



con gas natural vehicular, de acuerdo a EPM. FOTO JAIME PÉREZ

pre han estado exentos de medidas, y de revisar que estándares de emisión cumplen los vehículos dedicados a GNV que ingresan al país”, aseveró el Amva.

Aún así, como por norma nacional el gas es considerado un combustible limpio, la entidad dijo que ahí radica la razón por la cual no se incluyen en el pico y placa ambiental, pues hacen parte de un segmento de “transición energética a una movilidad más limpia y eficiente”.

Esto último lo soporta EPM con sus cálculos, según los cuales el GNV genera un 40 % menos emisiones de PM 2.5 que la gasolina, 95 % menos que el diésel Euro IV y 93 % menos que el diésel Euro V.

Lo que dicen los expertos

Carlos Orduz, vicepresidente de Gas de EPM, reiteró que el gas tiene sus bondades por ser menos contaminante, aunque reconoció que es una “solución transitoria”, en un camino de tres décadas, al menos, para llegar a combustibles más limpios y costoeficientes, haciendo alusión a que la movilidad eléctrica aún debe reducir más sus precios.

“Lo que sí, es que esos vehículos a GNV se deben revisar anualmente y cada cinco años sus tanques, porque si esos requisitos no se cumplen pueden fallar en las pruebas. Pero la compañía instala un chip para evitar que los carros con inadecuado mantenimiento, sean identificados en las estaciones y no puedan recargar”, afirmó.

45

estaciones de servicio para GNV tiene el Valle de Aburrá, según EPM.

Cualquier carro mal tenido, agregó, puede ser altamente nocivo, por eso resaltó la importancia de los controles del Amva y las autoridades de tránsito. Por otro lado, anotó que las cifras de emisiones demuestran por qué no deben ser incluidos en medidas de restricciones vehiculares.

“En esas pruebas hay que ver la antigüedad de los vehículos y si tenían activado o no el gas”, anotó Orduz.

Otro factor, mencionó, es que los carros dedicados (de fábrica) son mucho mejores que los convertidos (desde gasolina o diésel). Aunque EPM, que comenzó las conversiones en 2001, ahora son más eficaces porque los talleres deben certificarse para hacerlas.

Santiago Ortega, docente de la Universidad EIA y director de Innovación de Emergente Energía Sostenible, coincidió en que el gas sí es más limpio, pero sí genera emisiones, por lo cual debe entrar en esa categoría de combustible de transición.

También defendió al segmento de la movilidad eléctrica, pues dijo que su curva de crecimiento va en aumento y, al menos en el transporte público, ya se superaron las expectati-

“Es importante empezar a aplicar restricciones a los vehículos a GNV que siempre han estado exentos de medidas”.

ÁREA METROPOLITANA DEL VALLE DE ABURRÁ

vas que se tenían para 2020, pues existen más de 700 buses en Colombia (64 en Medellín).

Ortega sugirió que la oferta del gas debe concentrarse en nichos donde lo eléctrico no tiene tanta fuerza, como las volquetas u otros vehículos de carga e incluso la industria, para remplazar al carbón, pero no en automóviles o colectivos.

Andrés Emiro Díez, investigador y docente de UPB, manifestó que el GNV es una “alternativa rápida para reemplazar al combustible de mala calidad”, pues de no haber llegado a ocupar ciertos espacios la contaminación sería peor. Por otro lado, en su opinión quizás hubo abusos en las conversiones más antiguas y algunos descuidos en mantenimiento, aunque indicó que EPM está pendiente con medidas rigurosas.

Recomendó prestar más atención a las emisiones de CO que están más altas que en diésel. En una búsqueda que llevó a cabo pudo comprobar que, a diferencia de otras ciudades con altos índices de contaminación en el mundo (como las de China), en el Valle de Aburrá solo dos estaciones del Siata miden ese monóxido de carbono.

“De esas dos, solo una recopiló los datos necesarios para un buen análisis (...) y en este punto (Politécnico Jaime Isaza Cadavid) se muestra que hubo dos días del año pasado en los que se excedió el límite colombiano”, subrayó.

Así las cosas, los dos expertos coincidieron en que son innegables las bondades del GNV frente a otros combustibles, pero concluyeron junto a Orduz que también es evidente que a la larga el gas tiene una fecha de caducidad ■



EN DEFINITIVA

Al menos en monóxido de carbono, el gas sí contamina más que el diésel. No obstante, los expertos no excluirían de tajo a esos vehículos de los exentos del pico y placa ambiental.



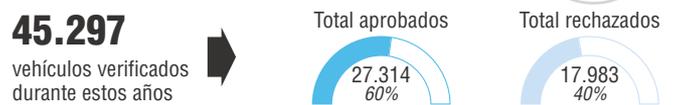
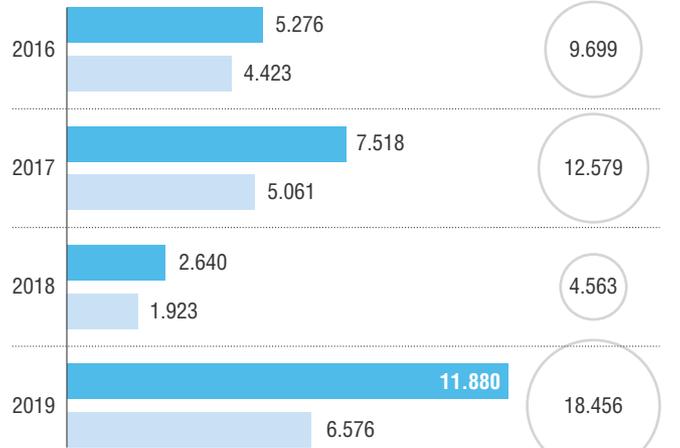
RECONVERSIÓN

LOS RECHAZOS EN LA PRUEBA DE EMISIONES

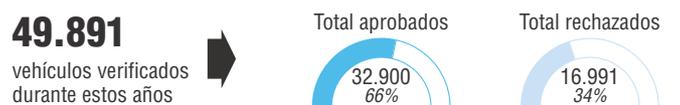
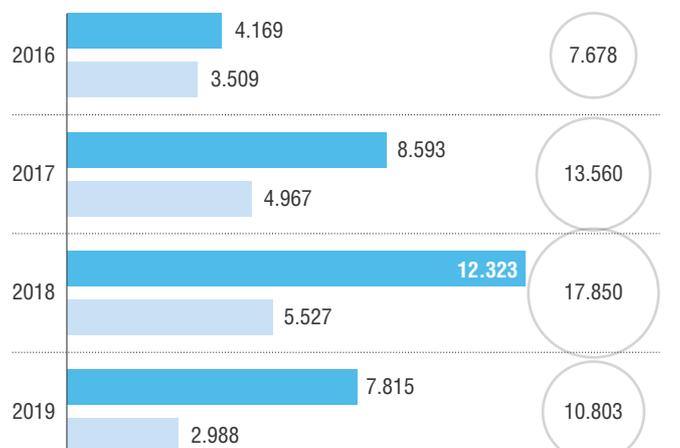
Verificación de emisiones a fuentes móviles En Medellín

Cifras en cantidad de vehículos Aprobados Rechazados Total

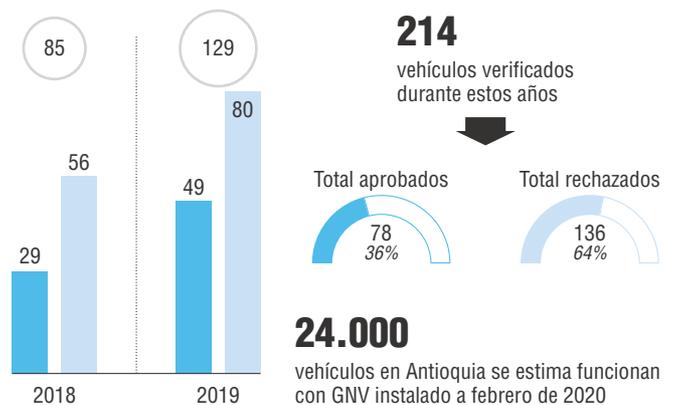
Vehículos verificados a gasolina



Vehículos verificados a diésel



Vehículos verificados a gas natural vehicular (GNV)



Emisión de contaminantes por tipo de combustible

Año 2016. Cifras en toneladas Gasolina Diésel GNV

