

Seguimos creciendo... 60.000m² de Parque Logístico en Zona NorteSuperficie: 60.000 m² en 6 módulos de 10.000 m² cada uno

Ubicación Estratégica: a 400 metros de Panamericana Km. 25, Don Torcuato

Construcción de primera línea: Altura libre 12 m, Sistema Contra Incendio Sprinklers - NFPA, Dock Levers, Persianas Seccionales, Pisos sin juntas

Equipamiento: Controles de Ingreso-Egreso, CCTV

(5411) 4114-3200
www.loginter.com.ar

OPINION

El Euro 5 no puede marchar solo

FERNANDO BALZARINI
PARA LA NACION

Desde el punto de vista de la sustentabilidad es un problema que se postergue el uso de normas más evolucionadas, como el Euro 5 con restricciones básicas más estrictas para las emisiones contaminantes.

La posibilidad de su utilización permitiría avances muy buenos. La aplicación masiva de gestión electrónica (principalmente en los motores) ha permitido que los niveles de contaminación sean muy contenidos en cuanto a niveles de emisiones. El problema para nosotros es que estos motores necesitan también evolución en los consumibles que utilizan, básicamente combustibles y lubricantes. Con los lubricantes no hay problemas serios, pero sí en el combustible.

El problema con el combustible es que las especificaciones de gasoil utilizadas hasta hace muy poco no permitían el uso de motores evolucionados como los Euro 5; el problema radica básicamente en la cantidad de azufre que contienen y que provoca dos problemas serios: uno interno, porque deteriora rápidamente algunos componentes del motor (básicamente inyectores) y otro de contaminación medioambiental porque, en contacto con el agua, se transforma en ácido sulfúrico (lluvia ácida).

Las refinerías dicen que los gasoils premium llegan a esa especificación y tienen razón. El problema es el sistema nacional de distribución y el abastecimiento a las distintas estaciones de servicio. Hoy es muy difícil conseguir en forma sostenida y confiable este tipo de combustible en cualquier punto del país, como se debería exigir si pensamos que se trata de transporte nacional o regional. No nos olvidemos también del incremento de precio que golpeará fuertemente en el costo de flete.

Si lo pensamos bajo el concepto *supply chain*, el Euro 5 es un eslabón importante, pero no puede marchar solo. Bajo este mismo concepto, si miramos qué sucede en Europa, donde funciona desde 2008, vemos que los combustibles no son un problema, pero además lo hacen en un contexto global equilibrado. Por ejemplo, la infraestructura carretera cuenta con autopistas (que están masificadas) construidas con normas que limitan la pendiente máxima a subir o bajar, los radios de curva y peraltes, tipos de asfaltos y lugares de descanso/reabastecimiento, eliminación de cruces a nivel, etcétera. Esto permite que todos (en este caso los camiones) puedan "hacer buen promedio" de velocidad sin la necesidad de acelerar y frenar casi constantemente si les toca circular por una carretera concurrida.

Cuestión lógica

¿Es lógico postergar su implementación en la Argentina? Sí en el actual contexto, pero, por favor, trabajemos duro en lograr una logística nacional de abastecimiento del actual combustible; alejar el marketing que actualmente tienen los buenos combustibles (los llamados premium) a las necesidades reales de la sociedad: que no suceda como con la nafta, que nunca hay súper [muy poca gente sabe que el 98% de los autos nafteros pueden funcionar correctamente con nafta súper]. En el caso del gasoil es diferente, ya que el tema premium o no premium es básicamente la cantidad de azufre (de 1500 PPM a 50 PPM) que contienen, que puede dañar seriamente un motor Euro 5. Por esa razón algunas terminales han decidido no comercializar "versiones gasoleras" hasta que este problema se solucione.

¿Qué hacer mientras tanto?

Fomentar la capacitación de choferes. Fadeeac y la FPT tienen excelentes cursos donde se tocan temas de *Eco Drive*.

Trabajar fuerte en la aerodinámica de los camiones para lograr importantes ahorros de consumo y menor contaminación.

Asimismo, reglamentar racionalmente el uso de estos combustibles; no puede ser que el precio que paga el dueño de una camioneta de altísima gama importada sea el mismo que un camión de larga distancia.

Es preciso también realizar un estudio para su utilización casi inmediata en los recorridos de distribución urbana (donde es mucho más fácil conseguir este gasoil), y complementar este estudio con el uso de camiones y colectivos híbridos (en recorridos urbanos).

También hay que trabajar en los acuerdos de distribución: más vale un camioncito Euro 3 cargado sin aforo que un Euro 5 a mitad de carga.

Se deben evitar los tiempos de espera en las descargas, porque son toneladas de combustibles quemados.

En tanto, desde lo privado, hay que trabajar en los diseños de las plataformas logísticas para que sean "amigables" con el camión. Hoy se pueden observar construcciones modernas que sólo priorizaron la optimización de los m², lo cual es importante, pero se olvidan de que el criterio lógico es el "balance" con gestión *supply chain*.

Asimismo, es importante fomentar la instrumentación de sistemas tipo "Smart Way" (utilizado actualmente en Estados Unidos), que promulga, incentiva y capacita en el uso racional del camión, logrando excelentes resultados de baja en el consumo.

Por último, un plan de infraestructura de carretera real y lógico, sin dudas y ya; y un plan de multimodalismo racional y efectivo sin tintes políticos o de lucha de poderes.

El autor es *managing director* de la consultora Miebach en la Argentina

FOTOS EXPOTRADE



Mercedes-Benz, lista para el nuevo esquema

as

amiento posterior de los gases el recurso más importante. La adecuación del motor a las exigencias de la futura legislación, con una tecnología llamada SCR (catalizador selectivo de reducción) para motores medianos y pesados, "cuya finalidad es reducir la emisión de NOx, a través de la reacción en una solución reactiva/agua (Arla 32) de los gases que escapan, que produce como subproducto nitrógeno y agua", detalla

la Cámara afiliada a la Fadeeac. Para la CEAC esta moderna tecnología funcionará en su plenitud "únicamente cuando se utilicen combustibles de calidad. Por lo tanto, los motores Euro V deben ser abastecidos como mínimo con Diesel S50 (50 PPM). Se requiere contar con combustibles de bajo contenido de azufre y Arnox 32, una urea de alta calidad (con agua casi destilada y 32,5% de amoníaco).



OCA. Logística en una nueva dimensión.

0800-999-7700 - www.oqa.com.ar

