

112
15:30
3



CÁMARA DE DIPUTADOS
DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

CÁMARA DE DIPUTADOS
MESA DE MOVIMIENTO
25 SEP 2014
Recibido.....1531.....Hs.
Exp. N°.....29553.....F.P.....SI

PROYECTO DE DECLARACION

La Cámara de Diputados de la Provincia de Santa Fe manifiesta su interés por la promoción, desarrollo y puesta en funcionamiento de unidades eléctricas en el sistema de transporte público urbano e insta al Poder Ejecutivo para que promueva políticas públicas en función que los Municipios puedan reconvertir gradualmente sus sistemas de transporte público urbano en pos del cuidado del medio ambiente y la salud.

Dra. ALICIA V. GUTIERREZ
Diputada Provincial
Bloque SI

FUNDAMENTOS

Sr. Presidente:

Ante los continuos problemas que causa la contaminación a nuestras ciudades generando problemas de convivencia y trastornos en la salud, deterioro del medio ambiente, podemos encontrar a través de medios alternativos de transporte, reducir estas amenazas.

Mas del 60% del ruido que se percibe en las ciudades procede del tránsito y la contaminación acústica supera a menudo los 65 decibeles durante el día y los 45 durante la noche. En cuanto a la contaminación general del medio ambiente y el deterioro de la salud humana detallamos el efecto de los gases de escape





emitidos por los motores diesel, que son los que se utilizan mayoritariamente en el transporte público de la Argentina:

Dióxido de carbono (CO₂)

Se encuentra en la mayoría de los gases de escape. Si bien no representa una amenaza directa a la salud, aumenta la temperatura de la atmósfera terrestre, de acuerdo a lo que se conoce como la teoría del efecto invernadero.

Óxidos nítricos (NO_x)

Los óxidos nítricos se componen de monóxido nítrico (NO) y dióxido nítrico (NO₂). Ellos producen un efecto negativo en el medio ambiente pues contribuyen a la acidificación del suelo y del agua (lluvia ácida).

Hidrocarburos (HC)

Estos consisten principalmente en combustible que no ha sido completamente quemado. En concentraciones altas son nocivos para la salud.

Monóxido de carbono (CO)

El monóxido de carbono se produce por la combustión incompleta del diesel. Es tóxico al inhalarse, interfiere con el transporte de oxígeno (O₂) a los tejidos porque la hemoglobina (que es el pigmento sanguíneo encargado del





intercambio gaseoso tisular) tiene una afinidad 200 veces mayor por el CO que por el oxígeno. De esta manera, el CO reacciona con la hemoglobina formando carboxihemoglobina (COHb), lo cual limita la distribución de oxígeno al cuerpo. En concentraciones elevadas es fatal.

Dióxido sulfúrico (SO₂)

El azufre de las emisiones de escape se presenta en forma de partículas de azufre y dióxido sulfúrico. Éstas causan acidificación del suelo y del agua y son un irritante respiratorio muy soluble, pues en concentraciones importantes en el aire que se respira paraliza los cilios epiteliales del tracto respiratorio.

Descarga de partículas (PM)

Las partículas de carbono no quemado, el residuo de combustible no quemado y el aceite lubricante forman parte de la descarga de partículas. La contaminación ambiental con partículas finas (tamaño menor de 10 micrones), en el corto plazo, puede causar el deterioro de la función respiratoria, y en el largo plazo, puede contribuir a incrementar el número de personas con enfermedades respiratorias crónicas, cáncer y muerte prematura.

Los vehículos eléctricos no emiten CO₂ ni otros gases responsables del efecto invernadero, son absolutamente silenciosos, lo que permite usarlos a cualquier hora sin molestar a la población, no emiten malos olores que molestan a los peatones y ensucian los edificios y no contaminan la calzada ni producen líquidos residuales, se alimentan mediante la energía almacenada en unas





baterías que se recargan en la red eléctrica común y que pueden llegar a ofrecer una autonomía de entre 40 y 100 km.

Este tipo de vehículos contiene menos piezas de desgaste, el mantenimiento es casi nulo (no hay filtros ni cambios de aceite) y las inmovilizaciones por roturas escasas. Además, en punto muerto este vehículo no tiene absolutamente ningún consumo y la denominada "frenada regenerativa" produce un efecto de recarga de la batería cuando el vehículo baja por una pendiente con el freno activado. Por todo ello, es el más económico para la ciudad, donde se recorren distancias cortas, con desplazamientos y paradas frecuentes. . Es mucho más barato recargar un colectivo eléctrico que llenar con nafta el tanque de un colectivo de motor de combustión interna. Por tanto, el gasto inicial que supone la compra de un colectivo eléctrico se amortiza en varios años gracias al ahorro en combustible, sobre todo si tenemos en cuenta las constantes subidas del precio de los hidrocarburos que se están produciendo a corto y medio plazo.

Según estudios realizados la opción eléctrica es la más económica, ya que es capaz de recorrer el circuito programado con un gasto de 60 dólares. El gas natural comprimido quedaría en segunda posición, al necesitar unos 100 dólares. Nafta y biodiesel consumen cerca de 200 dólares, mientras que el etanol alcanza los 425 dólares y el metanol los 619. Utilizar hidrógeno como combustible nos costaría más de 800 dólares.

Tenemos serios problemas a la hora de ofrecer un sistema de transporte público urbano e interurbano eficiente y accesible para nuestras poblaciones, esta opción de transporte eléctrico reduce costos (incluso podrá ser trasladable





CÁMARA DE DIPUTADOS
DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

a la población en un boleto accesible) y convierte los espacios urbanos en aptos para una convivencia entre los ciudadanos y con el medio ambiente.

Es por todo lo expuesto que solicito a mis pares la aprobación de la presente declaración.

Dra. LUCIA V. GUTIERREZ
Diputada Provincial
Bloque SI

