

+ TEMAS Caribe, motor de desarrollo

Aquí la movilidad sostenible tiene un futuro promisorio

La región reúne las condiciones favorables para un mayor uso del gas natural vehicular, la masificación de los biocombustibles y aprovechar la energía.



Uno de los ejemplos más representativos del uso del gas en el transporte público es Transcaribe, en Cartagena. FOTO: YOMAIRA GRANDETT CEET

A mediados del mes de junio, la noticia del primer vehículo de carga pesada en operar con biodiésel al ciento por ciento sobre las vías del corredor turístico del sur de Santa Marta hizo eco entre los actores comprometidos con una movilidad sostenible en la Costa. Este suceso, que fue calificado como "un día histórico para la región" por el presidente de C.I. Biocosta, Raúl Eduardo García, demostró que el transporte en todas sus dimensiones puede dar el paso hacia métodos menos contaminantes.

De la misma manera que los biocombustibles (biodiésel y etanol) están logrando hitos en la región Caribe, también lo está haciendo el gas natural vehicular (GNV) en ámbitos como los sistemas de transporte público y, en los últimos años, a la energía eléctrica se le han detectado escenarios potenciales en los que podría generar eficiencias y ahorros considerables comparativamente con los combustibles tradicionales, como en los vehículos de uso particular y servicios de transporte informales como el mototaxismo.

El principio que cobija estos desarrollos en la movilidad es la mejora de la calidad del aire en las ciudades de mayor densidad poblacional de la Costa, donde el uso masificado e indiscriminado de automotores propulsados por combustibles fósiles sumamente contaminantes ya está pasando factura en la salud de sus habitantes.

Por ello se hace necesaria la toma urgente de acciones que mitiguen estas consecuencias. Y una de las maneras de lograr este cometido es desde los combustibles que se emplean.

La viabilidad económica

En primer lugar, según explica Andrés Chaves, exviceministro de Transporte y abogado consultor, uno de los principales retos que tiene la movilidad sostenible en la región Caribe y en todo el país es la falta de una política que defina una hoja de ruta para la implementación de los sistemas e infraestructura propias de la movilidad en las ciudades, un proceso que en la actualidad no es nada económico, de asumirse, debe hacerse a sabiendas de que sus beneficios no serán inmediatos.

"En el caso de sistemas de transporte público menos

contaminantes y con tecnologías de gas o eléctricas, el desafío es que estos no deben comprometer cobertura, es decir que si un bus eléctrico cuesta el doble que uno diésel con tecnología Euro V, se tiene que escoger; o se ofrecen más rutas y mayor capacidad al sistema o se ofrece una mejor calidad del aire, es una decisión compleja que la ciudadanía debe tomar junto a las administraciones regionales", afirma Chaves.

A esto se suma que a pesar de que los costos de los vehículos eléctricos y de gas se reducen cada vez más, donde las ciudades deben hacer mayores esfuerzos es en el abastecimiento para estos automotores, lo que en la actualidad no resulta económico.

El éxito del gas

No obstante, en el marco de estas discusiones resaltan casos de éxito de sistemas de transporte públicos de gas que han logrado la sostenibilidad ambiental y económica de la mano de una calidad de servicio óptima para la ciudadanía.

Manuel Vives de Andreis, subgerente comercial de Gases del Caribe, afirma que "las ciudades de la Costa tienen una enorme oportunidad de exigir tecnologías limpias en la renovación del parque automotor de sus sistemas de transporte público y colectivo masivo, para que se adquiera una flota de bajas emisiones, así como sacar de circulación los buses obsoletos que generan emisiones contaminantes".

Uno de los ejemplos más representativos del uso del gas en el transporte público es Transcaribe en Cartagena. "Nuestra flota está compuesta por vehículos Euro VI completamente a gas que reducen en un 99 por ciento los contaminantes en comparación con el diésel. Transcaribe ha dejado de emitir al medioam-

Motos y taxis eléctricos

De acuerdo con Oliverio García, presidente de la Asociación Nacional de Movilidad Sostenible, hay nichos muy interesantes en donde la energía eléctrica podría incorporarse en la Costa y que implican un arduo trabajo con los generadores de la energía de la región.

"Hay un aspecto que podría trabajarse y obtener buenos resultados, como lo son las motos eléctricas, un método de trans-



"Nuestra flota está compuesta

por vehículos Euro VI de gas que reducen en un 99 por ciento los contaminantes en comparación con el diésel".

Humberto Ripoll
GERENTE DE TRANSCARIBE

biente unas 50.000 toneladas de dióxido de carbono a la atmósfera", afirma Humberto José Ripoll, gerente de este sistema de transporte.

A su vez, en marzo de este año se firmó un convenio para la llegada de 40 buses de gas para el sistema de transporte de Barranquilla, a través de una inversión de alrededor de \$25.000 millones.

Al respecto, el subgerente comercial de Gases del Caribe manifiesta: "Recibimos con beneplácito la noticia de que los operadores de transporte público de Barranquilla comparten la visión que tiene la comunidad global de poder tener hacia el futuro sistemas de movilidad sostenible, dejando atrás el uso de combustibles fósiles, despidiéndonos así del dióxido de carbono y el material particulado con el gas natural vehicular (GNV)".

Por su parte, Orlando Cabañas, presidente de Naturgás, señala que el GNV ya está mostrando sus beneficios por las carreteras del país, incluyendo las del norte del país. "Actualmente, hay 14 tractocamiones con motor 100 por ciento dedicado a GNV que han pasado todas las pruebas por las exigentes vías montañosas. En estas se han visto reducciones de emisiones cerca-

nal al 100 por ciento en material particulado, disminución en 30 por ciento de la emisión de CO₂ y ahorro en los costos de transporte superiores al 35 por ciento.

Biocombustibles, a paso firme

Por otro lado, los biocombustibles también son una solución efectiva a la contaminación de las ciudades de la Costa, ya que en la medida en que se incrementen sus mezclas con combustibles sólidos, se reducen proporcionalmente las emisiones de contaminantes que producen el calentamiento global y el efecto invernadero.

Y es que de las siete plantas productoras de biodiésel que existen en el país, cuatro se ubican en la costa Atlántica (una en Codazzi, Cesar, y tres en Santa Marta, Magdalena). Estas se abastecen de los cultivos de palma de aceite en Bolívar, Córdoba, Magdalena y Cesar, lo cual implica que la producción de este biocombustible en la Costa se haga con agricultores de la zona.

"La Costa cuenta con modernas instalaciones de última generación para la producción de biocombustibles, que hoy están en capacidad de generar suficiente volumen para que la región se convierta en pionera en el país a fin de consumir mezclas del 20 por ciento de biodiésel, teniendo en cuenta que hoy en día es del 10 por ciento", afirma Jorge Bendeck Olivella, presidente de Fedebiocombustibles.

Respecto al primer tractocamión que se movilizó en la costa Atlántica usando biocombustible en su totalidad, Bendeck manifiesta que "se han observado resultados altamente positivos, ya que se movió en un 100 por ciento la emisión de humos negros y no se ha afectado el rendimiento en sus más de 2.000 kilómetros recorridos".

porte muy usado por la población que allí habita. En términos generales, habría que impulsar esto desde una política pública para que haya más motocicletas eléctricas circulando", asevera García. En la misma línea, la transición a la energía eléctrica por parte del mototaxismo supondría una oportunidad, para las administraciones locales, de formalizar este sistema de transporte informal.

CRÓNICAS DEL NORTE



KENIA PATRICIA BOLAÑOS COTES

Preservar la cultura para empoderar

"Gracias a Watta Ka>il, hemos convertido nuestras debilidades en fortalezas, nuestras fortalezas en oportunidades, valoramos nuestros saberes ancestrales y nos apropiamos de nuestras costumbres a través de un ejercicio de autoconocimiento que nos ha permitido crecer como comunidad y volvernos auto-sostenibles", dice Kenia Bolaños, docente y líder de la comunidad Guaymaral de la etnia Wayúu de la Guajira. Y es que entre el 2013 y el 2016, el kilómetro 12 de la vía Riohacha-Maicao del municipio de Manaure en la Guajira, donde habita la comunidad, se convirtió en el lugar desde donde se empezó a gestar un cambio en la actitud de sus integrantes en pro de mejores condiciones de vida, a través del proyecto 'Watta Ka>il, voces y capacidades para el buen vivir de la Guajira', iniciativa de la Fundación Promigas en alianza con la Fundación Alpina. "Esto nos ayudó a darnos cuenta de que la mejor manera de solucionar nuestros problemas era reconocer que teníamos necesidades, pero que trabajando unidos, reconociéndonos, sabiendo cuántos somos, cómo somos, y rescatando nuestros usos y costumbres podríamos resolver y mejorar", continúa Kenia. Así fue como a través de un ritual de siembra ancestral, lograron desarrollar procesos que les garantizarán la seguridad alimentaria, especialmente la de sus niños. "La comunidad empezó a trabajar en la huerta comunitaria y a consumir esos cultivos, que son naturales, propios, los cuales empezamos a desarrollar según el ciclo durante todo el año", añade la docente y líder Wayúu. Watta Ka>il, que significa perdurable, en el mañana o en el tiempo, además les permitió, fortalecerlos como comunidad, reforzar su educación indígena, desde su propio punto de vista étnico y cultural, a incentivar en los niños el valor por su cultura y, a través de observatorios familiares, tomar decisiones para beneficio de todos. En ese camino el Ayatawa (observatorio comunitario, familiar y escolar) ha sido una herramienta clave para facilitarles la identificación y seguimiento de sus temas colectivos, mientras tejen y reflexionan en torno a sus situaciones de interés. "Con el apoyo de la Fundación Promigas aprendimos también sobre crías de animales, tácticas de cultivo, fortalecimiento en el cuidado de la niñez y la familia. Eso nos ha hecho autosostenibles. Queremos seguir desarrollando estas actividades y reforzando nuestros saberes, exportar nuestras artesanías, seguir cultivando, ojalá para en un futuro vender nuestras siembras, así actualmente tengamos poca agua", dice Kenia.