

Eduardo Pérez
REDACCIÓN EXPOTRADE

Las iniciativas para combatir la contaminación ambiental han sido el origen de una serie de medidas para reducir las emisiones gaseosas y particuladas de motores que comenzaron a concretarse en normas, como las Euro, surgidas en la década del 70, o la aplicación de nuevas fuentes de energía.

Entre las diferentes alternativas se retomó la fabricación de motorizaciones eléctricas o híbridas y se ensayaron otros combustibles como el hidrógeno o el gas natural capaz de mover desde pequeños automóviles hasta grandes ferrys, como el Francisco.

En los Estados Unidos se anunció que en diciembre saldrá al mercado un camión eléctrico y autónomo, el Nikola One, mientras las terminales europeas han lanzado a las rutas de los países escandinavos, vehículos pesados alimentados a través de catenarias.

Sin embargo, la situación no es igual en todo el mundo. En la Argentina la disminución de emisiones se buscó a través de la puesta en vigor de las normas Euro 5, que implicaron bajar las emisiones de azufre a menos de diez partes por millón.

Al respecto, Roberto Pachamé, presidente de la Asociación de Ingenieros y Técnicos del Automotor (AITA), afirmó que "no existe en el país emprendimientos de utilización de gas natural, híbridos, hidrógeno o eléctricos en vehículos de gran porte. Además, estas tres últimas tecnologías existen en los países centrales en escalas muy reducidas".

El motivo es que "la ingeniería todavía no ha logrado obtener, por ejemplo en el caso de los vehículos eléctricos e híbridos, baterías que tengan un volumen y un peso adecuados, porque todos los elementos que se agregan al chasis disminuyen la carga útil, ya que los límites de pesos y dimensiones están regulados por la legislación", explicó.

Otro escollo que advirtió Pachamé fue el del destino final de las grandes baterías que se requerirían para mover los camiones, en lo que coincidió con el gerente de Ingeniería de Ventas de Scania, Guillermo Hughes, quien destacó que la motorización eléctrica a nivel mundial "es experimental y a costos y mantenimientos muy caros. Además, la ley argentina no dice cómo se van a deponer de las baterías usadas".

La importancia del Euro 5

El presidente de AITA destacó que "en el parque de transporte comercial europeo los vehículos diésel son preponderantes. Es diferente en los vehículos menores donde, por las características de operación, por el peso, el costo y otras variables, hay un avance más importante. Por eso, bajar las emisiones de los vehículos diésel fue una decisión acertada".

"Sería importante que se produjera algún elemento para lograr que todos los vehículos viejos dejen de circular. De nada vale lograr la panacea con camiones diésel, híbridos o eléctricos, con una producción de 12 a 15 mil por año si tienen que trabajar contra 750.000 vehículos viejos, de los cuales 120.000 tienen más de 30 años de antigüedad", continuó.

Destacó además que "la emisión de uno de esos vehículos antiguos equivale a lo que emiten 32 camiones Euro 5. La ecuación, si se quiere dejar un aire lo más óptimo posible para las generaciones que nos sucedan, es sacar rápido esos camiones viejos, en especial los que están por debajo del estándar de la norma Euro 3".

Y añadió que "si queremos determinar lo que más conviene, habría que analizar los

consumos y los costos: cuánto cuesta elaborar un litro de gasoil y cuánto un kilowatt. Porque, en la Capital hay 12.000 colectivos, con una equivalencia de consumo de una manzana por cada uno. Hoy hay problemas con la luz, si se agregase un consumo adicional importante habría que planificarlo".

Híbridos

Pachamé consignó que los híbridos están en una situación similar. "El hidrógeno es la tecnología ideal, pero los fenómenos físico-químicos que están en la conjugación del sistema están resueltos a nivel de ingeniería, no a nivel de los diferentes elementos puestos en un vehículo. Se va a dar, pero no en el corto plazo. Podrán pasar de cuatro a diez años hasta que tengamos esa tecnología dominada a un precio competitivo", advirtió.

Además, enfatizó las inversiones que realizaron las automotrices para implantar la tecnología Euro 5 en motores y circuitos y las petroleras para mejorar la destilación del gasoil para lograr el Grado 3, que usan esos vehículos.

En otro sentido, el especialista aseguró que

COMBUSTIBLE

Un transporte más limpio

Las nuevas tecnologías en la industria prometen menos daño al medio ambiente y mayor eficiencia operativa; no obstante su aplicación dependerá de la realidad de cada región



Camión alimentado con catenarias en Europa

EXPOTRADE

nos, que sus lubricantes duren más, que sus inyectores y su motor tengan una vida más prolongada, y lo pueden conseguir con combustibles más modernos. Entonces, una forma de hacerlo sería usar sólo los Grado 3", agregó.

El directivo de Scania sugirió que se impida "ingresar en la ciudad, después de ciertas horas, a vehículos ruidosos o impedir la circulación de los de más de cierta antigüedad" y lamentó que "en la Argentina la ley castiga las nuevas tecnologías y premia las viejas: un vehículo nuevo cuesta más, paga más seguro, más patente, más impuestos. Pero un camión de 30 o 40 años casi no paga patente o está dado de baja de libros contables, porque no tiene capital".

También Hughes planteó la necesidad de acuerdos. "Hay que trazar un plan y marchar en ese sentido. Si quieren vehículos eléctricos, vayamos todos en esa dirección, pero hay que solucionar los problemas de generación y no crear la ilusión de que no contaminan, porque también lo hacen, porque hay que generar la energía para que circulen".

Gas natural

Como alternativa, dijo que "un vehículo de gas natural estaría funcionando con menos nivel de polución. Pero debería haber motivos para que el usuario recurra a ellos. Hoy, funciona porque lo tracciona la diferencia de precio en el surtidor", destacó.

Aseguró que "toda la industria automotriz está en condiciones de afrontar los cambios, pero con tiempo, de forma coordinada. También se podría subir 20 o 30% el alcohol a las naftas, pero habrá que modificar tecnologías. Se requieren años para hacerlo, ya que también las estaciones de servicio tendrían que cambiar, porque debería haber surtidores para esos vehículos y otros para el parque automotor actual".

En la misma línea, el gerente de Estrategia de Productos del Grupo Volvo América latina, Alberto Neumann, consideró al gas natural como "una alternativa para aplicaciones específicas, porque demostró ser económicamente viable y favorable a la reducción de emisiones. El biodiésel y el biodiésel hidrogenado también tienen un gran potencial" y previó que "a largo plazo, la electrificación tendrá una participación importante en el transporte".

El directivo brasileño indicó que "en Brasil hay un camión impulsado a GNL circulando desde 2013 en operaciones de transporte" y afirmó que "los camiones propulsados a GNL transitan con un nivel de sustitución de diésel por gas alrededor de 60 a 70%".

"Esta tecnología -continuó- ya permitiría su comercialización en el país, pero debido a la devaluación del real, la situación económica y las inversiones necesarias para la distribución del gas, además de las incertidumbres en el escenario mundial de los precios de los combustibles, no tenemos una visión clara del inicio de la comercialización".

Su compatriota Fábio Nicora, responsable de Desarrollo de Producto e Innovación Latam de Iveco, sostuvo que "para los vehículos eléctricos e híbridos, falta una cadena de suministro y políticas adecuadas para que sea viable usarlos en la región".

Sostuvo que "su aplicación es más de naturaleza económica que técnica. En mercados sensibles a los costos de introducción de nuevas tecnologías, si no son subsidiadas por los gobiernos, se va a demorar algunos años. En el caso particular del gas, su introducción depende más de una estrategia energética del país", concluyó. ●

el "Euro 6 es una tecnología que disminuye más las emisiones, sin grandes diferencias con el Euro 5, pero con un costo importante para el usuario" y añadió que "hay que tener en cuenta la ecuación costo beneficio, en un país donde las grandes ciudades tienen barrios de vientos muy importantes y que no está en condiciones de malgastar divisas".

"Con el Euro 5 estamos muy bien plantados. Vamos a tener una mejora sustantiva de la calidad del aire. Si agregamos la masificación de la provisión de combustible Grado 3, sería muy bueno", enfatizó.

Menos contaminantes

En el mismo sentido, Hughes dijo que "si bien todos los vehículos nuevos tienen que ser Euro 5, la ley no dice nada de los vehículos viejos que siguen contaminando, que se podría disminuir en alguna medida si se usaran combustibles ultralimpios, con menos de diez partes de azufre por millón. Si se saca el azufre en las destilerías no se va a verter en el aire", explicó.

"Hay que lograr que los transportistas lo usen. Ellos también quieren contaminar me-