



SCANIA ARGENTINA – MENSAJES CLAVE

SCANIA TALKS – GREEN EFFICIENCY

VIDEOCONFERENCIA CON LUCAS WOINILOWICZ

CONTEXTO:

- ❖ La reducción de emisiones contaminantes es imprescindible. A comienzos de año se registró una temperatura de 18° C en la Base Marambio, la más alta jamás registrada en la Antártida. Este es el último testimonio cercano del efecto invernadero generado por la emisión de gases: aumento de la temperatura media del planeta, calentamiento de los polos, deshielos, entre otros fenómenos.
- ❖ Actualmente el 12% de los gases de efecto invernadero son originados por el transporte comercial, por lo que trabajamos e invertimos en el desarrollo de vehículos con combustibles alternativos.

VENTAJAS DEL GAS COMO COMBUSTIBLE ALTERNATIVO:

- ❖ En el planeta hay más disponibilidad de gas que de petróleo, por lo que los países que lo tienen pueden fijar precios locales y reducir costos.
- ❖ El gas natural, aun siendo derivado del petróleo, contamina un 20% menos que el gasoil. El biogás es renovable y reduce en un 90% el nivel de contaminación respecto de los motores diésel.
- ❖ Permite la reducción de un 40% en los costos operacionales.
- ❖ El gas natural como combustible reduce las emisiones de CO2 hasta un 20%, y el biogás hasta un 90%. En cuanto a la reducción de otras emisiones reguladas por las normas Euro, se destacan: NO2 en un 100%, NOX en un 80%, PM (partículas en suspensión) en un 96% y SO2 (Dióxido de azufre) en un 100%.

PRODUCCIÓN DE GAS EN AMÉRICA LATINA:

- ❖ El gas natural representa el 24% de la matriz energética mundial y un 26% de la matriz energética de América Latina y el Caribe.
- ❖ América Latina y el Caribe producen aproximadamente 640 Mm3/d de gas natural, lo que representa el 7% de la producción mundial, mientras que el consumo es de aproximadamente 700 Mm3/d. Ese déficit de gas natural se cubre mediante importaciones mexicanas desde EE.UU. vía gasoductos y la importación de GNL en diferentes países.
- ❖ En la región, Brasil, México y Argentina están categorizados como grandes productores e importadores de gas natural, pero seguirán dependiendo de la importación en los próximos años para atender la demanda interna.
- ❖ Los principales proyectos en desarrollo en la región son el Gasoducto Sur Peruano (GSP), el Gasoducto del Noreste Argentino (GNEA), la Industrialización del gas natural en Bolivia, el aumento de la capacidad de regasificación en Chile y Colombia, y el desarrollo de Vaca Muerta.



- ❖ El Gasoducto del Noreste Argentino (GNEA) Unirá el Gasoducto de Integración Juana Azurduy (GIJA) con las provincias de Formosa, Chaco, Santa Fe y Misiones. La longitud del troncal será de 1.500 kilómetros y su trazado acercará el gas a la frontera con Paraguay y abrirá nuevos mercados en Argentina.

SCANIA EN ESPAÑA (MADRID Y BARCELONA):

- ❖ Desde 2020, los vehículos diésel anteriores a 2006 no pueden acceder a las zonas céntricas de Madrid y Barcelona. Las empresas de transporte Transgesa, en Madrid, y A.T. Robles, en Barcelona operan con camiones Scania de gas natural licuado, a los que se les permite el acceso en estas áreas, prohibidas para los que utilizan combustibles convencionales.
- ❖ En Madrid y en Barcelona, los dadores de carga se encuentran cada vez con más clientes que requieren proveedores con una inversión demostrable en vehículos ecológicos.

SCANIA EN COLOMBIA (BOGOTÁ Y CARTAGENA):

- ❖ A partir del trabajo conjunto con Scania, Colombia dispone de la mayor dotación de buses a gas natural en toda América Latina, alrededor de 1.000 unidades de última generación, que cumplen con las normas Euro 6. Hoy, tanto Bogotá como Scania son referencia en sistemas de autobuses de tránsito rápido.
- ❖ Para Transmilenio, en Bogotá, Scania proveyó de 741 unidades de ómnibus con motores de gas natural, sobre un total de 2127 de buses circulando. Allí se transporta a 2,1 millones de personas por día.
- ❖ En el caso de Transcaribe, en Cartagena, Scania entregó 227 ómnibus movidos a gas natural, sobre una flota total de 312 unidades que circulan por esta ciudad costera. Se mueven 150.000 pasajeros diariamente.
- ❖ En la capital colombiana, se superaron pruebas exigentes con vehículos a gas natural, los que respondieron con enorme eficacia en una ciudad que está situada a 2.600 metros de altura sobre el nivel del mar.

SCANIA - LÍNEA DE PRODUCTOS GREEN EFFICIENCY:

CAMIONES:

- ❖ Los motores de gas y biogás permiten un ahorro adicional del 50% respecto al ya muy reducido consumo de la versión diésel.
- ❖ Tienen autonomía de hasta 1.100 kilómetros.
- ❖ Cuentan con tres tipos de motorizaciones disponibles, adaptables a la necesidad de cada transportista: motores de nueve litros con 280 HP y 340 HP, y el motor de 13 litros y 410 HP.
- ❖ Tanto el biogás como el gas natural se pueden usar en paralelo, haciendo que cualquier cambio de uno a otro sea una transición sencilla y directa. Además, la plataforma de productos Scania permite almacenar ambos tipos de combustible de forma comprimida o en estado líquido.
- ❖ Motores concebidos de fábrica para funcionar a gas. Funcionan bajo ciclo Otto (encendido por chispa).
- ❖ Todos los motores de Scania responden a las exigencias de la norma Euro 6, la más estricta de las dictadas en Europa respecto al control de emisiones.



- ❖ Eficiencia: las cabinas de la nueva generación Scania fueron diseñadas y desarrolladas para ofrecer menor resistencia al viento y así lograr una reducción extra en el consumo.
- ❖ Tecnología: los nuevos camiones Scania están equipados con el Control Crucero con Predicción Activa. En el caso de afrontar una pendiente en subida, y al tener cargados los datos topográficos, el vehículo sabe qué viene por delante y modifica su condición de conducción, lo que redundará en menor consumo.
- ❖ Menor ruido: reducción de emisiones sonoras de un 50% respecto de un camión con motor diésel.
- ❖ Cuentan con un diseño inteligente y dedicado para operar con mayor suavidad que un motor diésel, pero manteniendo los mismos niveles de eficiencia y torque, lo que garantiza una operación sustentable sin sacrificar performance.

BUSES:

- ❖ El costo operativo de los buses a gas, en comparación al diésel, es un 40% menor: una solución sustentable y con el menor costo operativo posible.
- ❖ Gama exclusiva de autobuses y ómnibus que pueden ayudar a mejorar la eficiencia del transporte de cargas y pasajeros, el consumo de combustible y la productividad, lo que se traduce en mejores servicios y en mayor calidad de vida para las personas.
- ❖ Con configuraciones de ejes 4x2, 6x2 y 6x2*4 con eje direccional trasero, para operaciones Urbanas e Intercity.
- ❖ La diversa línea de buses incluye un equipamiento de seguridad diseñado para proteger a los pasajeros, al conductor y el vehículo. Buses y ómnibus con sensores electrónicos de estabilidad y frenado.
- ❖ Mayor confort para los pasajeros: fácil acceso, puertas anchas, equipos de aire acondicionado, grandes ventanas e interiores de primer nivel.
- ❖ Ideales y adaptables al servicio de corta y larga distancia.
- ❖ Vehículos conectados que recopilan valiosa información del rendimiento de la conducción y ayudan a mantener una excelente técnica de manejo, para aumentar al máximo la eficiencia del combustible.
- ❖ Mínimo nivel de ruidos y vibraciones. Mayor confort para el conductor y los pasajeros.
- ❖ Excelente autonomía: aproximadamente 300 km con 200 m³ de GNC.
- ❖ Óptima performance independientemente del clima.
- ❖ Posibilidad de carga en cualquier estación de GNC.
- ❖ Experiencias probadas en Bogotá, Medellín, Madrid y Estocolmo, entre otras ciudades.

MOTORES:

- ❖ Los motores para generación de energía a gas y biogás Scania son adecuados para las aplicaciones más complejas, por ejemplo, campos petroleros ubicados en parajes remotos con una gran necesidad de energía y alta disponibilidad de gas para alimentarlos.
- ❖ Por su exclusivo sistema modular, los componentes son compartidos con el resto de los motores, lo que se traduce en una mayor disponibilidad de piezas, un desperdicio mínimo y un mantenimiento sencillo.
- ❖ La solución a gas de los motores Scania para generación de energía está disponible en un V8 de 16 litros de cilindrada, y permite trabajar tanto en rangos de potencia prime (PRP) como de potencia continua (COP). Funciona con encendido por chispa (ciclo Otto).



ELECTRIFICACIÓN EN EL TRANSPORTE:

- ❖ La movilidad eléctrica es la solución del futuro para el transporte urbano e interurbano de cargas y pasajeros, pero en la actualidad existen aún una serie de barreras que dificultan su incorporación a camiones o buses:

Matriz energética: se quemaría el combustible fósil en la otra punta de la cadena.

Alta inversión inicial: en vehículos eléctricos y largo tiempo de amortización.

Poca vida útil de la batería: las actuales no llegan a cumplir con las expectativas de los usuarios en función del costo beneficio económico.

Formas de recarga: los tiempos implican largos periodos con los vehículos parados, lo que implica aumentar el tamaño de la flota en por lo menos un 30%.

Escasa autonomía: la tecnología actual no permite cubrir largos recorridos.

Infraestructura insuficiente: necesidad de desarrollar red de recarga. En el caso de los buses, existe la posibilidad de establecer puntos de “carga de oportunidad”, pero eso no resuelve el problema.

Reciclado de las baterías: la tecnología actual no permite la producción en serie y a gran escala de baterías que sean reciclables para lograr un impacto significativo en el medio ambiente.