

MotorWeek

Natural Gas – Metro Buses

JOHN DAVIS: Tratándose de reducir emisiones de vehículos y no depender del petróleo extranjero, el gas natural comprimido sirve como fuente de energía doméstica y limpia, pero el GNC tuvo que luchar para ganar espacio en el mercado privado de autos de pasajeros.

JOHN DAVIS: Por otra parte, el combustible limpio ha ganado terreno en flotillas municipales. Ciudades grandes y pequeñas están cambiando a GNC, y están probando que para muchas flotillas, el gas natural es la solución natural.

JOHN DAVIS: Comparado con las casi 190 mil gasolineras en EE.UU., hay menos de mil estaciones de GNC y no todas están abiertas al público. Así que a excepción de recargar en casa, el GNC aún no es una opción para la mayoría de conductores en EE.UU. Pero para flotillas privadas, recargan en un depósito central y tienen áreas limitadas de operación, el gas natural es una alternativa ideal de energía.

JOHN DAVIS: Por regulaciones de calidad de aire y subsidios federales para comprar vehículos limpios y construir estaciones de servicio, muchas municipalidades han cambiado a combustibles alternativos, en especial el GNC y GNL, en la última década, y sus esfuerzos comienzan a pagar grandes dividendos.

JOHN DAVIS: Por ejemplo, supongamos que va al trabajo o a la escuela en un autobús. No irá solo, hay casi 70 mil autobuses de transporte público en EE.UU., operados por 1,100 agencias de tránsito. En 2008, transportaron 5.600 millones de pasajeros y cubrieron 21.700 millones de millas.

JOHN DAVIS: ¿Sabía que más del 18% de esos autobuses ahora usan gas natural? Un incremento del 6.2 por ciento que en 1998. En el mismo período de tiempo, el número de autobuses a diesel descendió del 92 al 69 por ciento. Aún tomará años para que los autobuses a GNC sobrepasen al número de dieseles en el país, pero las ruedas se están moviendo, y en algunas áreas importantes, esa lucha ya se ha ganado.

JOHN DAVIS: El condado de Los Ángeles está casi libre de diesel en cuanto a autobuses, y con más de 2,000 a diario, la flotilla de autobuses más grande del país, no es tarea fácil. Requirió del compromiso del condado y el apoyo de los ciudadanos para lograr una flotilla a combustible alternativo.

DAN QUIGG: Como supimos que las regulaciones de emisiones afectarían el tránsito de autobuses, ¿cuál era la mejor alternativa? El gas natural nos pareció mejor a nosotros porque los precios estaban bajando para este combustible. Lo malo es un mantenimiento mucho más elevado, y el alto costo de comprar el equipo y modificar las instalaciones para usarlo.

JOHN DAVIS: Considerado todo, convertir una flotilla a gas natural compite en costo con el diesel a largo plazo. Estaciones de combustible, como esta en las instalaciones

MotorWeek

Natural Gas – Metro Buses

de mantenimiento División 10 en Lam toman el GNC directo de la tubería y lo comprimen según la demanda para combustible.

JOHN DAVIS: Detectores de fugas de gas y otros sistemas de seguridad y procedimientos y entrenamiento para el personal hacen seguro manipular el GNC. Sólo toma 12 minutos recargar cada autobús, revisar los fluidos, anotar el millaje y limpiar el interior. Dallas, Fort Worth, Atlanta, Seattle, y la capital son algunas de las ciudades con grandes flotillas que comenzaron a cambiarse a gas natural limpio.

JOHN DAVIS: Pero por todo el país, las ciudades pequeñas ven un impacto positivo al emplear el GNC. Autobuses de aeropuertos, vehículos de mantenimiento, barredoras de calles, y hasta autos de pasajeros emplean millones de galones de gas y diesel a diario. Y fuentes renovables, como emplear gas de rellenos como combustible para camiones, añaden innovación al conjunto de gases naturales.

JOHN DAVIS: Los beneficios de aire más puro, ahorro en costos, y la seguridad de la energía del gas natural son palpables, y gracias a los esfuerzos de estos operadores de flotillas pioneros, es más fácil pensar en soluciones más ecológicas.