

La Mancomunidad incorporará este año cinco autobuses híbridos a la flota de villavesas, tras comprobar que los cuatro de 2015 han reducido el consumo de emisiones contaminantes, de combustible, en un 28,8%. El más ecológico, el bus 338

Los 2.020 litros al mes del autobús 338

PILAR FDEZ. LARREA

Pamplona

La Mancomunidad de la Comarca de Pamplona contempla introducir en mayor porcentaje energías menos contaminantes en el transporte público comarcal. Es uno de sus propósitos más inmediatos este año y lo avala con un reciente estudio, de factura propia, una comparativa de consumos de combustible de las villavesas que funcionan con diesel y las híbridas, es decir, aquellas que combinan el gasoil con la electricidad en su motor. El resultado, tras un seguimiento de varios meses, ha sido claro: los vehículos híbridos gastan casi un 29% menos que los diesel. Y un autobús ha destacado sobre el resto: el 338. Integrado en la línea 3, la circular oeste, que une Ansoáin con el centro, consumió en un mes una media de 32,81 litros en 100 kilómetros.

La Comisión Permanente de la Mancomunidad dio luz verde recientemente al incremento de este tipo de energías. Antes, ya en octubre de 2014, decidieron incorporar cuatro autobuses híbridos a la flota, actualmente pilotada por la sociedad catalana TCC. Además, avanzaron un estudio, según el cual, "los efectos sobre las emisiones de gases de efecto invernadero (cambio climático) y emisiones ambientales (salud humana) de las combinaciones motor/combustible presentes en el mercado de autobuses urbanos, comprueban que el motor de explosión diesel es el menos competente desde ambos puntos de vista". Por este motivo justificaban la implantación de los híbridos, "como paso previo a decisiones de mayor alcance".

La Mancomunidad inició el seguimiento para hacer una comparativa y estableció la obligatoriedad de TCC de remitir a la Mancomunidad un informe trimestral con los parámetros de servicios de todos los vehículos adquiridos en el programa de renovación de flotas, cuatro híbridos y cinco diesel: kilómetros totales, kilómetros útiles, servicios asignados, registro de horas de servicio, consumo de combustible, incidencias técnicas y su repercusión económica, operaciones de mantenimiento y coste de las mismas.

El precio de compra de los vehículos híbridos es superior al de un diesel, pero el menor consumo de combustible implica menos costes de operación, por tanto, la Mancomunidad buscaba también garantizar la neutralidad económica de la operación. Es decir, en este caso no supone un ahorro económico global, sino de combustible, un menor porcentaje de contaminantes sin aumentar la inversión. Los nueve autobuses comenzaron a prestar servicio el 2 de julio de 2015. Desde entonces han circulado en distintas líneas de la red, si bien se han centrado más en la línea 3 del servicio diario



Una imagen de la villavesa número 338, acompañada de sus datos más relevantes.

JESÚS CASO

SEGUIMIENTO DE UN MES EN LOS AUTOBUSES HÍBRIDOS Y DIÉSEL

Nº de bus	Marca	Tipo	Horas servicio	Km totales	Consumo en litros	Consumo l/100 Km	Viajeros
334	Scania	Diésel	432,01	6.144	2.806,9	45,69	21.178
335	Scania	Diésel	407,33	6.794	3.179,7	46,80	23.560
336	Scania	Diésel	389,79	6.691	3.057,7	45,70	22.399
337	Volvo	Híbrido	423	5.024	1.673,81	33,32	21.400
338	Volvo	Híbrido	460,12	6.160	2.020,9	32,81	27.431
339	Volvo	Híbrido	459,53	4.913	1.625,9	33,09	24.753
340	Volvo	Híbrido	400,43	5.272	1.697,9	32,21	22.280
341	Man	Diésel	452,5	6.250	2.946	47,14	22.472
342	Man	Diésel	418,93	7.061	3.277	46,41	24.433

"por tratarse de una línea en la que se registraban reiteradas quejas por ruidos". Los técnicos han utilizado los datos de agosto, septiembre y octubre y descartaron los de julio porque "al ser un mes de puesta en marcha y primera carga de los vehículos los datos son atípicos y distorsio-

narían los resultados". Los primeros datos ya arrojaron luz: el consumo medio de los híbridos fue de 34,76 litros cada 100 kilómetros, mientras que el de los diesel alcanzó los 48,84 litros.

Con estos datos en la mano, la Mancomunidad planteó adquirir para la renovación de flota de

este año cinco vehículos diesel y otros tantos híbridos.

La línea 3, la que se cubre ahora con los vehículos híbridos, transportó en 2014 (aún no se dispone de los datos de 2015) a un total de 1.328.000 viajeros. El recorrido empieza y acaba en la calle Hermanos Noáin, atraviesa

la Chantrea, el puente de la Magdalena, Labrit, Teobaldos; tiene su cruce principal en la avenida de San Ignacio, donde se cruza con las líneas 8, 9, 12 y 21, y regresa por la Tacconera, avenida de Guipúzcoa y Marcelo Celayeta. Tiene una frecuencia de entre 10 y 12 minutos en días laborables.