

EURO 5

Reclaman analizar a fondo el sistema

Desde la Asociación de Ingenieros y Técnicos del Automotor (AITA) piden una comisión multisectorial para estudiar la instrumentación de la norma

El precio del combustible fue y continúa siendo el "meollo de la cuestión" en la diferida aplicación de las normas Euro 5 en la Argentina porque impacta directamente sobre los costos del transporte. Así lo entienden los especialistas en ingeniería automotriz, quienes consideran que hace falta armar una comisión multisectorial, porque la situación, proyectada al 2013, continúa siendo "compleja".

"Tenemos que sentarnos todos, no sólo las autoridades nacionales, sino las reparticiones que están afectadas a este tema, como Transporte, Economía, Energía, Medio Ambiente, las cámaras de transportistas y las terminales automotrices. Nosotros podemos ayudar, como especialistas, para ir viendo la posibilidad de buscarle una vuelta al tema, de ir generando alternativas que nos permitan salir de esta situación que realmente es compleja", estimó Roberto Pachamé, presidente de la Asociación de Ingenieros y Técnicos del Automotor (AITA).

El directivo señaló que en varias exposiciones realizadas en 2011 ellos advirtieron que el problema que se iba a suscitar no vendría por el lado de la tecnología, ni por la disponibilidad de los combustibles, "porque obviamente las petroleras en mayor o menor medida iban a dis-

poner de los combustibles de grado 3 este año, en el segundo semestre, no en el primero".

"No vamos a juzgar la decisión que tomó el Gobierno; lo que podemos decir, simplemente como ingenieros, es que una decisión de este tipo era compleja. Prácticamente todas las terminales automotrices estaban en condiciones de poder cumplimentar la ley, pero también tenemos que tener en cuenta el tema de los combustibles y el de la provisión de urea, que es un elemento necesario para estos motores", detalló Pachamé.

El ingeniero explicó que a nivel tecnológico el cambio en los motores en las periferias es realmente importante. Es decir, hoy la industria automotriz para bajar entre el 30 y 40 por ciento los niveles contaminantes tiene dos tecnologías: la de recirculación de los gases de escape, que es la llamada tecnología EGR, y la de tratamiento de postratamiento de los gases de combustión, que es la SCR.

Reducción

"Para los motores pesados -de más de 5 toneladas- las terminales automotrices en general usaban la tecnología SCR con la utilización del sistema de postratamiento de los gases de combustión, a través de la sensorización de los gases de la salida del múltiple de escape y la incorporación de un agente reductor de óxido de nitrógeno -la urea- que a través de un proceso físico-químico en el catalizador hacía que prácticamente los niveles de contaminantes gaseosos bajaran", indicó.

Pachamé aclaró que con el Euro 5



Pachamé: "La situación es compleja"

EXPOTRADE

"no estamos hablando de gasoil más o menos puro, sino de gasoil con más o menos contenido de azufre. El gasoil premium es el que tiene hasta 50 partes por millón (ppm) de óxido de azufre, que es de grado 3, como lo llaman las petroleras. El menos puro, entre comillas, es el que tiene más de 50 ppm y, en algunos casos en la Argentina, sobre todo en las petroleras que no tienen bandera, supera las 1500 ppm de óxido de azufre. Esta condición de azufre para los motores Euro 5 es absolutamente incompatible; o sea, un motor Euro 5 no puede funcionar con más de 50 ppm de azufre. Entonces, el problema existe y la solución es que sí o sí se tiene que trabajar con un combustible de grado 3 o un diesel premium".

En consecuencia, el titular de Aita estimó la distribución haya sido

uno de los motivos de la postergación, y diferenció la situación argentina de la que solucionó Brasil, "que este año está entrando al Euro 5 y donde la diferencia de precio de ambos combustibles es inferior al 5%, que es casualmente la diferencia tecnológica de rendimientos entre un motor Euro 5 y un Euro 3", explicó.

Gradual

En su visión, Brasil hizo una política de adecuación gradual de los precios del combustible. "Ellos se tomaron cuatro, cinco años para evitar el colapso de la economía, cosa que nosotros en este momento, si bien no soy economista, no estaríamos en condiciones de hacer. Es un tema que, evidentemente, se tendrá que resolver en los próximos meses si es que el Euro 5 se va implemen-

tar a partir de enero de 2013", agregó. Pachamé apuntó que el Gobierno "instrumentó un programa de actualización de los combustibles. Esto significa que el programa de adecuación de la baja de azufre de los combustibles está en marcha. Ya las petroleras, a partir de junio de este año, deberían disponer de combustibles de grado 3 de 10 ppm y de grado 2 de hasta 500 ppm. Eso es un avance muy importante que, si se cumple, permitiría llegar a 2013 con un mejor escenario".

No obstante, consideró que el país está en una etapa de crecimiento en donde el combustible gasoil es necesario. "Hay ciertos inconvenientes de aprovisionamiento. Y si necesito gasoil para que funcione la economía, y las destilerías no van a dar abasto con un gasoil de muy bajo contenido de azufre, tendré que seguir por un periodo un poco mayor con la misma disponibilidad de combustible, inclusive con la posibilidad de traer crudos de importación con menor costo", reflexionó el directivo.

"Todo esto es una ecuación muy compleja", estimó, e insistió en que "sería muy bueno no perder más el tiempo y sentarnos todos en una mesa para tirar todas las variables y buscar soluciones que permitan que la Argentina pueda amalgamar todos los aspectos que hacen a la cuestión; no solamente atender la cuestión ambiental, sino también la de los costos internos y, en definitiva, la cuestión de no parar el crecimiento de la economía que es uno de los objetivos básicos que tiene este gobierno".

Redacción Expotrade

Trabajamos para ofrecerles

- Transporte Terrestre Internacional
- Logística doméstica, JIT, MilkRun
- Almacenaje de mercaderías
- Cargas Marítimas y aéreas
- Despachos aduaneros

LTM Logística Total Mercosur
Tel/Fax. 4307-1419/0960 | www.ltm.cc | info@ltm.cc

LA NACION |

Transporte & Logística
ALMACENAJE | DISTRIBUCIÓN | ABASTECIMIENTO

PUBLIQUE SU AVISO
(011) 4779-5300 tyl@expotrade.com.ar

SEGURIDAD VIAL

Premiarán al mejor conductor

Scania lanzó una nueva edición local del certamen de manejo que organiza en 40 países

En mayo próximo comenzará la inscripción para la 4a. edición del certamen "Mejor Conductor de Camiones de la Argentina", competencia que la automotriz Scania organiza en alrededor de 40 países.

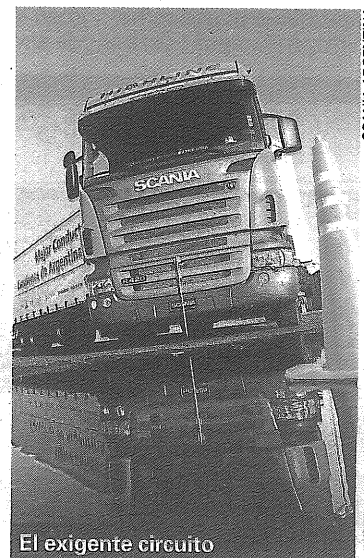
Con esta iniciativa, la firma busca realizar su aporte a una mayor conciencia en seguridad vial, y "crear una red de transporte sustentable y amigable con el medio ambiente", según destacó Alejandro Pazos, gerente de Marketing y Comunicaciones de la firma.

Luego de exitosas experiencias en 2005, 2008 y 2010 (con más de 3300 conductores inscriptos en la última edición), la empresa convoca nuevamente a conductores de todo el país, "sin importar la marca de camiones que conduz-

can, para premiar sus habilidades de manejo y adopción de medidas de seguridad a la hora de enfrentar los desafíos diarios de la ruta. La responsabilidad de la persona que maneja el volante debe ser reconocida", subrayó Pazos.

El directivo precisó que este año a las pruebas de manejo sumarán "novedades en materia de salud y seguridad, dos factores clave para mejorar el desempeño de los conductores. Incluirá conocimientos sobre la importancia de un buen descanso y nutrición; prácticas de primeros auxilios y cuestiones de ergonomía al momento de la conducción".

Los interesados en participar ya pueden preinscribirse a través del sitio web de la automotriz: www.scania.com.ar.



SCANIA ARGENTINA

El exigente circuito