

El Perú ha tenido experiencias empleando buses Euro 4 a gas para el Metropolitano.



RELACIÓN CON EL COMBUSTIBLE

El especialista de Scania Perú afirmó que sus motores pueden trabajar con gas natural, sea este comprimido o licuado. Reveló que además de incrementar el rendimiento en cuanto a combustible o aminorar los costos que este genera, los estudios que han realizado demuestran la reducción de emisiones de material particulado.

“Los gases de escape de nuestro motor Euro 6 está al nivel de 1.13 microgramos de partículas de 10 micras, según un estudio hecho en Colombia con los motores a gas. Las partículas que salen de los gases de escape de este motor a gas son más limpias en material particulado que el que está en el ambiente. Teóricamente las emisiones de estos gases están descontaminando el nivel de partículas que están en el entorno”, reveló.

Sobre nuestro país reveló que para llegar a un nivel adecuado de emisiones se necesita un combustible más limpio. “Para motores Euro 4 y Euro 5 se requiere uno con un máximo de 50 partes por millón de azufre, y actualmente en el país se presentan niveles de 300, 400, 500 y 1,000 partes por millón de azufre”, informó.

Reconoció que Brasil y Chile, próximamente Argentina, se han

adecuado para cumplir el nivel Euro 5, estando relegadas con estas tecnologías naciones como Ecuador, Perú, Bolivia, República Dominicana y otras más en la región.

El gerente de Ingeniería de Modasa, a su turno, coincidió que en el Perú casi no se usa el Tier 4 o Tier 5 porque el combustible es muy contaminante, con elevado contenido de azufre. “En otros países de Europa y en Estados Unidos hay más controles del mismo, conteniendo menos azufre y fósforo”, aseguró.

Con la aplicación del sistema SCR, el consumo del combustible es un 5% menor, gracias a una combustión más controlada y menor material particulado. “En este sistema se transforman los óxidos nitrosos en nitrógeno gaseoso y vapor de agua, mediante un aditivo dentro del catalizador del vehículo. Los otros componentes como material particulado, monóxido de carbono e hidrocarburos son minimizados por el propio motor, controlando las condiciones de inyección”, enfatizó.

CONTROL DE EMISIONES

Scania Perú ha desarrollado un sistema de gestión de flota llamado Scania Comunicator, compuesto de una caja negra que recibe informaciones del motor, el vehículo, y de la posición, contando con un GPS que se conecta con un satélite. “Envía

información a una base de datos en Suecia, a la que luego se puede acceder mediante un portal web”, afirmó el representante de la empresa.

Ese sistema calcula las emisiones de gases contaminantes -con un algoritmo matemático-, la cantidad de combustible, la temperatura, la carga de motor que maneja la electrónica del equipo, estimando la cantidad de gases contaminantes que está generando y emitiendo un reporte. “En ciertos países esto es aplicado para los bonos de impuestos de reducción de CO_2 ”, detalló.

LEGISLACIÓN PERUANA

Paul Ruíz, de Ferreyros, manifestó que si bien en otras latitudes del mundo las exigencias en cuanto a la emisión de gases son más estrictas que en nuestro país, estamos en camino a alinearnos a esta tendencia mundial a través de proyectos de ley que se encuentran en desarrollo.

Por su parte, el especialista de MTU enfatizó que a pesar de las últimas tendencias globales del cuidado del medio ambiente y de las señales de las graves consecuencias de un calentamiento global que nos afectaría a todos, hay poco interés por parte de los gobiernos de turno de fiscalizar los niveles de emisiones contaminantes en los vehículos automotores, pese a que ya existe una reglamentación vigente.