



December 9, 2004

CONTACT--

Ed Scannell/Marc Littman

Metro MEDIA RELATIONS

(213) 922-2703/(213) 922-2700

www.metro.net/press/pressroom

e-mail-- mediarelations@metro.net

FOR IMMEDIATE RELEASE

Metro celebra el onceavo aniversario de su política de adquirir únicamente autobuses que usen combustible alternativo

Metro estima que ha reducido aproximadamente 6,400 toneladas de emisiones de óxido de nitrógeno y 50 toneladas de partículas del cielo de Los Angeles desde que comenzó a usar autobuses de gas natural comprimido.

Este año es el aniversario número 11 de una gran decisión tomada por la Agencia Metropolitana de Transporte del Condado de Los Angeles (Metro) sobre adquirir únicamente autobuses que usen combustible alternativo para los usuarios del Condado de Los Angeles.

Por eso hoy la gran mayoría de nuestros usuarios del transporte no tienen que oler más el humo del diesel ó inhalar más hollín del diesel al abordar o descender de los autobuses Metro.

Desde 1993, Metro ha comprado gradualmente autobuses de combustible alternativo (AFV) y ha eliminado escalonadamente el uso de autobuses diesel, un paso en contra de la mayoría de las prácticas desplegadas en la industria del transporte.

Metro opera ahora la flotilla de autobuses de gas natural comprimido (CNG) más grande en el país, con cerca de 2,000 unidades ó el 80 por ciento del total de su flotilla que usa ese combustible. Los Autobuses de Combustible Alternativo de Metro incluyendo su actual flotilla, han registrado más de 450 millones de millas de servicio desde 1993, un récord en la industria.

Metro estima que ha reducido aproximadamente 6,400 toneladas de óxido de nitrógeno y 50 toneladas de partículas desde que comenzó a utilizar los autobuses de combustible alternativo en su flotilla. En el caso del óxido de nitrógeno, la cantidad es el equivalente a remover 104,500 carros de la autopista al año. En el caso de las partículas, la cifra es el equivalente a remover 32,300 carros al año. Con el no uso del diesel, Metro proyecta que ha reducido emisiones potenciales por 1,000 toneladas de óxido de nitrógeno y siete toneladas de partículas por año.

De acuerdo con el South Coast Air Quality Management District (SCAQMD) los vehículos que usan diesel contribuyen con un 23 por ciento del total de emisiones de óxido de nitrógeno, un ingrediente clave en la contaminación del aire. Los vehículos de uso pesado, como los autobuses y otros equipos que usan diesel son considerados como los responsables del 70 por ciento del total de riesgo de cáncer por contaminación del aire en el Sur de California.

El acuerdo de Metro de operar autobuses de combustible alternativo ha contribuido con innovaciones en lo que se refiere a la tecnología de autobuses. Los nuevos autobuses de combustible alterno como el CompoBus y los autobuses de diseño avanzado articulados y de 60 pies de longitud, Metro Liner, son innovaciones de los programas de tecnología avanzada en autobuses de la agencia y estarán complementando la flotilla de Autobuses de Combustible Alternativo en grandes cantidades a principios del próximo año.

"La decisión de Metro en 1993 de comprar solamente Autobuses de Combustible Alterno fue un significativo cambio de paradigma para esta agencia", dijo John Catoe, "Presidente y responsable de Operaciones de Transporte para Metro". "Fue un movimiento audaz, uno que requirió un acuerdo de largo tiempo para atender las demandas operativas de Autobuses de Combustible Alternativo. Ahora vemos en el día a día las ventajas sobre el diesel en la disminución de emisiones".

¿Qué fue lo que llevó a Metro a tomar la decisión de operar Autobuses de Combustible Alternativo? En 1993, Metro estaba considerando la compra de 245 autobuses diesel como parte de una adquisición de 300 vehículos utilizando 89.3 millones de dólares en fondos locales y federales autorizados. Con la retroalimentación de

organizaciones ambientalistas como el SCAQMD y otros, Metro desarrolló un plan de adquisición alternativo para la compra de Autobuses de Combustible Alternativo solamente. El nuevo plan requirió también que todas las futuras compras de autobuses fueran de unidades de combustible alternativo.

El Southern California Rapid Transit District, agencia antecesora de Metro, había estado experimentado con autobuses de metanol desde 1989. Para 1993, Metro adquirió la flotilla de autobuses de metanol más grande del país, con 333 autobuses de metanol en servicio. Últimamente estos autobuses mostraron ser poco fiables mecánicamente para el rigor de las operaciones del tránsito diario, y tenían que ser adecuados con motores de diesel. Fue entonces que Metro optó por los Autobuses de Gas Natural Comprimido y en un periodo de diez años entre 1994 y el 2004, adquirió 1,970 autobuses de gas natural comprimido de tres diferentes fabricantes de unidades: Neoplan, Newflyer y North American Bus Industries. Con la adquisición de los nuevos autobuses de Gas natural comprimido CompoBuses y Metro Liner en la próxima primavera, la flotilla de unidades de gas natural comprimido de Metro rebasará la marca de 2,000. Para el 2006, la agencia planea tener cerca del 100 por ciento de su flotilla usando gas natural comprimido.

La experiencia de Metro con los autobuses de gas natural comprimido ha sido positiva. Mientras que los costos de mantenimiento son entre 15 y 20 por ciento normalmente mayores a los de los autobuses diesel debido a los altos costos de partes y al incremento de los requisitos de mantenimiento, Metro estima que el precio diferencial disminuya así como los motores diesel y los exhaustivos sistemas requieren se reconfigurados para responder a las estrictas reglas de reducción de emisiones del California Air Resource Board.

Una comparación del óxido de nitrógeno y emisiones de partículas del motor de diesel de Metro y el motor de gas natural comprimido más común en la flotilla de la agencia, revela que el gas natural comprimido produce 55 por ciento menos emisiones de óxido de nitrógeno y 96 por ciento menos de emisiones de partículas.

“Porque Metro todavía opera una pequeña flotilla de autobuses diesel, puede comparar el perfil de emisiones específicas de ambos combustibles”, dijo John Drayton, Administrador de Adquisición de Vehículos para Metro. “Estos perfiles revelan que el gas natural comprimido provee reducciones específicas en el óxido de nitrógeno y partículas, lo cual ayuda a mantener nuestro aire limpio”.

La política de autobuses de Combustible Alternativo de Metro ha demostrado ser un catalizador para las nuevas políticas que regulan la calidad del aire en el estado. En el año 2000, SCAQMD adoptó la Regla 1192 para Flotillas que requiere que ciertas flotillas públicas en el Sur de California comiencen a adquirir gradualmente autobuses de baja emisión. La flotilla existente de Metro de autobuses de gas natural comprimido fue un factor significativo y positivo en la demostración de la viabilidad de la regla.

La política pro activa de Metro le ha retribuido con renombre en la industria. La agencia recibió el premio WestStart-CALSTART's 2001-2002 Blue Sky por la exitosa integración de gas natural comprimido al sistema Metro Rapid Bus en el condado. En 1994, Metro recibió el premio SCAQMD's Clean Air por su trabajo en transportación y promoción de combustible limpio.

Metro continúa siendo líder en el área de tecnología vehicular de combustibles limpios, evaluando tecnologías eléctrico híbridas y células de combustible que puedan mejorar la eficacia de la operación, fiabilidad y la disminución de emisiones.

Para más información sobre los programas de Metro, visita www.metro.net

METRO-205