

Home > Ambiente > BIBO

Te quedan **1 artículo gratis** este mes.

[Regístrate](#)

25 ago 2021 - 9:05 p. m.

Andar en bici, ¿es suficiente si queremos detener el cambio climático?

El COVID-19 conllevó a un aumento del uso de la bicicleta, un medio que no genera emisiones de gases efecto invernadero, los responsables del calentamiento global. Sin embargo, para enfrentar la crisis climática es necesario apostarle a una movilidad sostenible que involucre todos los medios de transporte. ¿Cómo va Colombia al respecto?

Redacción Ambiente

Medio Ambiente





Los viajes en bicicleta en la capital aumentaron de 6,5 a 11 %, mientras que los viajes en transporte público a escala nacional disminuyeron un 47,8 %.

JOSE VARGAS ESGUERRA

Antes de la pandemia Gabriel García, un universitario de 24 años, se movía en Transmilenio por toda Bogotá. Aunque para él este medio de transporte tenía sus desventajas, “era lo más práctico y rápido para ir a la U o a cualquier sitio sin gastar tanta plata”. Sin embargo, después de ese 25 de marzo de 2020, día en el que Colombia entró en confinamiento, Gabriel no volvió a coger Transmilenio ni ningún medio de transporte público. Su decisión tiene una explicación simple: el miedo al contagio. Así que, desde ese momento, la bici se convirtió en su compañera de rutas bogotanas.

Esta es una decisión que no solamente ha tomado Gabriel. Durante la pandemia, los viajes en bicicleta en la capital colombiana aumentaron de 6,5 a 11 %, mientras que los viajes en transporte público a escala nacional disminuyeron un 47,8 %, según la Encuesta de Transporte Urbano para Pasajeros (ETUP), realizada por el DANE. En Bogotá, la Alcaldía junto con la Secretaría de Movilidad implementaron rápidamente 84 carriles temporales de ciclovía para promover el uso de la bicicleta durante la pandemia; algunos de estos, como el de la carrera séptima, pasaron de ser temporales a permanentes. Estrategia por la que ganaron un reconocimiento otorgado por TUMI (Transformative Urban Mobility Initiative), una organización líder en movilidad sostenible.

A escala mundial ocurrió lo mismo. Para abril del año pasado, la bici era considerada el transporte ideal en pandemia. La compra se disparó en todo el mundo en un 81 % y en ciudades como París (Francia), Seattle y Nueva York (Estados Unidos), y Milán (Italia) también implementaron bicicarriles en sus vías para que los ciudadanos pudieran moverse por medio de este transporte.

Para agosto de 2020, en un informe de WWF (Fondo Mundial para la Naturaleza), se estaba anunciando lo que hoy es más que claro. Fue la emergencia sanitaria la que impulsó a los ciudadanos a tomar otro medio de transporte alternativo para moverse por las ciudades. Pero,

además, la bicicleta fue la que incentivó a los gobiernos locales a repensar el sistema de movilidad urbano. Y es que no solo se trata de movilidad, sino de sostenibilidad. Al preguntarle a Gabriel si en algún momento pensó que su decisión estaba, además, reduciendo su huella de carbono en el planeta, se sorprendió. Él no lo había visto desde esa perspectiva.

(Le puede interesar: [Diez razones por las que el mundo necesita restaurar los ecosistemas](#))

El Instituto Max Plank, en Alemania, presentó en un informe que el transporte representa más del 25 % de las emisiones globales de CO₂. Además, en América Latina, específicamente, “el transporte es el sector que más genera emisiones de carbono”, de acuerdo con Manuel Olivera, director regional en Latinoamérica de C40 Cities, organización que le apuesta a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero en las ciudades del mundo.

De hecho, el tratado más importante que busca reducir las emisiones de gases efecto invernadero es el Acuerdo de París, hasta el momento ratificado por 189 países, entre ellos Colombia. Este tiene como principal objetivo limitar el aumento de la temperatura global promedio a 1,5 grados centígrados para finales del siglo. Y el año pasado Colombia, en el marco de este Acuerdo, anunció una meta bastante ambiciosa: reducir al 51 % las emisiones de gases de efecto invernadero para 2030. Esto implica que todos los ministerios, coordinados por el sector ambiente, deberán transformarse para cumplir esta meta.

En ese sentido, el viceministro de Ordenamiento Ambiental, Nicolás Galarza, afirma que lo primero que se debe tener en cuenta es el peso que tiene el sector transporte en la cantidad de gases de invernadero que emite anualmente. “En Colombia este sector es el responsable del 12 % de estas emisiones”, comenta. De esta manera, una de las apuestas a mediano plazo para 2030 es que el sector transporte reduzca sus emisiones a 5,7 millones de toneladas a través de siete estrategias específicas. Entre ellas, la movilidad sostenible es una de las medidas que más aportará a esta reducción. Según el viceministro, por medio de la movilidad sostenible se esperan reducir cuatro de los casi seis millones de toneladas de emisiones de gases que genera el sector transporte, es decir, un 70 % del total de estas.

(Lea también: [Aguas internacionales para afrontar la crisis económica del COVID-19](#))

En el informe “Acuerdo de París: cómo actuará Colombia frente al cambio climático”, el Ministerio de Ambiente presenta de manera desglosada las distintas metas y estrategias para mitigar esta problemática y, por supuesto, la movilidad sostenible también aparece. Una de las iniciativas es incentivar a los colombianos a usar bicicleta. Esta está también consignada en la NAMA TAnDem (Gestión activa de la demanda de transporte y viajes en Colombia), la cual, liderada por el Ministerio de Transporte, busca mejorar la calidad de vida urbana en las ciudades y combatir el cambio climático. En ella “se planteó que las ciudades vinculadas van a aumentar un 5,5 % el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible” comenta Galarza

aumentar un 9,9 % el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible , comenta Galazza.

Y es que cuando Gabriel pedalea en su bici hasta la universidad no está emitiendo ningún tipo de gas de efecto invernadero. “Mi ruta más frecuente va desde mi casa, cerca de Portal Ochenta hasta la calle 19 con sexta, que es donde queda la universidad; lo único es que hay tramos buenos, pero otros malos, donde da más miedo moverse”, cuenta Gabriel. Es aquí donde empiezan a aparecer algunos problemas con la bici. El primero de ellos afecta directamente a los biciusuarios. Tal vez, al pedalear no hay miedo al contagio de un virus, pero sí aparece otro tipo de miedo: la inseguridad, la cual también puede poner en riesgo la vida de los ciudadanos.

En Bogotá, el hurto de bicicletas incrementó casi un 33 % en 2020 y en Medellín más de 430 personas denunciaron ser víctimas de robo de sus bicicletas en lo que va de 2021. Ante esta problemática, el secretario de Movilidad de Bogotá, Nicolás Estupiñán, afirmó que para la política pública de la bicicleta se están destinando \$2,2 billones y una de las metas a la que se dirige este presupuesto es a crear “una infraestructura segura, sabemos que hay unas correlaciones muy fuertes entre seguridad y luminarias. Hay que conocer la cantidad de luz y cómo está el entorno urbano”.

El reto es entonces “que los gobiernos fortalezcan el transporte público que destrozó la pandemia”, comenta Olivera. Una de las apuestas más grandes alrededor del transporte público sostenible está en el proyecto de Acuerdo de Emergencia Climática aprobado por el Concejo de Bogotá. En este se consigna que para el 1° de enero de 2022 toda la licitación de la flota nueva de buses deberá ser eléctrica.

(Lea: **Por la pervivencia de los pueblos indígenas, un patrimonio vivo de la humanidad**)

Édder Velandia, docente de la Facultad de Ingeniería de la Universidad de la Salle y consultor en movilidad eléctrica de WWF Colombia, aplaude esta iniciativa local que ayudará a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en la capital colombiana. Sin embargo, sostiene que los gobiernos locales deben afrontar otros desafíos más grandes para alcanzar esa gran meta climática. Uno de ellos es el cambio a una energía 100 % limpia en el transporte de carga. “Estos camiones también consumen combustible diésel. Hay que transformarlos”, comenta. Frente a esto, una de las metas climáticas del Ministerio de Transporte en lineamiento con el Ministerio de Ambiente y el Acuerdo de París es la de renovar el transporte de carga a través de la implementación de 57 mil vehículos con energía limpia para 2030.

Asimismo, Velandia propone que los gobiernos locales introduzcan de manera simultánea otros medios de transportes ya existentes, como el bicitaxismo o mototaxismo, para que se articulen de manera sostenible con los medios de transporte más grandes. Para Velandia, el transporte público no puede reducirse a buses y Transmilenio. “Los bicitaxis existen por un problema, y es la necesidad de crear mejores rutas en Bogotá. Sin embargo, se debe trabajar junto a estos para

que tengan energías renovables y 100 % limpias, y las condiciones sean seguras para quienes lo tomen”, explica.

El viceministro de Ordenamiento Ambiental también coincide con que la bicicleta, si bien debe promoverse, no puede ser la única solución para abordar el cambio climático. “No es realista pensar que ahora todos vamos a montarnos en bicicleta por diferentes razones, que van desde el confort hasta condiciones médicas y físicas”, comenta. Para el viceministro, una propuesta podría ser integrar la bicicleta con el transporte público, ya que este medio de transporte “sí se puede abordar como el método por excelencia para la movilidad a nivel barrial”.

Pero también presenta otras alternativas, como las apuestas que hay de retomar el transporte ferroviario “con énfasis en la escala metropolitana y buscando que sea con tecnologías limpias”. En ciudades como Cali, con el Tren de Cercanías, o Bogotá, con el Regiotram, se está apostando por esta alternativa, que sí bien no es innovadora para algunos países del mundo, sí lo es para Colombia.

Por supuesto, para el Ministerio de Ambiente todas estas alternativas deben siempre cumplir con ese valor verde de la sostenibilidad, pues la agenda de cambio climático es transversal. Es así como los esfuerzos por mitigar el cambio climático deben ser compromiso tanto del Ministerio de Ambiente como del Ministerio de Transporte. En los últimos años se han implementado espacios interinstitucionales como la Comisión Interseccional de Cambio Climático y la Mesa Interinstitucional de Transporte Sostenible, espacios en los que los sectores transporte y ambiente pueden articular sus estrategias y metas en torno a la causa común del Acuerdo de París.

Uno de estos espacios es la Comisión Interseccional de Cambio Climático, en la cual se realizan comités técnicos y directivos, y “los viceministros estamos articulando y revisando las agendas”, afirma Galarza. Asimismo, la Mesa Interinstitucional de Transporte Sostenible es otro espacio en donde ambos sectores están en constante conversación y diálogo, y dentro de esta Mesa también se está construyendo actualmente la Estrategia Nacional de Transporte.

¿Y el resto de las ciudades?

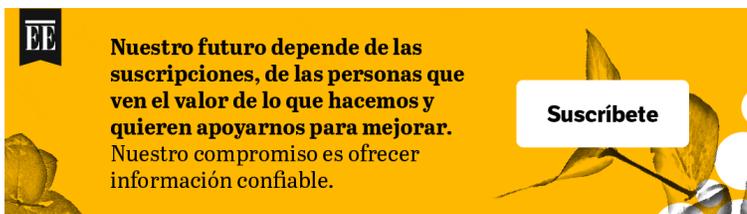
Esta es una pregunta que se hace Édder Velandia cuando se habla de movilidad sostenible y justa en otras ciudades de Colombia que no sean Medellín, Bogotá, Cali o Montería. “Vemos que estas ciudades van por buen camino, pero, ¿y en el resto de las ciudades qué pasa?” Para Velandia, desde el Gobierno Nacional y los diferentes ministerios existe una buena articulación de las estrategias para mitigar el cambio climático. Además, resalta que ha existido una agenda muy fuerte en materia ambiental en los dos últimos períodos presidenciales.

Sin embargo, comenta que las administraciones locales muchas veces no siguen los

lineamientos que les ofrece el Gobierno, y este tampoco puede obligarlos. De esta manera, no solamente hay una falta de articulación entre las agendas, sino también “de liderazgo, de compromiso y de capacidades por parte de los alcaldes y sus equipos de trabajo”, comenta. Lo anterior impide que en otras ciudades de Colombia exista el mismo desarrollo en movilidad sostenible.

Velandia, quien es docente en la Facultad de Ingeniería de la Universidad de la Salle, sostiene que desde esta institución se realizan capacitaciones a funcionarios de gobiernos locales, y una de ellas gira en torno a la movilidad sostenible. De acuerdo con Velandia, el objetivo de esta capacitación es precisamente formar a los funcionarios de diferentes lugares de Colombia en cuestiones ambientales, “porque se deben romper los mitos y los paradigmas que hay alrededor de este tema”.

Es así como quedan por asumir diferentes retos en Colombia alrededor de este tema. El país ha demostrado estar comprometido con la mitigación del calentamiento global. Sin embargo, hace falta apostarles a alternativas que no solamente sean sostenibles, sino que puedan estar al alcance de todos. No todos los colombianos pueden hacer lo que Gabriel hace, que recorre 30 kilómetros en bicicleta a diario. Esto no significa que la bici no sea un medio de transporte que, en pandemia, demostró -aún más- su gran potencial como alternativa sostenible y que además está generando que los gobiernos locales y nacionales se den cuenta de que sí se puede replantear una movilidad amigable con el medioambiente. Pero, tal y como afirma Velandia, se deben enfrentar nuevos retos y “proponer estrategias que sean creativas para la movilidad sostenible”.



EE Nuestro futuro depende de las suscripciones, de las personas que ven el valor de lo que hacemos y quieren apoyarnos para mejorar. Nuestro compromiso es ofrecer información confiable.

Susíbete

 Recibe alertas desde Google News

Temas Relacionados

cambio climático

Bicicleta

Comparte:

