

**Espacio
Público**

agendaverde

ECOBUS

Primer colectivo ecológico de la Ciudad



**Buenos Aires, un paso adelante
en la carrera hacia la movilidad
sustentable**



Buenos Aires Ciudad

**Haciendo
buenos aires**

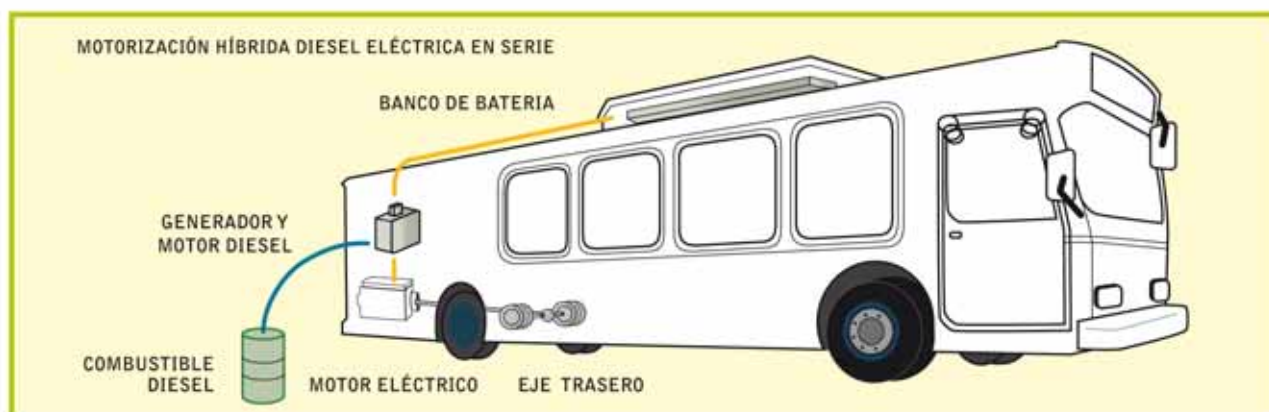
“El ecobus porteño comenzará a circular en octubre en la línea 62.”

Poner la última tecnología al servicio del medio ambiente debería ser una prioridad para toda gran ciudad. Para Buenos Aires lo es y por eso a partir de hoy contará con su primer ecobus, un colectivo híbrido que fue fabricado enteramente en la Argentina y que posiciona a la Ciudad a la vanguardia en movilidad sustentable. París todavía no cuenta con este tipo de unidades y sólo San Pablo (con cuatro) la superará en Latinoamérica.



“Es un hito en varios sentidos porque demostramos que se pueden programar desarrollos y lograr objetivos entre sectores y también se puede hacer una diferencia en la vida de los vecinos de la Ciudad. Apostamos a que esta tecnología reduzca las afecciones respiratorias que produce la combustión de gases del transporte de pasajeros, que se consuma menos combustible fósil y se reduzca también la contaminación sonora”, destacó Diego Santilli, ministro de Ambiente y Espacio Público porteño.

Es que apenas un solo ecobus que reemplace a un colectivo diesel común, producirá 24 toneladas menos de CO₂ por año. Si tenemos en cuenta que en Buenos Aires hay cerca de 9.500 unidades, las cuales recorren 722.976.752 kilómetros al año y emanan 557.415 toneladas de CO₂ en el mismo lapso, el reemplazo de este tipo de vehículos por los híbridos impactará notablemente en la calidad de vida de los porteños.



Con que la flota actual sea reemplazada por apenas un dos por ciento de ecobuses, el impacto ambiental sería de 4.536 toneladas menos anuales. Si es del 10 por ciento de las unidades, la reducción pasaría a 22.300 toneladas por año y en caso de llegar al anhelado 25 por ciento, se reducirían en 56.000.



Por eso, al conocer estos datos, desde finales de 2008 se comenzó en la elaboración de este vehículo. En su desarrollo participaron la Agencia de Protección Ambiental del Ministerio de Ambiente y Espacio Público de la Ciudad de Buenos Aires, la Facultad de Ingeniería de la Universidad Nacional de La Plata, la empresa T.A.T.S.A y la Cámara de Autotransporte de Pasajeros. En los últimos meses del año pasado y hasta mediados de este, se realizaron las pruebas de pista en el autódromo platense. El resultado de las prestaciones fue exitoso y a partir de octubre, podrán subirse usuarios al tener la Licencia de Configuración del Modelo y el trámite en el CNRT aprobados.

Este prototipo costó 420 mil dólares, de los cuales el Ministerio de Ambiente y Espacio Público puso 320 mil a través de la APRA y el resto fueron abonados por T.A.T.S.A, que financió el chasis, la carrocería y el armado. Al utilizar tecnología nacional se ahorraron costos notablemente. Por ejemplo a Nueva York, su primer ecobus le costó un millón de dólares y en la actualidad una unidad de este tipo sale 500 mil. . Es decir que el prototipo argentino es mucho más económico que los norteamericanos y la hipótesis es que se baje aún más el costo cuando se produzca en serie.

A raíz de estas cifras, no es un dato menor que en la confección de este ecobus se hayan asociado los sectores público y el privado. "Cuando hay un objetivo claro, ambos se juntan para aplicar inteligencia en beneficio de la comunidad. En este caso, después de un arduo trabajo, logramos la producción del primer vehículo híbrido (diesel-eléctrico) construido en la Argentina", indicó Santilli, uno de los principales impulsores de este proyecto.

La línea 62, única que tiene su recorrido íntegramente en Buenos Aires, tendrá el primero de una serie de cinco ecobuses, que se irán incorporando paulatinamente. *"Estos vehículos contribuirán, entre otras ventajas, a mejorar la calidad del aire de la ciudad"*, concluyó Santilli.

Sabido es que el colectivo es uno de los máximos inventos argentinos y marca registrada dentro del inventario porteño. En honor a esto, Buenos Aires tiene el orgullo de hacer punta en su evolución y renovación.

Datos técnicos

- Tiene 2 motores: uno diesel y otro eléctrico.
- El Ecobus siempre es impulsado por el motor eléctrico.
- El motor diésel acciona el generador de electricidad que carga las baterías que a su vez alimentan el motor eléctrico que impulsa el vehículo.
- Cuando esta apagado el motor diesel el Ecobus puede funcionar sólo con energía eléctrica.
- Las baterías son cargadas por el generador en los momentos en que el vehículo requiere menor potencia (cuando está parado o circulando a velocidad constante).
- La potencia pico necesaria para la aceleración del vehículo se obtiene del banco de baterías.
- Ventajas de la tecnología híbrida diesel-eléctrica
- El motor diesel gira siempre a revoluciones constantes, reduciendo las emisiones que producen la aceleración y desaceleración en los motores convencionales.
- El Ecobus también recarga las baterías al recuperar energía que se produce durante el frenado.



Parámetros	Reducción de emisiones del híbrido respecto al diesel
Material particulado	75 %
NOx + HC no metánicos	43 %
CO	55 %
Gases de efecto invernadero	30 - 40 %