

**TRACTORES:** EL PLENO APRUEBA UNA AMPLIACIÓN DEL MECANISMO QUE PERMITE LA VENTA DE TRACTORES FASE IIIA

# La Eurocámara estudia una moratoria para la normativa de emisiones

A falta de un acto formal, la Comisión Europea está a punto de sacar adelante una propuesta para modificar la Directiva 2000/25 CE que regula la normativa de emisiones contaminantes de los tractores. Aprobada por el pleno del Parlamento Europeo el pasado 23 de junio, se trata de una propuesta por la que se amplía del 20 al 40% el denominado mecanismo de flexibilidad, es decir la venta de tractores con motores fase IIIA durante la fase IIIB.

**Arancha Martínez.**

Redacción VR.

**M**ediante el mecanismo de flexibilidad, los fabricantes pueden vender un porcentaje de tractores sobre el total de sus ventas anuales (sobre una media de cinco años) con motores que cumplan con la fase inmediatamente anterior de la normativa de emisión. Es decir, con esta modificación, los fabricantes podrán vender un bonus de un 40% de tractores, sobre sus ventas anuales, con motores IIIA, durante la fase IIIB.

Como opción alternativa, para empresas pequeñas, se establece un límite por fabricante de: 125 tractores de más de 176 CV, 250 tractores de entre 101 y 176 CV, 175 tractores de entre 76 y 50 CV y 200 tractores por debajo de 50 CV.

Hasta la fecha lo que estaba contemplado por la normativa era una moratoria hasta el 31 de diciembre de 2012 (en el caso de tractores por encima de 174 CV), para liquidar el stock de motores IIIA fabricados y homologados antes del 31 de diciembre de 2010. Esta moratoria está concedida pa-

ra ir sincronizando las respectivas fases de la normativa europea de emisiones (Euro) y la normativa americana (Tier).

Ahora, con esta modificación del mecanismo de flexibilidad, cuya publicación en el DOCE se espera para septiembre u octubre, como tarde, se podrán fabricar más motores de la fase IIIA dentro de lo habilitado como mecanismo de flexibilidad, y podrán comercializarse hasta el 31 de diciembre de 2013.

El objetivo de esta modificación era dotar de más tiempo a los fabricantes de tractores para modificar el diseño de sus máquinas en base a los motores nuevos. En el preámbulo de la propuesta de la Comisión se dice textualmente que "en general, aún no se dispone de soluciones técnicas para que los motores sean conformes con los requisitos de la fase IIIB, de modo que los fabricantes de tractores no pueden modificar completamente el diseño del vehículo en el que ha de instalarse el motor en cuestión". Sin embargo, esto no es exactamente así. La mayoría de los fabricantes sí han presentado una solución para la

nueva etapa (IIIB) que, además, en el caso de los tractores por encima de 174 CV entró en vigor en enero de este año.

Hasta la fase IIIA los fabricantes habían optado por la recirculación de los gases de escape para minimizar la emisión de óxidos de nitrógeno (NOx) y partículas de hollín (PM), pero al llegar la fase IIIB (en la que se reducen aún más las emisiones permitidas) se han visto obligados a realizar una modificación mayor. En la opción elegida por John Deere (EGR o recirculación de los gases de escape + filtro) los cambios afectan al paquete de refrigeración e incluye un nuevo filtro de partículas. En la opción elegida por el resto de los fabricantes (SCR o reducción catalítica selectiva), se trata de un motor nuevo que incluye además de sensores electrónicos, un catalizador y un depósito de Adblue. En cualquier caso se encarece el producto final. Aproximadamente la diferencia en precio de mercado de un motor IIIA a un IIIB es, en el caso de New Holland, de entre 2.000 y 4.000 euros.

Tras el desplome del mercado de maquinaria agrícola en 2009, co-

mo consecuencia de la crisis económica y fundamentalmente financiera, los fabricantes se encuentran en una situación cuando menos complicada. Aunque se han registrado repuntes importantes en algunos mercados como es el caso de Alemania, quizá sería conveniente realizar un análisis pormenorizado de los motivos. Por ejemplo, en Italia, las inscripciones de tractores han aumentado entre enero y mayo de este año un 18% pero, como bien señalan desde la patronal el repunte fuerte ha sido hasta abril, mientras se pudieron aplicar las ayudas concedidas al achatarramiento de tractores viejos. Habrá que ver qué pasa ahora.

## Situación en España

En el caso de España hubo un repunte en el primer trimestre pero los datos de matriculaciones del mes de junio confirman las peores sospechas. Se ha matriculado menos que en el primer semestre del año anterior. El mercado ronda las 5.200 unidades y ahora además le espera la travesía del desierto de los meses de verano.

Además, el grueso del incremento que han experimentado las ventas con respecto al año pasado se mueve en el segmento inferior a los 100 CV, de modo que este paso atrás permitiría según algunos fabricantes conservar el mercado de la alta potencia, que representa aproximadamente el 15% del mercado español.

Los tractores Tier IV (el equivalente americano a la fase IIIB) son más caros, de modo que, una vez

entre en vigor plenamente esta fase, algunas fuentes estiman que podría producirse una reducción del parque de tractores, ya que muchos pequeños agricultores optarían por no seguir invirtiendo en alta potencia para dejar las labores que requieren este tipo de maquinaria en manos de contratistas.

Las opiniones sobre el cambio de normativa son dispares. Xavier Autonell, director de Case IH, considera que la ampliación del porcentaje (del 20 al 40%) ofrece mayor flexibilidad a las marcas y por ende, facilitará el proceso de transición a la nueva normativa.

Por su parte, Fernando Igualeador, responsable Producto Recolección Claas Ibérica, comenta al respecto que la marca «agotará los plazos legales para la instalación de motores IIIA en sus máquinas y tractores, combinando los nuevos motores IIIB con la introducción de nuevos productos o renovación de series de producto».

Sin embargo, para marcas que han hecho de la apuesta por el Tier IV su buque insignia, como es el caso de New Holland, supone un cambio importante de las reglas de juego. Riccardo Angelini, director de New Holland Agricultura en España, ha calificado la propuesta de «arbitraria e injusta», en tanto en cuanto el desarrollo de los motores Tier IV han supuesto una enorme inversión por parte del grupo Fiat, y su solución era estra-

tégicamente una ventaja competitiva, mientras que ahora, con la moratoria, entiende que entrarán en el mercado un gran número de tractores IIIA, más económicos. Aunque reconoce que ha sido una sorpresa, la marca no piensa cambiar su estrategia de Marketing y continuará apostando por la introducción de los motores IIIB «que –subraya–, desarrollan una mayor potencia con un menor consumo de combustible».

Por lo demás, en lo relativo a bajas potencias, para tractores de entre 100 y 76 CV se podrán liquidar motores IIIA hasta el 31 de diciembre de 2013 y bajo el mecanismo de flexibilidad hasta el 30 de septiembre de 2014 (dado que la fase IV entra en vigor el 1 de octubre). Finalmente, para potencias de entre 50 y 75 CV se podrán vender tractores con motores IIIA, bajo el mecanismo de flexibilidad, hasta el 31 de diciembre de 2015.

### Tractores estrechos

El mismo ponente, el eurodiputado italiano Salvatore Tatarella, ha elaborado un proyecto de informe sobre otra propuesta de modificación de la misma normativa que afecta a los tractores estrechos que, con 26.000 unidades vendidas al año, representa el 16% del mercado de tractores nuevos de la UE. Evidentemente el

grosor de estas ventas se realiza en países mediterráneos y concretamente en España los tractores estrechos pueden representar cerca del 35% del mercado.

En las sucesivas etapas de aplicación de esta normativa de emisiones, los fabricantes de maquinaria han llegado a un punto en que la aplicación de la fase IIIB que entraría en vigor el 1 de enero de 2012 para tractores de entre 76 y 101 CV y en enero de 2013 para tractores de entre 50 y 76 CV, es técnicamente inalcanzable, según la Comisión Europea.

El documento de trabajo de los servicios de la Comisión explica que a día de hoy no existe una solución técnica para integrar en el espacio disponible en el capó de este tipo de tractores (fruteros y viñeros) un motor nuevo con los dispositivos tecnológicos necesarios para minimizar la emisión de partículas de hollín y óxido de nitrógeno (NOx), sin que ello afecte a las características intrínsecas del tractor, como la maniobrabilidad o el tamaño, que es una verdad a medias.

La realidad es que el catalizador de los motores SCR no cabe en el capó de un tractor estrecho, pero no parece que ninguna de las soluciones para dar respuesta a la fase IIIB en este rango de potencias vaya a pasar por la adición de urea (son motores que emiten mucho menos NOx), que por lo de-

más tampoco es una solución óptima a nivel económico (encarecería demasiado el precio de este tipo de tractores).

Incluso hay marcas, como Kubota, que afirman tener solución para la aplicación de esta fase. A pesar de que la casa matriz ya tiene desarrollada una solución con motores Common Rail, Alberto Piñero, director comercial de la filial española de Kubota, asegura que no le parece mal la moratoria. «La aplicación de la normativa de emisiones repercute directamente en el bolsillo del comprador, en altas potencias encarece hasta un 15% el producto final y en bajas potencias algo menos, pero vista la situación actual podría contraer aún más el mercado».

En cualquier caso, el proyecto de informe ronda ya en la comisión de Medio Ambiente del PE y en él se proponer retrasar tres años la entrada en vigor de las fases IIIB y IV de la normativa, –de modo que serían de aplicación en enero de 2015 y 2017 respectivamente–, para tractores estrechos de las categorías C2, T2 y T4.1; a saber: orugas y tractores de ruedas, así como otros tractores ruedas especializados como zancudos, con una velocidad máxima de fabricación inferior o igual a 40 km/h, y en el caso de los primeros con una luz libre menor o igual a 600 mm, y una masa en vacío y en marcha superior a 600 kg. ●



# FERCAM 2011

FERIA DE MAQUINARIA AGRÍCOLA, RIEGOS, AUTOMOCIÓN,  
OBRAS PÚBLICAS Y MUESTRAS EN GENERAL  
DE CASTILLA LA MANCHA en Manzanares (Ciudad Real)  
del 13 al 17 de Julio en Horario de 10h. a 14h. y de 20h. a 24h.

[http:// www.fercam.manzanares.es](http://www.fercam.manzanares.es)

e-mail: [fercam@manzanares.es](mailto:fercam@manzanares.es)