

EDICION ESPECIAL 7° ANIVERSARIO

Interrogantes por la Euro 5

El 1° de enero de 2012 comenzará a regir en la Argentina una nueva norma para el control de gases de escape de los vehículos diésel, la denominada Euro 5. Y a menos de seis meses de la llegada de esa fecha, son todavía mayores los interrogantes que las certezas en cuanto a las posibilidades de cumplimiento de la regulación.

Sin embargo, los directivos de las empresas responsables de cumplir con la normativa confiaron en que serán mínimos y fácilmente superables los inconvenientes que deberán sortearse y aseguraron que los transportistas no padecerán mayores problemas. Sustentaron su apreciación en que ya comenzó la venta en las estaciones de servicio del gasoil grado 3 y en que la distribución de la urea —comercialmente denominada AdBlue o ArNox 32— no presentará mayores dificultades.

“Lo ideal es que el chofer tenga fácil acceso a la urea, igual que a combustibles tradicionales”, dijo Francisco Spasaro, gerente de Marketing Producto de Iveco Argentina. Por su parte, François Perrot, jefe de Producto de Renault Trucks HUB-LAM, explicó que para la venta de la urea “queda poco tiempo y mucho por hacer”.

“No importa tanto el combustible porque nuestros camiones pueden funcionar con el combustible actual. Vamos a asegurar la disponibilidad de urea gracias a nuestra red RT”, aseguró.

Guillermo Hughes, gerente de Ingeniería de Ventas de Scania Argentina, a pesar de ser más optimista respecto de la distribución del aditivo, explicó que en los primeros meses, la empresa entregará en sus concesionarias “bidones de 20 litros de ArNox 32, sólo como precaución. Pero, creo

Optimistas y cautelosos a la vez, las empresas automotrices esperan la puesta en marcha de las nuevas normas que apuntan al control de los gases que emanan de los escapes en los vehículos diésel, cuya entrada en vigor se estableció el 1° de 2012. Preocupa el grado de disponibilidad del aditivo necesario, la urea, para cumplir con los requisitos de la normativa

que rápidamente las estaciones de servicio los tendrán también y en muy corto plazo empezaremos a ver los primeros minisurtidores tal como [existen] en Europa hoy”, destacó.

En tanto, YPF intentaba despejar las suspicacias al anunciar que ya comenzó “el proceso del desarrollo comercial de la urea, relevando los distintos aspectos que implica el lanzamiento de un nuevo producto, de forma tal de poder ofrecerlo al mercado en el momento en que los clientes lo demanden”.

Espera con dudas

Perrot comentó que, en Renault, a nivel de producto, “no hay mucho por hacer porque los vehículos Euro 5 serán los mismos que los vendidos en Europa. Pero hay tareas importantes al nivel de homologación, formación de la red y en el plano industrial”, tras lo que insistió en que la mayor dificultad para la



Renault comercializará los mismos vehículos Euro 5 que en Europa

puesta en marcha del sistema estará en “la disponibilidad geográfica y temporal de la urea y del combustible”, agregó.

“YPF nos aseguró que van a distribuir la urea. Pero estará disponible también otros puntos como la Red RT” insistió el directivo, tras añadir que desde la empresa francesa existen “muchas posibilidades de abastecimiento de la urea por RT oil Francia; por empresas argentinas, como YPF, y por el Mercosur, vía de Brasil por ejemplo, que también pasa a Euro 5”. Y volvió a subrayar: “Vamos a asegurar la disponibilidad de urea gracias a la red”.

Para el transportista, según el jefe de Producto de Renault Trucks, “no habrá sobre costo”. “La tecnología SCR permite reducir el consumo de combustible en la misma proporción que se agrega el consumo de urea. Todo depende del precio local del aditivo. Pero el impacto económico debería ser más o menos neutro”, informó.

En otro sentido, dijo que será conveniente para el transportista encarar el cambio de vehículo en esta etapa y no esperar a la entrada en vigencia de la Euro 6, porque “en primer lugar, no hay fecha definida para aquel cambio y, en segundo lugar, va a ser mucho más caro que Euro 5, porque va a tener el sistema SCR más filtro de partículas. No conviene esperar”, advirtió.

Destacó que “todos los modelos” actuales pueden pasar a Euro 5, si se moderniza el motor y el siste-

ma de control de polución. “Pero, obviamente, es más costoso en un vehículo de antigua generación. Algunos modelos antiguos deberán desaparecer. Del lado de Renault Trucks, no sacamos ningún modelo: todos pasan a Euro 5 y agregamos algunos nuevos”, convino.

Otros costos

Spasaro indicó que se estuvieron preparando durante los últimos dos años para cumplir la norma: “Hemos adecuado nuestra oferta aplicando los desarrollos en Iveco a nivel global, siempre pensando en la realidad argentina y latinoamericana. Estos avances los implementaremos en todos los camiones que fabricamos en Córdoba, que cuentan con el mismo nivel de tecnología que en Europa”.

Asimismo, consideró fundamental que todos los actores involucrados trabajen juntos para lograr la correcta implementación de la norma: “Esto incluye productos, combustible en calidad, cantidad y disponibilidad para abastecer un parque de camiones preparados para Euro 5 que irá en aumento, y [poder contar con el acceso] a la urea”.

En cuanto a los precios que deberá afrontar el transportista, reconoció que toda incorporación de tecnología conlleva un incremento en el costo de producción que deberá incorporarse a todos los vehículos pesados por igual. “Estimamos que estaría en torno del 10 a 15%. Respecto del consumo

de combustible, los camiones serán entre un 3% y un 5% más eficientes, es decir que el consumo global se reducirá dadas las mejoras el motor y la combustión”, agregó.

El ejecutivo de Iveco señaló que desde enero se renovará la gama para adecuarla a esta tecnología, “que representa un importante avance en términos de reducción de contaminantes”, y enfatizó que “con el traspaso a Euro 5, en Iveco realizaremos cambios que marcarán una nueva etapa [porque] se incorporarán opcionales que hasta el momento no estaban disponibles”.

Una decisión correcta

Según Hughes, para Scania, el cambio es lo correcto. “Es una forma en que podemos y debemos contribuir a mejorar nuestro ambiente. Lógicamente mucha gente se resiste al cambio, es humano, pero debemos ser socialmente responsables y aceptar lo correcto. Miremos el lado bueno: reducir la polución es una necesidad y este es un buen camino. De nuestra parte, ya estamos preparados”, explicó.

Aunque el cambio de tecnología es importante, en Scania no ven mayores inconvenientes. “Debemos preparar a nuestro personal de ventas y asistencia técnica. Quizás el mayor problema sea el cambio importante del costo de estas unidades, por lo que habrá que hablar y explicarle a los usuarios a qué se debe” añadió el ejecutivo.

A pesar de que insistió en que

Sobre la Euro 5

La norma Euro 5 definió los límites máximos de gases contaminantes que emiten los vehículos. Para eso, la industria automotriz introdujo nuevas tecnologías de motores y de dispositivos de tratamiento de esos gases. Para los vehículos pesados, dichas tecnologías fijaron el uso de gasoil grado 3 (contenido de azufre inferior a 0,0001% o de 10 partes por millón) y el uso de solución de urea líquida. Estos motores tendrán un Catalizador Selectivo de Reducción (SCR), que reducirá la emisión de óxido de nitrógeno (NOx) a través de la reacción en una solución de urea/agua de los gases de escape, que dará como resultado nitrógeno y agua.

Mercosur, con una logística similar a la de los lubricantes en estaciones de servicio y clientes directos".

Por último, reconocieron que afrontar el recambio de tecnología "es una decisión particular de cada empresa transportista, dependiendo de cada caso. No obstante, es sin duda importante desde el punto de vista de conservación del medio ambiente, ya que esta legislación nos pone a la altura de los países más avanzados en la materia", concluyeron.

Redacción Expotrade



Muchos de los nuevos vehículos pesados para el transporte de cargas están listos para cumplir con la norma



Volvo Trucks presentará en julio en Manaus, Brasil, las adaptaciones realizadas con la nueva tecnología en las primeras unidades

no debería haber problemas en la distribución de la urea, reconoció que de todos modos, en un principio, ("digamos los primeros meses del 2012"), tendrán algunos bidones de ArNox 32 en las concesionarias como precaución. "Rápidamente las estaciones verán el negocio y nosotros nos iremos retirando" confió y previó que "las grandes empresas de transporte seguramente comprarán contenedores de 1000 litros. Y así como hoy les llevan gasoil en remolque de 30.000 litros, mañana les llevarán urea en camiones mas pequeños", proyectó.

Tras descartar inconvenientes en la disponibilidad de la urea ("por-

que será de fabricación local") fue más cauto sobre el gasoil grado 3, ya que "a lo mejor es un poquito más lenta su distribución inicial, aunque entiendo que las petroleras ya están viendo todo esto. Hoy ese gasoil está disponible en casi toda la Argentina, pero sólo para automóviles que cargan 40 o 50 litros por vez", agregó.

Costo inicial

"Hay un costo inicial de la unidad que es importante. Pero lo que más puede afectar es si persiste una diferencia entre el gasoil grado 2 y el grado 3. No nos olvidemos que hoy el gasoil representa el 40% de

los costos del transporte", continuó Hughes.

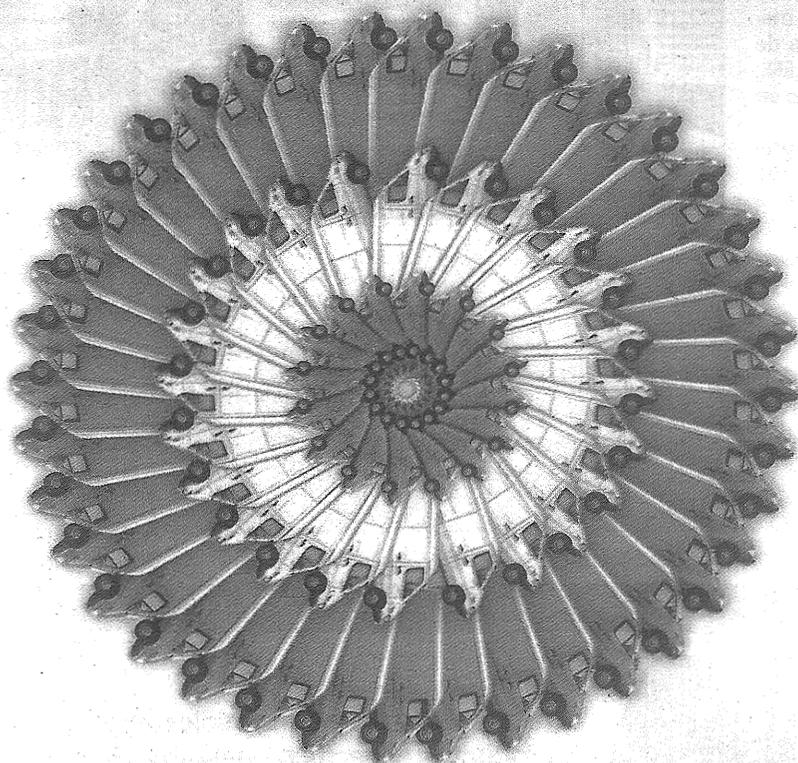
Por otra parte, lamentó que la legislación argentina no beneficie al que invierte en tecnología. "En Europa, cuando te adelantás a las legislaciones te hacen reducciones de impuestos. Pero en nuestro país, mientras más vieja [la tecnología] menos impuestos pagás", aseveró.

Desde Volvo Trucks, Gustavo Cejas, responsable de Marketing y Comunicaciones, confirmó que los productos de la firma "ya están preparados para cumplir con las nuevas normas" y, añadió que se presentarán en julio, en Manaus, "las adaptaciones realizadas por Volvo

do Brasil [con la nueva tecnología] en las primeras unidades".

Desde las petroleras, voceros de YPF explicaron que la empresa "ya adecuó su gasoil grado 3 a fin de ofrecer al mercado un combustible ultrabajo en azufre, que está disponible en la red de estaciones de servicio y con cobertura en todo el país" y entendieron que "uno de los puntos críticos será la educación del cliente".

Insistieron en que, para la fase inicial, YPF seleccionó las estaciones de servicio de mayor volumen de ventas de gasoil, "asegurando el abastecimiento en los principales corredores viales, entre ellos el del



200.000 Sprinter producidas en Argentina.

60 años en Argentina



Mercedes-Benz