

## **DE LA MOVILIDAD ELECTRICA Y CIERTAS MOVIDAS CHUECAS**

### **Cuadernos de Peregrinación a la Evidencia**

La Transición Energética avanza a pasos agigantados impulsada por una Europa que no tiene petróleo en su sub-suelo, y por jóvenes generaciones mundiales que ya al mando son aplaudidas por sectores de viejos, muchos de ellos visionarios y otros arrepentidos. Esa Transición Energética ha contagiado a otros países que o bien tampoco tiene petróleo, o simplemente toman la Transición como proceso urgente frente al Cambio Climático.

Evidentemente una buena parte del petróleo se ha utilizado como fuente para los combustibles con los cuales millones de automotores movilizan a miles de millones de personas y toneladas de carga en el planeta. El consumo mundial de energía para el transporte está dominado por dos tipos de combustibles: gasolina (incluyendo mezclas de etanol) y diesel (incluyendo mezclas de biodiesel). El motor de gasolina se utiliza principalmente para el transporte de personas en vehículos ligeros como automóviles y motos, mientras que el diesel se utiliza sobre todo para vehículos de carga y de personas (buses o colectivos). Estos dos combustibles representaron el 77% del consumo total del transporte mundial en 2016. Por su parte, el combustible de avión (jet fuel) representa el 12%, seguido del fuel oil residual (residual fuel oil) con un 9% (Fuente: EIA Anuario 216). Justamente por esas cifras la importancia de sustituir cuanto petróleo sea posible y a la mayor brevedad. Dicha sustitución tiene en la electricidad una de las opciones de mayor interés, porque desde los comienzos de la industria automotriz también aparecieron vehículos eléctricos. Sin dejar de lado otras opciones como el Hidrógeno, Aire Comprimido, Agua, etc.

En lo inmediato el Estado colombiano, muy rezagado en el contexto mundial de las Energías Renovables y la Transición Energética, últimamente parecería querer dar un pasito, más como para no quedar mal frente a compromisos medioambientales internacionales, que por convicción de la urgencia climática, la conveniencia social y el progreso económico.

Una legislación energética nacional amarrada a la confianza inversionista de pocas y grandes empresas de combustibles fósiles y la mega-electricidad domina el entorno nacional. Una de cuyas estrategias es tratar el tema energético en términos estrictamente institucionales y abrumadoramente técnico, para así aislar todo lo que allí sucede como si fuera otro mundo. De esta manera se amputa a la ciudadanía de su capacidad para intervenir en él, siendo esa ciudadanía la “clientela” de la que sacan todo su provecho y enormes utilidades las grandes empresas del sector. Es como taponar los ojos a la mula para ponerle la angarilla y subirle la carga.

La movilidad eléctrica es víctima de la anterior estrategia plagada de tecnicismos institucionales convertidos en verdades a medias. Por ejemplo al publicitar que las baterías de los automóviles eléctricos deben ser cargadas en “electrolineras”, cuando los vehículos eléctricos están diseñados principalmente para ser cargados en la casa o en el parqueadero, salvo rarísimas excepciones. Desde que se introdujeron en Bogotá los primeros Taxis eléctricos (esos chinos azul con blanco) y con el fin de seguir controlando el mercado se pidió al fabricante que los suministrara con un

cargador que recibe electricidad bajo ciertos parámetros, y CODENSA monto algunas “electrolíneas” distribuidas por la ciudad para suministrarles la electricidad al precio que quieren.

La buena noticia es que el cargador normal de la inmensa mayoría de vehículos eléctricos recibe electricidad de 100 a 240 Voltios y 50 o 60 Hz, que es habitual en cualquier edificación. Cargadores diseñados de esa manera también porque cada día más personas, familias y empresas montan en los techos Sistemas Solares Fotovoltaicos para autogenerar su electricidad no solo para cargar los vehículos, sino utilizando las baterías de los vehículos al conectarlos en la casa o empresa como respaldo para todo el sistema de autogeneración, satisfaciendo así y de manera creciente su propia demanda eléctrica apoyada por la vía de la reducción del consumo eléctrico y la eficiencia energética, incluso

La Autogeneración con meta en la Autonomía Energética resulta el mayor temor de las grandes compañías, que han llegado a acuñar el término “espiral de la muerte”, salvo algunas visionarias hoy propietarias de fábricas de paneles solares y electrónica de potencia. Pero hoy nacen y crecen miles de pequeñas y medianas empresas que democratizan el acceso a la electricidad y combustible vegetales, también para la irrefrenable movilidad tanto eléctrica como termodinámica, manifestación de la creciente Transición Energética que enmarca quizás el mayor reto al inicio del presente milenio, pues se estará pasando de la dependencia de los combustibles fósiles a la dependencia de las tierras raras como el Litio para las baterías, Neodimio para los imanes, Columbita y Tantalita = Coltan, etc. etc. Dependencias con costos ambientales y socioeconómicos tan despiadados como desastrosos

“La Edad de piedra no se acabó por falta de piedras”

Mauricio Gnecco. Villavicencio, META. Octubre 23, 2017