MOVILIDAD INFORME **UN AIRE PARA TODOS**

Modernización del transporte público de Medellín va en 42 %

La ciudad ha renovado 1.526 buses colectivos de un total de 3.642. En 2027 llegaría al 100%.

Por **DIEGO ZAMBRANO BENAVIDES**

Hace cuatro años Medellín trazó el camino para renovar el transporte público colectivo (TPM). Mejorar la calidad del aire, al migrar a tecnologías más limpias que reduzcan las emisiones de los vehículos, no es el único objetivo; la búsqueda también pretende desincentivar el uso del particular y volver más atractivos los buses de 39 empresas, repartidos en 260 rutas, que hay en la ciudad.

Fue así como la alcaldía expidió la Resolución 2504 de 2016, que comenzó a hacerse efectiva ese mismo año. Con fecha de corte a enero de 2020, la Secretaría de Movilidad reveló que este proceso avanza en un 42 %, lo que significa que de los 3.642 colectivos que tiene la capital antioqueña, 1.526 ya fueron renovados. Como dentro de este total no se incluyen los vehículos de otros municipios de la región conurbada, el Área Metropolitana (Amva) observó que de los 2.500 que le competen a esta entidad, el 77 % (1.925) ya tienen tecnologías más limpias.

Con base en el más reciente Inventario de Emisiones Atmosféricas del Valle de Aburrá, de 2016, el segmento de los buses aporta a la atmósfera el 1,2 % del material particulado PM 2.5 generado por fuentes móviles, situándose por debajo de los automóviles (2.7 %), las motos cuatro tiempos (19 %) o los camiones y volquetas (62.7 %).

No obstante, *Viviana Tobón*, experta en transporte terrestre, observó que este indicador es anterior al inicio de la renovación del TPM, pero sí celebró que a diferencia del inventario de 2012 en el último se separó a los colectivos de los intermunicipales y los especiales, pues se los medía con el mismo racero y los segundos son competencia del Ministerio de Transporte y no de los gobiernos locales. Hace ocho años, el Amva reveló que los buses, sin distinción, aportaban el 11 % del PM 2.5 en el Aburrá. Cabe recordar que la entidad estima que el 82 % de la contaminación proviene de las fuentes móviles.

¿Cómo son los buses de Medellín?

De acuerdo con las cifras entregadas a EL COLOMBIANO por la Secretaría de Movilidad local, en 2016 se logró la renovación de 774 vehículos del TPM, en 2017 la cifra llegó a los 1.063, en 2018 a 1.335, para terminar en 2019 con un acumulado de 1.518. Este año, según el despacho, solo se han renovado ocho colectivos más.

De toda la flota solo hay 16 buses que funcionan con gas vehicular, mientras que 1.502 operan con Acpm ceñido a la normativa Euro 4, 5 y 6, lo cual garantiza la reducción significativa de "la emisión de gases contaminantes", afirmó Movilidad. Por otro lado, 152 de los vehículos son último modelo (2019-2020) y 1.098 ya fueron pintados con la nueva imagen institucional, pues aparte de la renovación también se acordó la unificación del TPM.

En cuanto a reducción de emisiones, la alcaldía calcula que, comparado con 2016, el año pasado la flota dejó de generar 6.385 toneladas de CO_2 al año, mientras que en PM 2.5 la reducción fue de 18.051 kilogramos anuales. Hace cuatro años la contaminación producida por los buses se situó en 99.459 toneladas de CO_2 y 27.493 kilogramos de PM 2.5.

La Secretaría de Movilidad manifestó que si bien el transporte público es responsable de una pequeña parte de las emisiones, también hay que tener en cuenta que las dos contingencias que padece el Aburrá cada año también obedecen a factores como el clima y la topografía, así como a la contaminación de vehículos particulares, de carga liviana y pesada, el factor industrial y los incendios forestales.

"Desde nuestro punto de vista el TPM no contribuye negativamente a las crisis por calidad del aire (...) Mientras un particular moviliza en promedio una o dos personas, un bus puede llevar 50 en un solo recorrido, por lo cual se necesitarían más de 20 autos para movilizar la misma cantidad de personas, no solo emitiendo más gases CO_2 y PM2.5, sino congestionando más las vías por lo cual los tiempos de recorrido se alargan y los vehículos permanecen mayor tiempo emitiendo dichos contaminantes al ambiente", aseveró la autoridad.

Obstáculos para acelerar renovación

Viviana Tobón expresó que el avance de la ciudad es destacable y, en líneas generales, la región metropolitana es pionera en modernización del transporte público colectivo. Sin embargo, la experta anotó que la calidad del combustible ha sido un obstáculo, teniendo en cuenta que apenas el año pasado se logró que Ecopetrol entregara un diésel de 10 partes por millón de azufre para el Aburrá.

"El tema de los buses intermunicipales y de servicios especiales es un punto crítico dentro del Plan Integral de Gestión de la Calidad del Aire (Pigeca), porque son vehículos cuya normativa la define el Ministerio de Transporte. Como no se les fija la vida útil, igual que camiones y volquetas, pueden circular algunos modelo 40 y no pasa nada. Hace falta más compromiso del Gobierno Nacional, o las autoridades municipales no tendrán otro camino que poner restricciones a la movilidad de este segmento, como con el pico y placa ambiental o limitar su paso por algunas zonas de la ciudad", señaló Tobón.

Agregó que la nueva administración debe mantener el diálogo con las empresas para que el proceso no se estanque y se pueda llegar al 100 % en la renovación de la flota. Sin embargo, Movilidad indicó que los cronogramas se están cumpliendo, pues en la Resolución se acordó que en 2019 se debía alcanzar el 25 % y esa cifra se superó en 2017. Según la norma municipal, en 2022 se debe llegar al 70 % y el plazo es hasta 2027 para completar el 30 % restante. Adicional al TPM, de los 64 buses eléctricos adquiridos por Medellín el año pasado, el Metro ya opera con 22 en la carrera 80 y en las líneas 1 y 2. De acuerdo con la empresa, cuando toda la flota esté en circulación ahorrará la emisión de 3.666 toneladas de CO_2 y 85 kg de PM 2,5 al año ■

ANTECEDENTES

TRES PIEDRAS EN EL CAMINO

Juan Gonzalo Merino, presidente de la Asociación de Transportadores del Valle de Aburrá, dijo que si bien están comprometidos con la renovación, hay tres obstáculos que podrían entorpecer el proceso. Lo primero, apuntó, es que cuando se pactó el compromiso el dólar era más barato, igual que el combustible, por lo cual la estructura de costos cambió y encareció los buses nuevos. "Otro tema es la merma de usuarios, que hemos visto desde 2017 y eso baja los ingresos. Necesitamos, para no hacer un alto en el camino, subsidios para honrar el cronograma", expresó. Por último, Merino subrayó que los tiempos de viaje aumentaron por las congestiones, lo cual le resta competitividad al TPM y hace que la ciudadanía elija otros medios de transporte. Según la Encuesta Origen Destino 2017 del Área Metropolitana, desde 2012 los trayectos en cualquier vehículo aumentaron, en promedio, tres minutos (toman 36).



Dentro de la unificación del Transporte Público de Medellín (TPM), la alcaldía trabaja con 39 empresas. Hay siete colores distintivos, más los integrados del metro, dependiendo de la zona de circulación. FOTO **JULIO CÉSAR HERRERA**