

Combustible alternativo



La autonomía de los vehículos pesados es una traba para el uso masivo del gas

El GNC, con más posibilidades de expandirse en el transporte

Podría emplearse en los traslados de corta distancia

● El incentivo para la transformación de motores crece a sí el gasoil sigue en aumento ● Además de los ahorros, se lograría una menor contaminación ambiental

La utilización del gas para el transporte de carga recién se inicia pero cuenta con posibilidades de difundirse en el traslado de corta distancia.

Si bien la utilización del GNC como alternativa para el transporte esta muy difundida entre los usuarios operativos y aun entre los transportistas de pasajeros, el uso este combustible es aún incipiente en los camiones de carga debido a la falta de incentivos para la transformación de los equipos.

"La principal razón para que este segmento no haya sido permeable al GNC es que históricamente la brecha de precios con el gasoil no implicó un incentivo económico tal como para que los transportistas invirtieran en la transformación de sus unidades o en el costo extra que implica la adquisición de unidades dedicadas a GNC", explicó el jefe de ventas de GNC de Metrogas, Juan Ignacio de Urzaza.

Sin embargo, luego de la devaluación, este combustible ganó competitividad respecto al gasoil y por eso se avanza en su utilización para motores pesados. Esto se realiza con la transformación de motores de ciclo diesel a ciclo Otto.

Pero también existen unidades que utilizan sistemas duales que consumen principalmente GNC y una menor proporción de diesel simultáneamente. La oferta de tecnología es aún reducida y se encuentra

restringida a cierto tipo de motores, lo cual dificulta su masificación.

Sin embargo, De Urzaza cree que la solidez de estos equipos permite estimar que la demanda de GNC en el segmento de cargas podría incrementarse de manera considerable si se mantiene la diferencia de precios entre los combustibles.

Al respecto, Enrique Bertolini, gerente comercial de Cummins Argentina -fabricador de motores para este combustible- comentó que los motores dedicados y diseñados exclusivamente para funcionar con el combustible gaseoso son "anticontaminantes".

"Nuestro país está en pañales en cuanto al desarrollo y uso de motores anticontaminantes pero este será un próximo paso para resguardar el medio ambiente. Además, la abundancia de gas en nuestros yacimientos hará necesario mejorar la extracción y distribución. Será una alternativa de combustible más económica", señaló.

No obstante, De Urzaza relativizó las probabilidades de expansión en el uso del GNC. "Es evidente que el gas no será utilizado de manera masiva ya que para lograr autonomía, se necesita instalar un volumen de cilindros de almacenamiento tal, que en algunos casos limita la capacidad de carga de las unidades y esto no es compatible con algunas actividades", indicó.

Sin embargo, Adriana Alperovich, asesora de Fadesac, consideró que la capacidad de carga que estos equipos le quitan al camión no es significativa y que el problema de la autonomía tiene mayor peso.

Por esta razón, estimó que este combustible tiene mayor posibilidad de difundirse en el transporte urbano que en el de larga distancia,

donde además contribuye al aliviar el problema de la contaminación ambiental.

De Urzaza coincidió con esta afirmación y dijo que el GNC "es ideal para los transportes de distribución de carga urbana que tienen recorridos cortos, los cuales no necesitan gran autonomía".

Más lejos

En cambio, para los recorridos interurbanos, sería preferible un sistema dual que incrementaría la autonomía de los camiones.

Además, en el transporte urbano las estaciones de servicio tienen más interés en abastecer a grandes consumidores de este combustible, como los transportistas de carga.

Esto se debe a que los horarios de carga permiten aprovechar al máximo la capacidad instalada de compresión.

"Es evidente que, en la medida que la demanda se incrementa, los surtidores actuales serán reemplazados por otros de mayor caudal. Permitirán cargar camiones en tiempos que rondan los cinco minutos. Actualmente, se tarda entre 15 y 20 minutos", estimó De Urzaza.

Pero una de las razones que también se señalan para la escasa utilización de este combustible pasaría por la falta de incentivos gubernamentales.

Al respecto, el directivo dijo que se podría promover el uso de GNC con políticas tales como exenciones impositivas y créditos para la adquisición de motores de gas. También se podrían promover medidas de emisiones de motores, resguardar las patentes por desarrollos y no permitir conversiones que no cumplan las mismas normas de emisión que se exige a los motores nuevos.

Infraestructura

El NOA tendrá un corredor bioceánico

Avanzan las obras en la ruta 81

Por Justo Urbieto

Corresponsal en Formosa

FORMOSA.- Con el inminente inicio de las obras de pavimentación de los siete tramos faltantes de la ruta nacional 81 entre esta capital y el límite con Salta, así como con la licitación de los tramos que restan en la provincia vecina, esta carretera se convierte -junto con el ramal C25 del ferrocarril Belgrano- en un corredor bioceánico natural del norte argentino.

Se estima que el emprendimiento (que estará terminado en 2006) aumentará notablemente el movimiento de cargas hacia el Asia y la Unión Europea.

El lanzamiento de los trabajos se hará el 14 de septiembre próximo en Ingeniero Juárez -ubicado en el departamento Matucos, cerca del límite con Salta- y contará con la presencia del presidente Néstor Kirchner.

Solamente en territorio formoseño se construirán 220 kilómetros, con una inversión de poco más de 210 millones de pesos aportados por la Corporación Andina de Fomento (CAF).

Se agregan otros 90 kilómetros en el este salteño, con lo cual quedarán definitivamente resueltas las antiguas demandas de los gobernadores de las dos provincias, que coincidieron en impulsar juntos la ejecución de los trabajos.

En el nivel regional, se estima que la ruta tiene buenas proyecciones para cooperar con el turismo y para activar el comercio exterior.

La ruta 81 y el ferrocarril Belgrano pueden ser utilizados para derivar mercaderías hacia el océano Atlántico -a través de los puertos brasileños de Santos y Paranaguá- o hacia el sur del país por el nuevo puerto local que tiene un muelle de 300 metros de longitud.

Se trasladarán cargas procedentes del NOA y del sur de Bolivia -sobre todo la producción sojera- y las mercaderías que llegan desde el continente asiático por los puertos chilenos de Mejillones, Iquique y Antofagasta, sobre el océano Pacífico. También podrían darse traslados en el sentido opuesto.

Objetivos

Se busca habilitar cuanto antes el pavimento de la ruta 81 para terminar el proceso de integración social entre las poblaciones del Este con las del extremo oeste del territorio. De este modo, también se procura

darle dinámica y crecimiento a la producción agropecuaria, forestal y de hidrocarburos, que alcanzo niveles de desarrollo significativos, especialmente en la zona centro y oeste de esta provincia.

En esa zona, se realizaron inversiones significativas del sector privado, se incorporó moderna tecnología para el riego y se pusieron en marcha programas que afirmaron la infraestructura básica para el desarrollo.

Dificultades

Con decenas de proyectos privados en evolución -a tal punto que son cerca de 1800 las hectáreas bajo riego y numerosas las iniciativas que promovieron la diversificación productiva- la falta de pavimento perturba la salida oportuna y segura de las cargas hacia el mercado nacional y mundial.

Las inversiones productivas particulares superan ya los 20 millones de pesos, solamente en las zonas centro y oeste de la provincia.

Con las mejoras en la ruta, las "primicias" de frutas frescas po-

En territorio formoseño se construirán 230 kilómetros con una inversión de 210 millones de pesos

drán llegar a los mercados externos en tiempo y forma y también tendrán la facilidad de llegar antes al puerto local para su derivación hacia la Unión Europea o hacia el Asia.

Las obras incluyen la repavimentación total del tramo de 30 kilómetros entre Las Lomitas y Bazán y la pavimentación de los segmentos comprendidos entre Bazán y Pozo del Mortero; Pozo del Mortero y Laguna Yema; Laguna Yema y Los Chiriguano; Los Chiriguano e Ingeniero Juárez y finalmente, desde dicha localidad hasta Barilari, en el límite con Salta.

En el tramo que conecta Las Lomitas y Bazán se realizará una repavimentación total. Este tramo -actualmente en muy malas condiciones- se convirtió en un verdadero obstáculo para la movilización fluida de cargas, transporte y pasajeros.

Por otro lado, se esperan ejecutar en forma simultánea las obras en los siete tramos ubicados en territorio formoseño.