

COLECTIVOS I

Llegan los ómnibus ecológicos

Las líneas 61 y 62 usarán los primeros vehículos especiales con menores emisiones contaminantes y bajo nivel de ruido

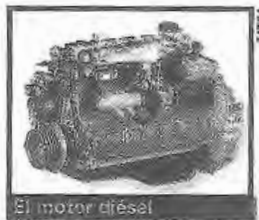
Uno de los grandes problemas de la ciudad de Buenos Aires es la contaminación. El nivel de ruidos y los gases contaminantes provocan en la gran mayoría de la población unas enormes ganas de irse a vivir al campo. Pero ahora, la flamante Agencia de Protección Ambiental porteña, junto con la empresa Tatsa SA y la Universidad Nacional de La Plata, prevén lanzar en breve un colectivo ecológico.

Es un prototipo híbrido que funciona con un motor diésel y otro eléctrico, que reducirá la emisión de gases y los niveles de ruido. El costo de ese prototipo, que luego esperan bajar con la producción en serie, será de 800.000 pesos y estará en la calle, si todo sale como esperan, en diciembre próximo.

“La idea surgió tras un viaje a Estados Unidos. Estuvimos en la Environmental Protection Agency y en el Departamento de Transporte de Nueva York. Ellos tienen 800 ómnibus ecológicos circulando y están construyendo mil más. Allí nos dimos cuenta de que podíamos hacer algo parecido”, comentó Graciela Gerola, directora de la agencia porteña, creada por la gestión de Mauricio Macri en febrero de este año. La funcionaria, entusiasmada con el proyecto, puso una meta ambiciosa: “Si al final de nuestra gestión de cinco años el número de unidades en la calle se aproxima a 500, podremos considerarlo un éxito absoluto”.

Una de las patas de la iniciativa es Tatsa, encargada de proveer los colectivos. La firma pertenece al

consorcio Cometrans, cuya mayoría accionaria es del Grupo Plaza, la empresa controlada por el Grupo Cirigliano, que también tiene a su cargo la ferroviaria TBA. Sus más de 2000 colectivos rojos hacen los recorridos de las líneas 61, 62, 140, 141, 142, 143, 124, 133, 114, 104 y 106. Según su presidente, José Manuel García, invertirán “unos 500.000 dólares en el desarrollo del prototipo”. Gerola también anticipó que los primeros que salgan a la calle “se destinarán a las líneas 61 y 62, que hacen el recorrido circular entre Retiro, Constitución y Once. Necesitamos probarlo en el tránsito más intenso, con muchas paradas



El motor diésel

y arranques, por eso elegimos ese recorrido bien en el centro”.

Para este proyecto, la Universidad Nacional de La Plata está a cargo del desarrollo tecnológico. “Estamos trabajando en el ahorro de combustible y de ruido. Todos los componentes serán de origen nacional, ensamblados en La Plata o bien en la empresa de colectivos”, anticipó el ingeniero Alberto Blanco, jefe del grupo que trabaja sobre el prototipo. Sobre los costos, el ingeniero Alberto Sacco, otro de los responsables del proyecto por la universidad y creador de los ómnibus de piso bajo, reconoció las diferencias, pero cree que se saldarán por otro lado: “Un colectivo conven-

cional sale unos 300.000 pesos, medio millón menos, pero se compensará con el ahorro de combustible. En Nueva York, comprobaron que estos vehículos gastan entre un 30 y un 40% menos”, aseguró.

Una de las dudas que surgen es por qué se eligió directamente a Tatsa, sin pasar primero por el filtro de una licitación. “Fue la empresa recomendada por la Cámara Empresaria del Transporte Automotor de Pasajeros [Cetap]. Es la única totalmente argentina, que desarrolla tanto el motor como la carrocería de sus unidades. Queremos que el desarrollo sea ciento por ciento nacional; por eso recurrimos también a la Universidad Nacional de La Plata en lugar de adquirir tecnología importada. Además, el uso de mano de obra local permitirá, una vez desarrollado el prototipo, abaratar costos para la producción en serie”, resaltó Gerola.

Dos motores

Estos colectivos ecológicos funcionarán con dos motores, uno diésel, que será un poco más chico que los que hoy tienen los ómnibus convencionales, y otro eléctrico, alimentado por una batería que estará en el techo. Es sabido que el principal momento de contaminación se da en las paradas y arranques continuos de los colectivos, por la aceleración brusca y la permanente utilización del sistema de frenos. En el ecológico, durante cada parada debido a un semáforo en rojo o la señal de un pasajero, el motor diésel se apagará automáticamente, quedando el colectivo alimentado sólo por energía eléctrica, que se realimentará gracias a la batería, recargada a su vez por el impulsor diésel. Por eso las pruebas serán en el microcentro, donde las paradas son una constante. La Agencia espera dis-



El modelo de Tatsa que pronto se verá en las calles porteñas

minuir en un 75% la producción de humo, en un 43% el gasto de combustible y en alrededor de un 40% la emisión de gases de efecto invernadero.

Gerola descartó que los nuevos ómnibus ecológicos salgan con carrocería articulada, como ocurre con el prototipo que está circulando de la línea 132. “Son vehículos comunes; la única diferencia con los que se ven en la calle será la batería en el techo. Pero insisto en el tema del ruido y la contaminación; es increíble verlos circular tan silenciosos, se nota a simple vista”, dijo sobre su experiencia neoyorquina.

Un tema por tener en cuenta una vez que sea probada la eficacia de estos ómnibus ecológicos será el de la financiación con la que contarán las empresas que se quieran adherir al proyecto. “El Banco Ciudad tiene una nueva línea de créditos destinada a la adquisición de vehículos de transporte público de pasajeros, tanto los articulados como estos híbridos”, adelantó la directora de la Agencia porteña, quien no cree que la capacitación de los choferes sea un obstáculo:

“Una vez desarrollado el prototipo, sabremos qué cuidados requiere, pero, en principio, no será un problema porque son muy parecidos a los actuales”.

Basta reparar algunos números del transporte en el área metropolitana para adherir inmediatamente a cualquier proyecto que pueda disminuir la emisión de gases y de ruidos. Según el Banco Mundial, son 13 millones de personas las que se movilizan por día, que insumen 18 millones de viajes, repartidos entre trenes (1,5 millones), subtes (un millón), taxis (dos millones) y colectivos (7,5 millones), a los que hay que sumar los cinco millones que usan autos particulares. “Necesitamos mejorar el aire que respiramos, vivir en un ambiente mejor en todo sentido; a eso apunta este trabajo. Ojalá que las pruebas del prototipo arrojen los resultados que esperamos. Será un gran paso adelante en el aspecto ecológico”, se ilusionó Gerola. Seguramente, suscriben millones de porteños y bonaerenses.

Redacción Exprotrade

LTM
LTM-WP Transportadora de negocios
Trabajamos en anticiparnos a las necesidades de nuestros clientes, superando sus expectativas en la prestación del servicio de transporte terrestre internacional
Oficina Buenos Aires Tel 4307-1419/0960 • comercial@lftm.cc
WWW.LTM.CC
LTM - Proveedor de Servicios Logísticos y de Transporte Terrestre Internacional

SUPLENIENTO
Transporte Logística
LA NACION
PUBLIQUE SU AVISO
Para más información:
(011) 4779-5300
tyl@expotrade.com.ar

TRILER
VALVULAS, EQUIPOS y COMPONENTES
para FRENOS de AIRE
ESTABLECIMIENTO MECANICO O.C.E. s.r.l.
Trafal 3723 • (1437) Buenos Aires
teléfono: (011) 4911-8742
info@triler.com • www.triler.com



Ingrese a la primera red profesional
Logística - Transporte - Comercio Exterior

Lo esperamos en Expo Comex en nuestro Stand



www.denexos.com