

### 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.

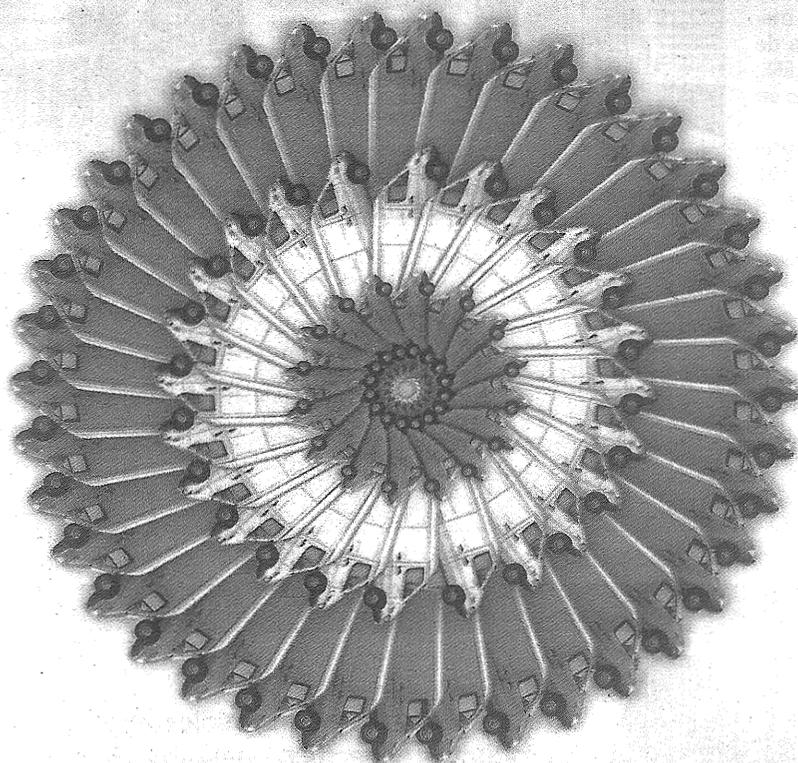
Por otra parte, lamentó que la legislación argentina no beneficie al que invierte en tecnología. "En Europa, cuando te adelantás a las legislaciones te hacen reducciones de impuestos. Pero en nuestro país, mientras más vieja [la tecnología] menos impuestos pagás", aseveró.

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