

Puntos clave Plan Decenal de Descontaminación del Aire para Bogotá (PDDAB)

8.2.2.4 Uso de sistemas de control de emisiones en motocicletas –FM4

PM: Material Particulado

FE: Factor de Emisión

Clasificación Motos

M1: 2 tiempos Gasolina

M2: 4 tiempos Gasolina

PDDAB	Análisis
El parque de motos en Bogotá, según las proyecciones del crecimiento puede llegar a triplicarse en los próximos diez años.	Si hay restricciones o pico y placa el crecimiento puede ser mayor, desfavoreciendo lo planteado y favoreciendo intereses particulares (concesionarios)
El aporte de las motocicletas al inventario de PM de fuentes móviles es comparable al de la flota de camiones .	Por qué no hay medidas para el transporte pesado, también restricciones en horas pico para mejorar movilidad?
Las Motos 2T (M1) representan el 10% y aportan el 20% de PM El 90% son Motos 4T (M2) aportando el 80% de PM . Del total de Motos 4T (M2) el 95% son Motos con cilindraje inferior o igual a 250 c.c.	Será que con sacar el 10% (que serán reemplazadas por 4T) mejorará el medio ambiente?
Ya existe restricción de adquisición y matrícula de motos 2T (M1). Decreto 35 de 2009	Motos matriculadas en el 2009 deben salir en el 2011? Dos años de uso es justo su salida de circulación? Por qué generar una medida arbitraria de restringir las motos ya matriculadas y no dejar que cumplan con su ciclo de vida útil?
En el PDDAB como complemento, se proponen medidas para las motos con motor a cuatro tiempos.	Si se dieron medidas tan arbitrarias para las 2T, igualmente surgirán medidas para las 4T
Según la literatura científica, el FE de PM de una moto típica de cuatro tiempos puede ser incluso mayor al de un vehículo de pasajeros de gasolina.	Con este punto se está dando pie, para que haya un restricción profunda a todas las motos
Para otros contaminantes el criterio FE es inferior en las motocicletas, sin embargo el creciente número de fuentes en la ciudad hace que sea un sector a considerar en el plan de descontaminación.	Se contradicen sacando una reglamentación de restricción, teniendo en cuenta que con eso lo único que favorece es que un usuario tenga más de una moto (caso de pico y placa) o reemplace su moto de 2T
Posibles sistemas de Control de emisiones y Costo total motos 4T (a Dic 2010) Modo 1 -- \$33,000 (Instalar catalizadores oxidativos (OC)) Modo 2 -- \$242,000 (Instalar catalizadores (TW))	Aparte de las revisiones técnico mecánicas que se deben realizar, SOAT costoso y precio de la gasolina incrementando mes a mes.

<p>Modo 3 -- \$279,000 (Instalar catalizadores (TW) y un sistema de inyección secundario de aire (SAI))</p> <p>Modo 4 -- \$79,000 (Instalar catalizadores oxidativos (OC) y un sistema de inyección secundario de aire (SAI))</p>	
<p>Tiempo de implementación: Para los cuatro modos de la medida se propone un tiempo de implementación de 5 años en lo que se refiere a la instalación de los nuevos equipamientos.</p>	