

transporte & logística

Esta sección es una producción de LA NACION y EXPOTRADE | www.lanacion.com.ar/comercio-exterior

Camiones.

Presentan una gama pensada para los trabajos más pesados

Scania exhibió nuevos vehículos orientados a la minería, canteras, actividades petroleras y construcción

Texto Eduardo Pérez | REDACCIÓN EXPOTRADE

Los trabajos más duros fuera de ruta demandan vehículos especiales. Para hacer frente a esos requerimientos y dentro de su nueva generación de camiones recientemente lanzada en la Argentina, Scania presentó la gama XT, orientada a las labores en minería, canteras, actividades petroleras, hormigoneros, construcción, forestales y otras tareas fuera de carretera.

Los nuevos vehículos fueron mostrados a unos 200 empresarios de los sectores usuarios de ese segmento en una cantera en la provincia de Tucumán, donde los concurrentes pudieron realizar una prueba de manejo de diferentes configuraciones de los XT, con cargas de 21 a 47 toneladas y con trompos hormigoneros de ocho y 12 metros cúbicos.

Según el destino final, la línea fue dotada con motores desde siete litros y 280 caballos, pasando por nueve litros y potencias de 280, 320 y 360; y de 13 litros, con 380, 410, 440, 450, 500, hasta el Heavy Tipper de 540 caballos, capaz de cargar 47 toneladas netas, la mayor capacidad de mercado, que lo convierte en un intermedio entre los vehículos comerciales y los netamente mineros.

Para el diseño de la gama, la automotriz sueca puso el acento en la adaptabilidad que permite multiplicar las posibilidades a medida del trabajo al que será destinado. Para eso fue provisto de múltiples tomas de fuerza, y se previeron configuraciones de ejes desde 4x2 hasta 8x4.

Además, se tuvo en cuenta la seguridad y el confort, con una nueva suspensión de cabina, fabricada con acero antiplastamiento y la posibilidad de contar con airbags laterales y una litera



de descanso; se le adicionó un gancho delantero de remolque de hasta 40 toneladas; paragolpes delanteros de 150 mm de espesor en una pieza, y un escalón lateral con pasamanos para facilitar el control de la carga.

Julián Rosso, jefe de Ingeniería de Ventas de Scania, aseguró que la intención en el diseño de los XT fue "desarrollar camiones que den beneficios al cliente, para que puedan llevar la carga que esperan sin necesidad de sobrecargarlos, debido a que un vehículo de estas características es propenso a las sobrecargas. Por eso, buscamos tener la mayor capacidad de carga del mercado y lo hemos logrado en todas las versiones de la gama".

Según el especialista, cada configuración de la marca tiene "entre una tonelada y una tonelada y media más de carga respecto de vehículos de la competencia de mercado. Porque el foco ha sido

mejorar la productividad. Es decir, ofrecer un camión que funcione con la mayor capacidad de carga, que lo haga siempre y que no requiera mantenimientos adicionales".

Respecto de las diferentes versiones que podrán darse de esta línea, dado que Scania ha desarrollado un sistema de producción modular que permite diferentes morfologías, cada mercado tiene la posibilidad de configurar las unidades según el uso final. "Hemos sacado mucho provecho de todas las posibilidades, porque tenemos volcadores pequeños de 280 caballos y 6x4 hasta el 8x4, Heavy Tipper, que es un vehículo para 66 toneladas brutas, pasando por todas las posibilidades de la línea", indicó Rosso al respecto, y añadió que el nuevo motor de siete litros está pensado para una carga no superior a las 21 toneladas netas. ●



Francisco Spasaro. "Hay mucho interés por los camiones a GNC"

El gerente de Marketing de Iveco Argentina destaca las repercusiones de los nuevos modelos

Vaca Muerta. "Pasamos de un país que todavía continúa en una emergencia energética, que importaba gas a ser el año próximo un país exportador".

—¿Es posible cambiar la matriz energética del transporte en el país?

—Creo que sí, pero va a llevar mucho tiempo. La experiencia europea comenzó con un volumen muy bajo de unidades con combustibles alternativos. Siete u ocho años después, ocupan el 5% del mercado total —el 95% siguen siendo vehículos a diésel—. Aquí las condiciones son más favorables que las europeas, en el sentido de que hay un spread (margen) de costo de combustible más grande que en Europa. En la Argentina, la justificación es más amplia. Existen dos aspectos relacionados con el gas: uno es el ambiental y el otro es el económico, que es la reducción de costos operativos con la disminución del valor del combustible.

—Desde el lanzamiento de los camiones a GNC, ¿qué devolución tuvieron por parte de los transportistas?

—Demostraron mucho interés, tuvimos varias reuniones y allí surgieron preguntas como qué pasaría si se daba un posible cambio por otras opciones energéticas. Les preocupaba cuál sería el valor de reventa de esa inversión. Es una duda comprensible, pero no creemos que el mercado migre hacia otra alternativa. Otra duda fue cuánto más cuesta esta tecnología, en relación con el valor de un vehículo diésel; y otra fue sobre la vida útil del motor. A partir de las respuestas el interés de los transportistas creció. ●

Alejo González Prandi
REDACCIÓN EXPOTRADE

A cuatro meses de la presentación que hizo Iveco de los primeros camiones a gas natural comprimido que ya se venden en la Argentina, Francisco Spasaro, gerente de Marketing de la terminal local, marcó los desafíos que plantea el uso del GNC en los vehículos comerciales en el país.

A nivel mundial, la marca ya dispone de vehículos a GNC, GNL y otras tecnologías alternativas. Con esa experiencia, la decisión de presentar en la Argentina los flamantes modelos demandó un proceso de dos años, ya que "la legislación específica referida a GNC estaba pensada para transformadores. Esa normativa imposibilitó que las terminales pudieran ofrecer vehículos desde fábrica", dijo.

Según el directivo, el Ente Nacional Regulador del Gas (Enargas) trabajó desde 2018 en la evolución de esa normativa, que reconoció como válidas las homologaciones a gas europeas. Esa acción permitió importar los vehículos correspondientes. "Hoy Enargas está trabajando en una normativa similar pero para producción local", afirmó Spasaro y destacó que otro aspecto importante es la disponibilidad del recurso natural de GNC y el proyecto de