necesita voluntad política, dijo nuestros dirigentes tienen que un concientes de eso, lo otro es que se dé una transición que no se impacte de una vez todo. Ahí está la virtud de negociar con otros sectores, que también se financien el costo adicional. Esto es un gana-gana para todos en competitividad de la ciudad y en salud para los habitantes.

En cuanto a los camiones, Bernal sostiene que las restricciones generen un costo a los privados logísticos, pero agrega que debe haber incentivos para renovar las flotas, entregas nocturnas, mejorar el combustible, e identificar empresas e industrias que puedan hacer sus trabajo en la noche.

El transporte de carga

Se estima que por la capital transitan al día cerca 50.000 camiones de carga. Según cifras de la Cámara de Comercio de Bogotá y la Cámara de Comercio, Bogotá es una de las principales industrias de carga terrestre del país (genera cerca de 11 millones de toneladas anuales) y recibe una cantidad similar, equivalente al 15 por ciento del total de carga del país).

Ahora, **¿qué clase de camiones transitan por sus principales corredores viales?** Datos del Registro Único Nacional de Tránsito, Runt, indican que al finalizar el año pasado había 367.431 vehículos registrados en la modalidad de carga y pasajeros. 283.239 funciones con motores diésel y 155.611 tienen más de 20 años de antigüedad. Además, 3.192 son articulados de transporte de carga pesada, con un peso bruto vehicular igual o superior a 10,5 toneladas. De estos, existen aproximadamente 51.000 vehículos con más de 20 años de antigüedad.

Es muy probable que, a pesar de su edad, mecánicamente los camiones estén operativos, de lo contrario ninguna compañía los contrataría. **El problema está en sus motores diésel que no son de última generación y su impacto en la calidad del aire**. Esto, según el nuevo Programa de Mantenimiento de Vehículos de Carga 2050/60 los van rezagados en materia de modernización y sostenibilidad ambiental".

En términos generales, el objetivo del programa, según el Ministerio de Transporte, es **"propiciar la modernización, la competitividad y el emprendimiento, generando incentivos para la renovación del parque automotor en el sector de carga"**. Es decir, se ofrece un subsidio condicionado a quienes acepten cambiar su viejo camión o acepten chatarrizarlo, además de exenciones de IVA (Ver "Qué proponen los expertos").

No obstante, el Minisb no menciona por ningún lado qué tipo de vehículos entrarían, ni sobre sus motorizaciones o exigencias de filtros o normas internacionales de emisión de gases, ni mucho menos de introducir tecnologías limpias. **Según las cifras que suministró la Alcaldía de Bogotá durante las emergencias ambientales, el 43 por ciento de la contaminación de aire en la ciudad es generada por los vehículos de carga y transporte público.**

Los buses eléctricos y Transmilenio

Pronto llegarán a Bogotá cerca de 1.400 buses nuevos, de los cuales el 47 por ciento serán biarticulados y el 31 por ciento, articulados. Todos bajo un estándar de emisiones mínimo de Euro V (Diésel o con motores híbridos) y Euro VI (Gas). Estos buses deberán incorporar un filtro

EL TIEMPO
LA COLECCIÓN DEFINITIVA DE NOVELAS GRÁFICAS DE
MARVEL
¡AHORA EN KIOSCOS!

MÁS LEÍDOS
1 HOY: 10 AUTOS QUE SU CARRO NO CREE TENER
2 ESTE SOLDÓ MARCANDO LA DIFERENCIA EN COLOMBIA
3 MITSUBISHI MONTERO DE REGRESO EN JAPÓN
4 RENAULT KWID: LA CAMIONETA MÁS BARATA DE COLOMBIA
5 LOS RENEGADOS: LAS CHEVROLET

RELACIONADOS
• PEQUEÑO PLAZO PARA PAGAR EL SOAT (ESTO DEL CARRO, CLIA)
• LLEVATE UN MOTO AHORA: PEQUEÑAS CON LOS MOTORES
• ELEGIDAS PEQUEÑAS EN LOS DE TRÁFICO TRÁFICO PEQUEÑO

COMENTAR | CONSULTAR | REPORTAR UN ERROR | IMPRIMIR

MÁS NOTICIAS
ARTÍCULOS
MITSUBISHI MONTERO DE REGRESO EN JAPÓN
LA PRÓXIMA SEMANA SANTA SERÁ LA MÁS SEGURA EN LA FERIA 2 RUEDAS
AGENCIA DE ACTIVIDADES A MOTOR
ISUZU D-MAX
MAÑANEROS DE LA TOYOTA PRADO CITY
FIAT PRESENTÓ EN BRASIL EL ARGO TREKKING
TEMAS RELACIONADOS
MOTOS | AUTOS | CARROS | CARS TALKS | EL MEJOR CARRO | ACTUALIDAD | INDUSTRIA

0 Comentarios
CONECTA A LA LECTORES DE ELTIEMPO
Inicia sesión
No registrado para comentar
COMENTAR
Ir
1. 374901
REPORTAR
20 MAR 12:20:55
Es importante mencionar que el registro se da contra con buses biarticulados eléctricos en Bogotá y como muestra la noticia con primer año de la elección en Bogotá el modelo económico agencia alterna del trabajo en 20 en sus con otros.
CALIFICA
REPORTAR
Cargando...
TEMAS RELACIONADOS
TEMAS RELACIONADOS
TE REVELAMOS LAS CHEVROLET TRACKER Y LA TRAILBLAZER
RECOMENDADOS
TATBOL RED
El sincero Mourinho: "Aguilera jugaríamos me desconfirman como bastardo"