

MEDIO AMBIENTE | 2019/08/05

En Cundinamarca los vehículos se "rajan" en pruebas de emisión de gases

Según información de la Corporación Autónoma Regional (CAR), de cada 10 carros que transitan por las vías del departamento, 6 no cumplen con los requisitos en esta materia. Entre enero y julio se realizaron 4.939 mediciones, de las cuales sólo pasaron 2.222.



Entre enero y julio se realizaron 4.939 mediciones de gases en Cundinamarca, según la CAR. Foto: CAR

La contaminación por cuenta de los vehículos que generan altos niveles de emisiones no da tregua. De acuerdo con la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca (CAR), en los operativos de control de emisión de gases que realiza la Policía de Carreteras en el departamento, que son apoyados por esta entidad ambiental, en promedio seis de cada diez vehículos medidos, resultan rechazados por no cumplir con los estándares permitidos.

Según cifras de la CAR, que tiene a su cargo seis unidades de control a fuentes móviles, entre los meses de enero y julio de este año, se realizaron en el departamento 4.939 mediciones entre carros particulares, públicos, de carga y motos; de las cuales se aprobaron 2.222 y se rechazaron 2.717, es decir que el 55 por ciento de los mismos no pasó la prueba.

Para Edwin García Másmela, director de Laboratorio e Innovación Ambiental de la CAR, los resultados son preocupantes si se tiene en cuenta que la mayoría de estos automotores ruedan no solo produciendo una alta afectación a la calidad del aire, sino poniendo en peligro a quienes van como ocupantes, ya que pueden estar absorbiendo el peligroso monóxido de carbono, un gas inoloro pero mortal.

Le recomendamos: Qué necesita Bogotá para mejorar la calidad del aire

El funcionario atribuyó este indicador a factores como la antigüedad de la mayor parte del parque automotor en Cundinamarca, especialmente en el sector rural, que sumado a la falta de un buen mantenimiento y a buenas prácticas de conducción, derivan en esta situación.

Un tema que resulta aún más complejo es que, según el funcionario, han detectado es que si bien la mayoría de los vehículos requeridos cuando transitan por carretera tienen vigente el certificado de revisión técnica mecánica, algunos son rechazados a los pocos días de la emisión del mismo, lo que hace presumir que se podrían estar presentando fallas en algunos Centros de Diagnóstico Automotor (CDA). Por esta razón, indicó que se hace necesario **adelantar una investigación y seguimiento por parte de la CAR a estos centros ubicados en la jurisdicción,** para verificar la idoneidad de sus equipos de medición de emisión de gases.

Programas de prevención

Dado lo anterior, el directivo precisó que recientemente iniciaron un programa de prevención en salud por contaminación en fuentes móviles, donde personal y equipos de la autoridad ambiental realizan visitas a las empresas de transporte para capacitar a conductores y propietarios, bajo el lema "Prevención antes que sanción", buscando disminuir estas cifras.

"La Corporación reitera el llamado a los propietarios y conductores a tomar conciencia, realizando constante mantenimiento a sus vehículos, aún teniendo vigente la revisión técnica mecánica, ya que durante su vigencia pueden presentar fallas que, más allá de ocasionar una sanción, causan graves afectaciones al recurso aire y por consecuencia a la salud", dijo el directivo.

Le puede interesar: Mala calidad del aire y del agua mata más 17.000 personas al año en Colombia

Por realidades como esta, es que el gobierno y los gremios, junto con **Ecopetrol** y el Congreso **trabajan con el fin de implementar rápidamente las leyes que buscan mejorar la calidad del aire en el país;** pues la mayor proporción de la contaminación a la que se enfrentan los colombianos es ocasionada precisamente a partir de las emisiones generadas por vehículos automotores, muchos de ellos con un altísimo grado de obsolescencia.

En la pasada legislatura, el Congreso aprobó dos leyes que serán clave en el cumplimiento de este objetivo. **Se trata de la Ley 1972 que establece una senda para la reducción de emisiones de motocicletas, camiones y buses que funcionan con diésel y la 1964 que estimula la transición hacia el uso de vehículos eléctricos, las dos encaminadas a reducir los niveles de contaminación que tantas enfermedades y muertes causan en el país cada año.**

La situación es preocupante, pues según datos del Departamento Nacional de Planeación (DNP), al año se registran 17.000 muertes originadas por enfermedades derivadas o asociadas a la contaminación y que el costo fiscal por esta situación asciende a \$20 billones.

LIGA DE FUTBOL VIRTUAL

INSCRIBETE DEL 26 DE JULIO AL 19 DE AGOSTO EN WWW.PROMOCIONES.COM CO

NOTICIAS RELACIONADAS

Vehículos eléctricos y reducción de emisiones, las apuestas para mejorar la calidad del aire en el país

Neivado de El Cocuy continúa en franca recuperación

0 COMENTARIOS

TEMAS RELACIONADOS > CONTAMINACIÓN AMBIENTAL

MEDIO AMBIENTE | 2019/08/02

Biodiversidad y pesca, prioridades en el plan para la navegabilidad del río Magdalena

Cormagdalena ya tiene sobre la mesa los resultados del estudio técnico-científico, que en materia de biodiversidad y pesca, realizó el Instituto Humboldt. En este se brindan lineamientos que ayudarán a estructurar la nueva Alianza Público Privada con la que se pretende recuperar la navegabilidad de este afluente hídrico.



El Magdalena es el río más importante del país. Foto: Archivo Semana

La Corporación Autónoma Regional del Río Grande de La Magdalena (Cormagdalena), ya tiene en sus manos los elementos que generan la línea base científica en torno al estado de la biodiversidad y la pesca en el río Magdalena, información clave para la estructuración de la nueva Alianza Público Privada (APP), con la que se pretende recuperar la navegabilidad de este afluente hídrico.

Luego de seis meses de análisis, el Instituto Humboldt presentó su informe de resultados y propuestas, en el que se definen lineamientos técnico-científicos sobre la condición del estado actual de la biodiversidad y el recurso pesquero del río y su relación con las posibles intervenciones que se realicen en el proyecto.

Ana Carolina Santos, investigadora del Programa de Gestión Territorial del Instituto Humboldt, manifiesta que **en el pasado las intervenciones en torno al río Magdalena se han centrado en el tema de navegación; sin embargo, las contribuciones del Instituto le apuntan a la sostenibilidad ambiental y,** sobre todo, a tener un acompañamiento de las comunidades ribereñas.

"La primera recomendación es que se tenga una comunicación continua, cercana y asertiva con las personas que habitan en la zona y los pescadores, pues para ello siempre ha habido mitos en relación con el tipo de obras que se van a realizar, el manejo de las tierras y el tipo de embarcaciones que transitarán por el lugar, entre otras", dice Santos.

Le puede interesar: Obras de navegabilidad del río Magdalena amenazan el futuro de los pescadores

Al respecto, Jairton Diez, subdirector de Desarrollo Sostenible de Cormagdalena, señala que se comen a hacer un trabajo de frente a las comunidades en el que el tema de desarrollo sostenible es clave, pues en la anterior APP no se había tenido en cuenta el tema socio-ecosistémico.



En el marco del proceso de estudio se realizaron talleres en Barrancabermeja y Bogotá. En el primero participaron representantes de las 18 asociaciones más grandes de pescadores del alto, medio bajo Magdalena, con el fin de que pudieran manifestar sus inquietudes alrededor del proyecto de navegabilidad.

Ellos brindaron información que resultó determinante para conocer cuáles son esos sitios clave que, a su juicio, requerirían una mayor conservación y por qué, los cuales en su mayoría están ligados a la actividad de pesca.

Ana Carolina Santos manifiesta que el Humboldt determinó que a lo largo del trayecto, **hay 361 asociaciones de pescadores, agrupadas en 12 federaciones y, a su vez, estas en una Confederación.**

A partir del trabajo de campo y la interacción con las comunidades y los pescadores, se logró sacar conclusiones en torno a los tres productos propuestos en el convenio firmado entre el Humboldt y Cormagdalena, en diciembre del año pasado.

Resultados de los productos

Diez precisa que el primero contiene los criterios técnico- científicos de definición de áreas con sus respectivos corredores teniendo en cuenta una línea base socio-ecosistémica de dichas zonas.

El grupo interdisciplinario que trabajó en convenio identificó 42 variables que fueron tenidas en cuenta para la construcción de los 10 criterios que permitirán determinar las áreas prioritarias vulnerables al conflicto socio ambiental. En total son 98 áreas, dice Santos, en las que se debe fortalecer el conocimiento de biodiversidad y servicios ecosistémicos.

Dentro de los criterios tenidos en cuenta se encuentran, entre otros, la calidad del agua, valor de la conservación, estado de áreas de la ribera, diversidad asociada a macrohábitats, producción pesquera, conectividad longitudinal, lateral y altitudinal; territorialidad y conocimiento experto local.

Le recomendamos: La basura invadió las playas de Puerto Colombia

Y así como se identificaron los criterios, también los conflictos que se pueden generar y por ello para administración de las áreas, el Instituto propone **fortalecer la gobernanza en el manejo participativo de la biodiversidad, hacer una planificación territorial,** que haya articulación entre los actores que están operando en el río y gestión del conocimiento, un tema que está relacionado con cómo se puede utilizar de forma eficiente la información que se tiene.



El segundo producto entregado por el Humboldt contiene un análisis proyectado de las relaciones con las comunidades y las actividades proyectadas asociadas a la navegabilidad del río. Aquí se presentan propuestas para la prevención y manejo de conflictos sociales y ambientales que puedan ocasionarse por los cambios en las dinámicas del agua.

El objetivo, de acuerdo con las recomendaciones del Instituto, es garantizar la sostenibilidad de procesos migratorios y reproductivos de peces en ciénagas, la disponibilidad de recursos pesqueros, la seguridad alimentaria, la calidad de hábitat de reptiles, anfibios, aves, plantas y mamíferos, entre otros.

En este aspecto, expertos y pescadores proponen la creación de Zonas de Manejo Especial con la idea de que puedan coexistir la navegación, con la pesca, la agricultura y la minería de material de arrastre, entre otros.

Así mismo, el Humboldt y Cormagdalena proponen establecer líneas de investigación de la mano de la academia y la comunidad, de manera que puedan resolverse preguntas o hipótesis que surjan alrededor de las intervenciones proyectadas.

Programa de monitoreo

El tercer producto analizado está relacionado con la propuesta de un programa de monitoreo de biodiversidad y servicios ecosistémicos, con el fin de que se tenga en cuenta el cambio de las dinámicas sociales y económicas y que quien vaya a desarrollar el proyecto de navegabilidad del río, cuya concesión sería de 13 años, tenga en cuenta que debe cumplir con unos parámetros, además de contar con las respectivas licencias y permisos para el desarrollo de ciertas obras y actividades, precisa Diez.

El directivo, dice además que están trabajando en una política integral de desarrollo sostenible, algo que no se había contemplado en los proyectos anteriores, por eso estos documentos y las propuestas del Instituto Humboldt sientan las bases a tener en cuenta que está lista esta o el próximo mes, para luego abrir la licitación.

El trabajo realizado contó con el acompañamiento de navieros, académicos, investigadores de las universidades de Antioquia, del Norte de Barranquilla, y Pontificia Bolivariana; The Nature Conservancy (TNC), la Autoridad Nacional de Acuicultura y Pesca (AUNAP), la Asociación Nacional de Infraestructura (ANI), equipo técnico de Cormagdalena y el Ministerio de Transporte, quienes participaron de las mesas de trabajo y talleres.

0 COMENTARIOS



OTRAS PUBLICACIONES

<p>SEMANA</p> <p>La guerra grande</p>	<p>DEBIDO</p> <p>¿La apuesta de Ecopetrol es la puerta de entrada del fracking a Colombia?</p>	<p>TELE</p> <p>El desnudo de Ana Maria Orozco</p>	<p>PIKEDA</p> <p>"Obligué a mi novio a vivir y pagar mi depilación y nunca me sentí tan bien"</p>
<p>RE-RE</p> <p>El ROMANO</p>	<p>ARCANA</p> <p>Arcane</p>	<p>FINANCIEROS PERSONALES</p> <p>Financiero</p>	<p>SEMANA RURAL</p> <p>Rural</p>

Por los años también resultaban afectados en Europa por cuenta de la intensa ola de calor registrada en el pasado mes de julio. Foto: PASCAL RICHARD-CASABLANCA / AFP

AGU El mes de julio pasado fue el más caluroso en el mundo desde que se miden las temperaturas. Justo por encima del registrado en el mismo mes en 2016, según datos del servicio europeo Copernicus sobre el cambio climático.

"Julio es generalmente el mes más caliente del año en el mundo, pero según nuestros datos [el de este año] fue el más caluroso desde que se hacen las mediciones", declaró este lunes en un comunicado el jefe del servicio, Jean-Noël

NOTICIAS RELACIONADAS

¿Por qué la ola de calor no está dejando operar adecuadamente la red de trenes?

