

EURO 5

La distribución del combustible, la clave

Si bien las automotrices no se sorprendieron con la postergación para 2013 de la entrada en vigor de la norma, les preocupa la situación de la infraestructura respecto de la llegada racional del gasoil

La decisión del gobierno nacional de postergar por otro año más la entrada en vigor de la norma Euro 5, manteniendo vigentes los certificados que cumplan con los límites de emisiones gaseosas Euro 3 y Euro 4 para motores pesados, hasta el 31 de diciembre de 2012, modificó el mapa comercial de las grandes terminales automotrices que operan en la región, aunque sin demasiada sorpresa ni perjuicios.

Sostienen que su negocio no se ha visto afectado, pero encienden la luz de alerta sobre dos factores que consideran clave para el momento en que finalmente el Euro 5 sea una realidad: la infraestructura y la distribución del combustible.

“Creo que debemos estar preparados para que toda la infraestructura esté lista a la hora de la instrumentación de los nuevos niveles de emisiones. Es clave que haya una distribución uniforme de los combustibles de menos de 10 ppm de azufre en todo el territorio y, muy especialmente, en los corredores económicos; algo fundamental para el transporte de carga y de pasajeros”, subrayó Gustavo Castagnino, gerente de Relaciones Institucionales de Mercedes-Benz Argentina.

Otro tema “que merece atención es la homologación, en especial para los buses, ya que deberá ser convenientemente coordinado en tiempo y forma para evitar que los carroceros no puedan vender sus nuevos productos. Para ello estamos trabajando y lo seguiremos haciendo en conjunto con el Ministerio de Industria, para que haya una adecuada transición”, señaló Castagnino.

Consultadas las empresas que fabrican y comercializan camiones en la Argentina acerca de las

cuestiones por tener en cuenta para que se cumpla con la nueva fecha prevista para que entre en vigor el Euro 5, en Renault Trucks ven como un tema “complejo el abastecimiento a nivel nacional de un combustible acorde con la tecnología de los nuevos camiones que van a llegar y con un precio que no sea redhibitorio”.

En cambio, aquellos factores sobre los cuales las empresas tienen “una actuación directa son los más simples, como la homologación de los nuevos modelos, la preparación de la red en términos de capacitación y stock de repuestos *ad hoc*, el abastecimiento, etcétera”, señaló Valere Lourme, directora de Marketing & Desarrollo de Red para América latina de la automotriz francesa.

Convivencia regional

Un hecho que llama la atención “es que Brasil tenga una norma de emisión [Euro 5 que no fue postergada] y la Argentina otra. Es algo que no ha sucedido en el pasado, pero entendemos que debieron existir razones poderosas para hacerlo. El combustible es una y es muy importante, porque los vehículos con Euro 5 necesitan uno con mejor calidad que los utilizados para Euro 3. Pero que en la región convivan dos países con dos normas va a tener algunos impactos”, opinó Alfredo Luján, director Comercial para América latina, de Renault Trucks.

Por ejemplo, Volvo Trucks & Buses presentó en agosto de 2011, en Brasil, el FH Euro 5 y un mes después lanzó en Chile la nueva línea VM Euro 5. “Ambos productos ya están siendo comercializados en Brasil normalmente, porque allá la norma entró en vigor”, comentó Gustavo Cejas, gerente de Marketing y Comunicaciones.

“Es una pena que nuestros transportistas no hayan podido disfrutar de las ventajas tecnológicas que vienen junto con la nueva línea”, lamentó el directivo de la firma sueca, quien además advirtió: “Creemos que la Argentina tendrá que acompañar esta tecnología de inmediato para no dejar que se genere un gran *gap* tecnológico”.

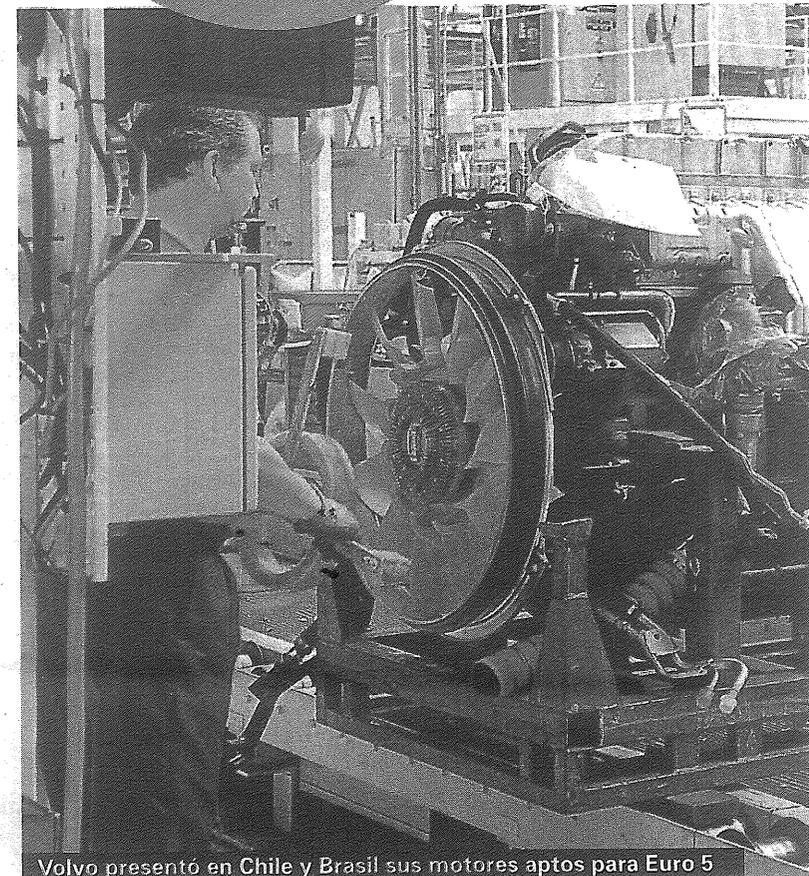
Por las terminales

La postergación del Euro 5 no sorprendió a las terminales. “Era un escenario que habíamos contemplado y teníamos un plan. Por tanto, movilizamos los equipos de producción y logística para frenar el flujo de vehículos Euro 5 que iban a ingresar en la Argentina y los pocos que no se pudieron frenar se adjudicaron a otros mercados”, reseñó Lourme.

Las grandes marcas vienen trabajando desde hace tiempo en la “instrumentación de las nuevas exigencias”, como es el caso de Mercedes-Benz, tanto en el mercado local como en el brasileño. “Con su filial de Brasil, Mercedes-Benz Argentina está trabajando activamente en la preparación de toda su paleta de productos, a fin de poder estar listos a la hora de que la norma Euro 5 entre en vigor en nuestro país, en el momento en que eso ocurra”, sostuvo Castagnino.

El año pasado, Iveco Argentina dio un ciclo de charlas técnicas referidas a sus motores, preparados para el Euro 5 y también Scania y Volvo interiorizaron a sus clientes sobre las diferencias y ventajas de los nuevos motores con tecnología SCR. Mientras tanto, todas siguen produciendo vehículos con motores Euro 3 para abastecer a los mercados que aún no adoptaron la nueva norma.

Redacción Expotrada



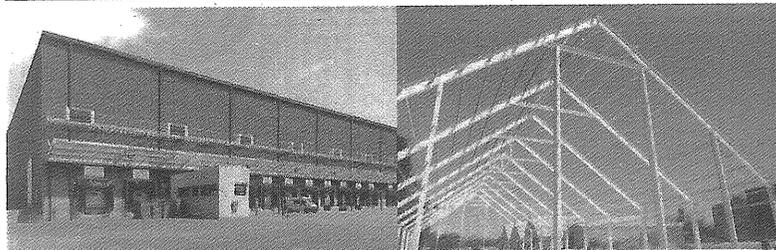
Volvo presentó en Chile y Brasil sus motores aptos para Euro 5

PRECISIONES

Combustibles de alta calidad para el transporte de car

La norma Euro 5 contempla una disminución de la cantidad de óxido nítrico autorizada para ser emitida por los vehículos. “Pero además de cumplir con las exigencias legislativas, las alteraciones en los motores tienen como objetivo disminuir el consumo de combustible en un mercado cada vez más competitivo”, señala un informe de la Cámara de Empresarios del Autotransporte de Carga (CEAC). Para que la com-

bustión sea cada vez más eficiente se utilizan inyectores más modernos; turbocompresores de tipo VGT (con geometría variable) y Two Stage (de dos ciclos); las cámaras de combustión recibieron nuevos diseños y por estas nuevas configuraciones hubo un aumento de la presión de combustión que optimizó la quema de combustible y provocó un ascenso de la potencia específica del 15% al 20%, destaca la CEAC. El



HORMETAL
EMPRESA CONSTRUCTORA

OBRAS LLAVE EN MANO

ESTRUCTURAS METALICAS . PISOS INDUSTRIALES
CENTROS LOGISTICOS . OBRAS INDUSTRIALES
HIPERMERCADOS . CELDAS DE ACOPIO

UNA EMPRESA DE

GRUPO OSTAPOVICH

25