

# GASCOMB

## Atiende nueva realidad energética

Gascomb consolida un portafolio para el sector transporte con fuentes de poder a gas: natural y propano, que favorecen la eficiencia en consumo de combustible y reducen emisiones.

Esta propuesta permite retornos de la inversión en un año o menos, acorde a la operación de cada empresa.



Por Redacción T21

@RevistaT21

El contexto actual que viven las ciudades en materia de movilidad y sustentabilidad, en conjunto con las condiciones económicas globales; han impuesto nuevos retos para el autotransporte, en donde reducir emisiones contaminantes ha dejado de ser un factor filantrópico para ser una imposición. En el otro aspecto, las condiciones que prevalecen para la cotización de los combustibles no aligerará la estructura de costos que tienen las empresas en el mediano plazo, por lo cual se requiere actuar al respecto.

Estos dos retos se han posicionado como las principales variantes a resolver para las diversas actividades del transporte, lo mismo para el autotransporte de carga en sus actividades de largo recorrido que en distribución urbana, y de la misma manera para las actividades de pasaje.

De acuerdo con el estudio: Transporte Urbano y Salud, promovido por la Organización Mundial de Salud (WHO, por sus siglas en inglés), el transporte tiene un gran impacto sobre la salud y éste incrementa en la medida que realizan mayores esfuerzos de movilidad en las ciudades y para conectarse entre ellas.

No obstante, este mismo documento precisa que en el transporte existen un gran potencial de reducir las emisiones de gases efecto invernadero, ello a través del mejor aprovechamiento de los modos de transporte, o bien por la implementación de mejores tecnologías que favorezcan combustiones más limpias.

Derivado de lo anterior, es que algunas naciones han comenzado a incorporar unidades propulsadas con otros tipos de combustibles, como el gas, sea éste natural o propano, "estas fuentes permiten mantener el nivel de operación de las unidades, pero son más amigables con el ambiente, además de favorecer la eficiencia", refiere Bernardo Rodríguez Álvarez, Director General de Grupo Automotriz en Servicios de Combustibles (Gascomb).

Desde hace poco más de dos décadas, Gascomb se ha vinculado con los temas de ener-



gías más limpias incorporadas al autotransporte, y en forma más reciente ha consolidado un portafolio de productos con propulsiones de Gas Natural Comprimido (GNC) o Líquido (GNL), así como Gas Propano (GLP); amén de también considerar la oferta de unidades dedicadas a gas.

Gascomb tiene la distribución maestra para México de firmas que a nivel internacional son líderes en la oferta de soluciones con motores a gas, en combinaciones dedicadas, duales o de bi-combustibles. Estas representaciones son Clean Air Power (CAP), Icon North America, Superior Transportation Solution y Alkane Truck Company.

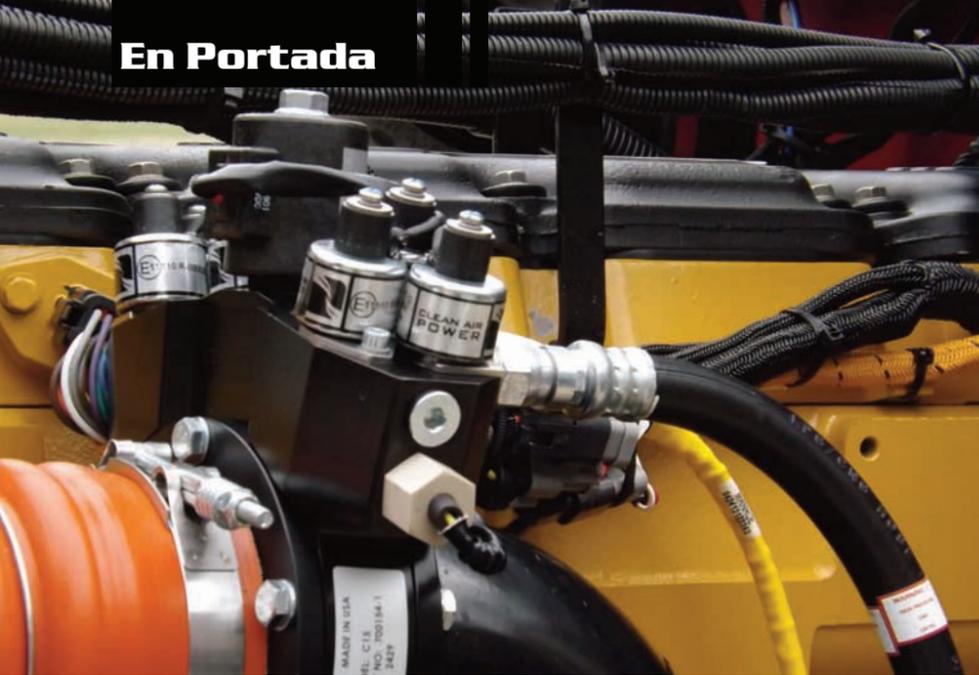
La propuesta de Gascomb está orientada a aprovechar el nuevo contexto en disposición de energéticos a partir de la Reforma Energética. "Si bien anteriormente era complejo pensar en soluciones de transporte con combustión a gas natural por la falta de disponibilidad de estaciones, con el nuevo escenario se prevé que haya mayor cobertura territorial y ello favorecerá la difusión de los vehículos", agrega Bernardo Rodríguez.

### > ANTICIPAR ESCENARIOS

En abril pasado, el Gobierno Federal a través de la Secretaría del Medio Ambiente y Recursos Naturales (Semarnat) daba a conocer que México se comprometió a reducir de manera no condicionada el 25% de sus emisiones de GEI y de Contaminantes Climáticos de Vida Corta (bajo BAU) al año 2030.

Entre las acciones contempladas para poder cumplir con el escenario, se encuentra el incrementar la flota vehicular a gas natural y disponer de combustibles limpios.

La contaminación en las grandes urbes de México, ha motivado que los gobiernos tomen acciones en cuanto a este tipo de transporte. "En el caso de las actividades de distribución local, se han hecho esfuerzos por limitar el empleo de unidades de mayor dimensión en zonas citadinas, al tiempo que se han implementado esquemas como el Hoy No Circula, práctica que podría comenzar a replicarse en otras zonas debido a la necesidad que se tiene de reducción de emisiones, y donde las unidades a gas están exentas", describe Bernardo Rodríguez.



Este escenario incidirá en las políticas actuales de la forma en cómo se realizan las actividades de transporte y distribución, por lo cual, desde la óptica de Rodríguez, se tendrán que trasladar hacia fuentes emisoras menos contaminantes.

A esto se debe sumar la realidad de la disposición de combustibles en México, en donde a pesar que desde 2009 se tendría que disponer del diesel ultra abajo azufre (UBA) con 15 partículas por millón (ppm) a nivel nacional, éste solamente se ubicó en las región fronteriza norte, y ahora existe el compromiso para que se disponga de un combustible de 50 ppm hacia 2018.

Con base en un análisis de la Asociación Española de Gas Natural para la Movilidad (Gasnam), las fuentes motrices de gas natural tienen una reducción de 35% en emisiones de óxidos de nitrógeno (Nox), de 95% en partículas y de 10% en dióxido de carbono (CO2).

“Con base en una tendencia analizada por ICOM, se observa que el mercado de gas como energía más limpia tiene una perspectiva de 15 años al menos para después evolucionar hacia los sistemas eléctricos, en los Estados Unidos. En México se estima que supere los 25 años, por lo cual se analiza una amplia oportunidad”, acota Bernardo Rodríguez.

**> ECONOMÍA EN JUEGO**

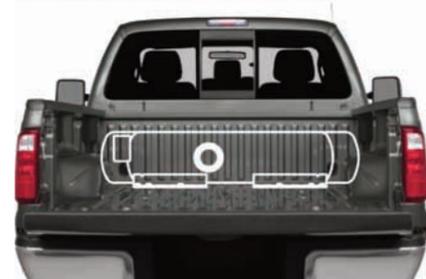
En el primer trimestre del 2015, el precio del diesel en Estados Unidos se contrajo en 27% en comparación con el mismo ciclo del 2014, al ubicarse en 11.75 pesos por litro, frente a

los 16.22 pesos del periodo de referencia. De hecho, de acuerdo con datos de la Administración de Información Energética de los Estados Unidos (EIA, por sus siglas en inglés), por la cotización del barril de petróleo, para 2016 se ubicará en 12.83 pesos.

Para México, el precio del diesel en 2015 será de 14.20 pesos, luego del ajuste en enero pasado, y será hasta 2018 cuando se ajuste a una competencia de mercado como resultado de la aplicación de la Reforma Energética, que abrirá la competencia.

El ahorro en consumo de combustible de la mano de los costos de mantenimiento, son los factores que motivan que el retorno de inversión sea de al menos de un año en las condiciones donde la unidad recorre 200 mil kilómetros en equipo pesado, “aunque ello se puede acortar a seis u ocho meses si el uso de los camiones es más intensivo”, precisa Bernardo Rodríguez.

En la perspectiva del entrevistado, la oferta de Gascomb puede ser una solución para contribuir en aquellos segmentos del transporte



en donde la flota es obsoleta y por ende contaminante, sin acceso a financiamiento o renovación, que permitan sustituir estas unidades.

Incluso, “no se descarta que pueda ser una alternativa para transportistas que tienen su unidad un lapso de cuatro o cinco años, si consideramos que el retorno de la inversión es en un año, el resto serían ahorros efectivos”.

**> PORTAFOLIO DIVERSIFICADO**

Ante este escenario planteado, Gascomb consolidó una oferta de productos que permitan atender las diversas necesidades de los clientes y su interés por reducir emisiones, pero también favorecerlos en términos económicos.

Gascomb obtuvo para México las distribuciones maestras de productos que atienden la inquietud arriba planteada, combinar disminución de emisiones con eficiencia en consumos y costos.

Por ahora, Gascomb se encuentra en la búsqueda de socios de negocio como empresas gaseras y talleres que cumplan con una infraestructura en equipo, maquinaria y técnicos que garanticen la instalación y mantenimiento de los sistemas. “En el caso de los vehículos dedicados a gas estamos ofreciendo la distribución a agencias automotrices, que ya tienen ese *expertise*”, precisa Bernardo Rodríguez.

Próximamente se tiene la apertura de distribuidores autorizados en Ciudad Juárez, Chihuahua; Villahermosa, Tabasco; Mazatlán, Sinaloa; y León, Guanajuato.

En el terreno de financiamiento a los equipos, “estamos en pláticas con instituciones bancarias y financieras para poder ofrecer más adelante *leasing* para adquisición de vehículos



nuevos y estamos en la exploración para hacer más accesibles las unidades”, abunda.

**Clean Air Power (CAP).** Es una solución dual, es decir, permite convivir el motor a diesel con la tecnología CAP de inyección de gas natural, ya sea GNC o GNL. A través del Dual-Fuel se logra una sustitución de emplear en el 80% del tiempo de operación del motor el gas, mientras que sólo el 20% se aprovecha el diesel.

“Para los equipos que realizan un promedio de 200 mil kilómetros recorridos al año, el ahorro neto por kilómetro que se puede alcanzar es de 2.35 pesos, lo que nos da cerca de 600 mil pesos anuales en reducción de costos. Si esto se extrapola a flotas con recorridos promedios de 500 mil kilómetros anuales, entonces se habla de al menos 1.5 millones de pesos en el año por vehículo”, describe Bernardo Rodríguez.

Lejos de pensarse en que este es un sistema sólo para flotas urbanas por la disposición del gas natural, el directivo precisa que por el contrario, se pueden emplear incluso en motores de 500 caballos de fuerza (hp) de largo recorrido, “y si se agotara el gas natural, se tiene el diesel a disposición para operar, es una de las ventajas del Dual-Fuel”, describe.

Actualmente esta tecnología es apta para los motores Caterpillar C-10, C-12, C-15 y 3126-B. En estos equipos certificados bajo la norma de emisiones EPA, no se requiere de modificaciones mayores en la plataforma existente del motor.

**Icom North America.** Esta solución considera el gas propano en vez de gas natural. La ventaja de esta tecnología es la inyección líquida del combustible, con lo cual se tiene únicamente una pérdida de 5 a 8% del gas, en tanto que en estado gaseoso puede ser entre 30 y 40 por ciento.

“Además el gas líquido permite trabajar con una temperatura menor del motor, que favorece su operación en condiciones óptimas, a diferencia del estado gaseoso que puede generar mayor calor en la combustión y reseca las juntas, situación que se traduce en mayor mantenimiento”, describe Bernardo Rodríguez.

Las propuestas que ofrece Gascomb a través de Icom es la **Monofuel** en donde se sustituye parte del sistema de gasolina o diesel para ser reemplazado por los equipos de gas.



13 x 36 Trunk Mounted Fuel Tank - 14.5 USG

Otra propuesta es **Bi-Fuel (Bicombustible)**, donde se tienen dos rieles de inyección, uno para la gasolina y otro para el gas, en donde un “switch” de Icom, después de 20 segundos cambia de gasolina a gas, logrando una mayor eficiencia.

**Direct Injection.** La misma tecnología del motor de gasolina se emplea para inyectar el gas a través de los mismos inyectores OEM, en donde la diferencia básica es la incorporación de una computadora que interactúa con la que posee el vehículo de fábrica.

**Equipo pesado.** En este caso también es una oferta Dual-Fuel, en donde se trabaja a un 60% de gas y 40% de diesel. La ventaja que se tiene, es la disponibilidad del gas propano que se extiende a gran parte del territorio nacional, no se tiene limitación como sucede con el gas natural.

**GreenKraft Inc.** En este caso la propuesta de Gascomb es la comercialización de la unidad integral, en un vehículo dedicado a GNC o gas propano, en un rango de peso bruto vehicular de 14,500 (6,577 kgs) a 33,000 libras (14,968 kgs), que se traducen en Clase 4, 5, 6 y 7.

“En esta propuesta ofrecemos una solución integral, en donde se tienen diferentes configuraciones para satisfacer las variables de transportación que se tienen en el país, tanto en distribución urbana como interciudades”, describe Bernardo Rodríguez.

**Alkane Truck Company.** Esta propuesta también considera una oferta de vehículo dedicado, destinado al segmento de Clase 8, también con la viabilidad de GNC, GNL y GLP. La posibilidad que se tiene es la amplitud en Clase vehicular.

“La versatilidad en esta opción es que se cuenta con versiones ligeras como pick ups o

los denominados Maxi Taxis, con capacidad de 15 pasajeros, con ello ampliamos el portafolio. Lo que vamos a buscar es importar el chasis cabina y con convenios con las carroceras, se concretará el vehículo”, precisa Rodríguez.

Aunado a esta oferta, también se encuentra la negociación de poder incorporar los sistemas híbridos hidráulicos e híbridos eléctricos, para camionetas de 1.5 a 4.0 toneladas.

En todos los casos, la oferta de Gascomb cumple con las normativas ambientales de EPA (Environmental Protection Agency de los Estados Unidos), “por lo cual los clientes deben tener la certeza de que tienen el respaldo de normativas internacionales, porque en el caso de CAP, se tienen productos homologados ante las certificaciones europeas EURO”, apuntala Bernardo Rodríguez. **TEI**



Para mayor información escanee este código



[www.gascomb.com](http://www.gascomb.com)