

## Opinión

## Una verdadera ignominia

Ernesto de Lima L.



Pese a los esfuerzos realizados por el actual Gobierno Nacional, así como por varios de los que lo antecedieron para reducir los innumerables trámites de toda orden que debemos cumplir los ciudadanos para realizar cualquier transacción o para acometer una obra, buscando que el país sea más eficiente, la verdad es que esos loables propósitos están muy lejos de ser alcanzados.

La mejor prueba de ello la constituye la demora de más de cinco años por parte de la Agencia Nacional de Licencias Ambientales (ANLA), en otorgar la Licencia Ambiental requerida para la construcción de la carretera Mulaló-Loboguerrero, que con una extensión de aproximadamente 30 kms., acortaría la distancia que debe recorrer un camión entre el Suroccidente del país y Buenaventura en aproximadamente 50 kms., mientras que el

tiempo de viaje se reduciría en al menos una hora, dada la menor altura de la Cordillera Occidental por donde está trazada esta vía, en comparación con la que conecta a Buga con Loboguerrero. Lo anterior sin duda se traduciría en menores costos para los transportadores y sus usuarios, mejorando la competitividad de todos estos.

Pero como la Corte Constitucional determinó que toda nueva obra que se planea construir en el país debe ser concertada con las comunidades de la región, lo cual se ha convertido en un verdadero escollo para los contratistas de dichas obras, pues los líderes de algunas de esas comunidades buscan algún tipo de beneficio personal para otorgar el beneplácito requerido para la iniciación de los trabajos, nada que esa importante obra arranque.

Como lo mencionó Luis Guillermo Restrepo, director de El País en uno de sus sendos editoriales sobre este tema, "hace años se constituyó una fiducia de seiscientos mil millones de pesos que duerme el sueño de los justos, mientras que el concesionario de la obra ha invertido



La ANLA ha demorado 5 años en otorgar la licencia ambiental requerida para la construcción de la carretera entre Mulaló y Loboguerrero".

doscientos cincuenta mil millones y todavía no ha construido el primer centímetro de carretera. Todo se ha ido en estudios y más estudios, en contentar a las comunidades y en lidiar con la Agencia Nacional de Licencias Ambientales que pide cosas como mover cincuenta mil cactus y ha solicitado otros estudios que durarán por lo menos otro año si es que no les da por pedir más".

Pese a las buenas intenciones de la actual ministra de Transporte, Ángela María Orozco, que el viernes pasado en una reunión convoca-

da por nuestro Congresista Christian Garcés, nos manifestó que ella y su equipo vienen realizando ingentes esfuerzos para lograr la asignación de recursos para la financiación de esa vía, así como para la terminación de la doble calzada entre Buga y Buenaventura y el dragado del canal de acceso al puerto, pues contrario a lo que ocurre en las demás obras de 4G que se vienen construyendo en otras regiones del país, que de tiempo atrás garantizaron su financiación mediante la asignación de vigencias futuras, las arriba citadas no corrieron con igual suerte.

Lo anterior me lleva a pensar si todo esto no tendrá que ver con el hecho de que desde hace 50 años ningún vallecaucano ha ocupado el Ministerio de Transporte!

**Coletilla:** Deseo expresar mi solidaridad con los accionistas y directivos del diario El País, el más importante medio de comunicación escrito de nuestra región, que ha decidido acogerse a la Ley de Reestructuración Financiera, deseándoles el mayor éxito en esa gestión.

ernesto.dellima@delima.com.co

## Es el diésel, señora secretaria

Sergio Calderón Acevedo



A pesar de que la actual administración de Bogotá se caracteriza por un intensivo uso de medios, lo cual le ha dado protagonismo, tal vez excesivo, ella se ha quedado muda frente a la implantación, posiblemente permanente, del pico y placa extendido. Alegan, en tímidos comunicados, que gran parte de las estaciones de monitoreo muestran aún niveles elevados de particulados y gases. Y que, por esta razón, 85% de los vehículos, que aportan 20% de la contaminación, deben someterse a la medida de sol a sol.

Mientras tanto, las volquetas que arrodillaron a la alcaldesa, los buses que, por patente de Petro, temporalmente iban a escupir su veneno, los camiones de la camorra criolla, y los buses rojos que la señora Araújo no quiso cambiar por eléctricos, no tienen restricción alguna, y siguen liberando su inmundito hollín. Ellos representan apenas 15% del parque, pero son los verdaderos culpables de esta situación. Así, señora secretaria de Medio Ambiente, Carolina Urrutia, los indicadores nunca mejorarán.

¿No ha leído que en los más recientes 'días sin carro' la calidad del aire en Bogotá no mejoró? Incluso en 2019 empeoró y obligó a mayores restricciones. Pero si siguen evadiendo la responsabilidad de afrontar el problema, como sí lo han atacado en cientos de ciudades europeas, tampoco van a lograr una solución.

La única forma de hacerlo sería prohibiendo el diésel, e incluso la gasolina. Varios países de la UE han promulgado normas para prohibir los motores de combustión, incluso tan pronto como en 2030. Eso, por supuesto, no va a pasar acá, porque la permisividad de nuestros ministros y parlamentarios, con un poquito de CVY, permitirá que todo lo que no pueda ser vendido en los países ricos, sea traído acá, para que sus fabricantes sigan sacando ganancias de tecnologías absurdamente obsoletas.

La solución criolla podría no llegar tan lejos, para que los parapolicías de las volquetas y los camiones, y los conspiradores del Senado, no bloqueen las vías o convoquen a paros irracionales. La idea es muy sencilla.

Como el precio del petróleo no se va a recuperar en un plazo previsible, y los transportadores no van a rebajar sus tarifas, aunque el diésel baje, se les puede exigir que adecúen sus vehículos con filtros antipartículas (FAP/DPF), que reducen sus venenosas emisiones hasta en 90%. No son costosos (máximo US\$2.000).

Supongo, señora secretaria, que no le hablaron de los DPFs en sus estudios de politología, ni en su maestría de políticas públicas. Pero es muy fácil encontrarlos y también es fácil poner un plazo prudencial (digamos la semana entrante) para que todos los vehículos diésel que emitan aunque sea un discreto halo negro o gris, tengan el filtro instalado si quieren seguir rodando. Podrían arreglar con la Dian y el MinCit para que no tengan aranceles ni IVA, como los paneles solares. Así usted pasaría a la historia como la persona que evitó muertes prematuras y el sufrimiento de miles de niños que se pasan sus vidas en las salas de urgencias.

A propósito: busco moto impar, porque le pusieron pico y placa a la par, aunque las motos causan menos de 10% de la polución.

## Coronavirus y consciencia

Ricardo Santamaría



Somos muchos los que creemos que detrás del coronavirus hay unas enseñanzas profundas para la humanidad. Pero es necesario ver más allá del miedo. Sentir y reflexionar más allá del bombardeo de noticias que nos llenan de pánico e incertidumbre. Hay que ser selectivos y tomar distancia de tanta información para asimilar lo que esta crisis nos trae. Aquí va mi selección de enseñanzas (Hasta ahora).

Todos estamos unidos. Los seres humanos que habitamos en el planeta tierra, sin excepción, estamos interconectados. Lo que pasa en China importa en Colombia. Lo que sucede en Europa impacta en América. La Amazonia es asunto de todos. Como dice la canción de Bon Jovi, "Nobody is an island" (Nadie es una isla). Las fronteras son

una ilusión. Nada más ridículo que construir muros entre países.

Somos vulnerables. Todo ese poderío militar o económico que países y personas muestran, nada puede hacer frente a un virus invisible. No somos tan poderosos como creemos. El mundo parece estar en jaque. Es hora de la humildad.

Todos somos iguales. Frente a la enfermedad o a la adversidad, no hay distinciones. Le llega por igual a ricos o pobres, jóvenes o viejos, hombres o mujeres, felices o tristes, blancos o negros. A países ricos o pobres.

Cada ser humano debe ser responsable de sí mismo, mas allá de que las autoridades lo controlen o no. Y no solo para cuidarse y permanecer sano, sino que al ser responsables, protegemos y salvamos a los demás. Hay que hacer lo correcto, así nadie nos mire.

La solidaridad importa. Nos necesitamos unos a otros. Para cuidar a los enfermos, es necesario que la mayoría esté bien. Ayudar al



Somos interdependientes y cada uno es responsable no solo de sí mismo y su familia, sino del prójimo, el planeta y todos los seres vivos".

otro, es un asunto de vida o muerte para todos.

El aislamiento obligado en el que hoy vivimos, es un buen momento para reflexionar y empezar a construir un nuevo modelo de relaciones entre los seres humanos, sabiendo que compartimos la misma casa, nuestro planeta Tierra, y que no hay otro. Debemos cuidarlo y cuidarnos. Debemos ser empáticos.

Quizás esta crisis del coronavirus nos ayude a tomar consciencia sobre algunos de

los asuntos fundamentales de la humanidad. Y no es que estemos descubriendo todo esto. Lo sabemos, pero rápidamente lo olvidamos. Vivimos como si fuéramos una isla, como si lo que le ocurriera al vecino o al colega de trabajo no fuera con nosotros, como si todo lo que hoy tenemos siempre va a estar ahí, como si entretenernos o estar ocupados fuera la meta.

Si queremos sobrevivir, nadie puede ser ajeno a la suerte del otro, ni siquiera al hecho de que hace poco murieron millones de animales en Australia. Este momento puede contribuir a ponerle fin a esa vida loca de consumir, consumir y consumir sin freno. De primero yo, segundo yo y tercero yo y que a los demás se los lleve el diablo. Es una hora decisiva para integrar estas verdades y evolucionar.

Somos interdependientes y cada uno es responsable no solo de sí mismo y su familia, sino del prójimo, el planeta y todos los seres vivos.

Escritor y analista risasa1960@gmail.com