



Equipo profesional y técnico del Área de Seguridad Ambiental en el Transporte.

ENTREVISTA AL REPRESENTANTE DE COPPARONI S.A.

Hacia una industria del transporte de combustible sustentable

Es importante trabajar en los vínculos interinstitucionales para generar un plan de relacionamiento público privado, con el objetivo de concientizar sobre la incorporación de procesos de mejora continua con impacto directo sobre la seguridad ambiental y la sustentabilidad, haciendo de esta el eje rector del transporte de combustibles y cargas peligrosas.

El Área de Seguridad Ambiental en el Transporte (ASAT) de la Junta de Seguridad en el Transporte (JST) entrevistó al gerente general de la base de operaciones de Mar del Plata, Sr. Gerardo Valderrey, de la firma Copparoni SA, una compañía fundada hace más de sesenta años y que se dedica a la logística y transporte nacional e internacional de cargas de combustibles líquidos y generales. Es la primera empresa privada a nivel nacional en ser reconocida por la JST en materia de seguridad operacional y gestión ambiental. Actualmente, cuenta con una flota de más de cien unidades y tiene bases operativas en Mendoza, Mar del Plata, Comodoro Rivadavia y Chile. Es miembro activo de la Cámara de Responsabilidad Social Empresarial.

¿Cuál es el enfoque de la empresa con respecto a la sustentabilidad?

El enfoque de la empresa tiene una impronta de responsabilidad social plena y una política estratégica de seguridad ambiental integral. Para ello, se estableció el cumplimiento estricto de las regulaciones y normativas ambientales, la implementación de tecnologías y equipos de vanguardia para minimizar los riesgos, y la adopción de medidas para prevenir derrames y fugas de contaminantes.

¿Cuáles fueron las principales modificaciones que debieron afrontar ante este cambio de visión?

Inicialmente intensificamos los programas de mantenimiento preventivo y correctivo de vehículos y equipos, así como el diseño, desarrollo e implementación de planes de contingencia en caso de incidentes ambientales. Generamos procesos de capacitaciones y aprendizaje del equipo de trabajo en los modos de abordar la gestión de cambios. En este sentido, tuvimos un gran apoyo de nuestro cliente YPF, en parte porque debemos cumplir con requisitos estrictos para poder ser distribuidores de esta firma. Por otro lado, apostamos a tecnologías más limpias y eficientes, como la propulsión a gas natural comprimido (GNC), en lugar de depender únicamente de la propulsión diésel.

¿Podrías ahondar más en esta elección de propulsión a GNC?

Esto es, hoy en día, una prioridad y una de las medidas para reducir las emisiones del gas efecto invernadero (GEI). Disminuir el impacto ambiental es un desafío y una oportunidad de mejora. Cambiar la flota a GNC es una inversión que conlleva un costo mucho más elevado. Asimismo, al volverla un 10 % más pesada, se limita la cantidad de producto que se puede trasladar. Los camiones a GNC tienen menor autonomía, oscila entre los 400 y 420 km en óptimas condiciones, dado que la capacidad de abastecimiento se ve afectada por varios factores, como sucede en la temporada estival, en la que la autonomía disminuye significativamente debido a que los tubos de almacenamiento toman mayor

temperatura y generan una presión interna superior a la normal, que contrarresta la presión de los surtidores de GNC (los que a su vez alimentan en simultáneo a vehículos particulares) imposibilitando que las cargas lleguen al 100 %. Esto conlleva un incremento de la frecuencia de carga.

“Disminuir el impacto ambiental es un desafío y una oportunidad de mejora. Cambiar la flota a GNC es una inversión que conlleva un costo mucho más elevado.”



¿Cuál es la principal barrera de las operaciones con GNC que ustedes perciben?

Las líneas de suministro no son suficientes y no están debidamente preparadas para atender este tipo de unidades, tanto a nivel de infraestructura como de potencialidad de carga de los surtidores; a pesar de ello, se continúa optando e invirtiendo en esta línea de vehículos en función de una estrategia de corto y mediano plazo, de manera directa e inmediata por el bajo grado de contaminación.

¿Qué vislumbran para un futuro en propulsión a GNC?

En cuanto a la mirada para los próximos años se garantiza que la demanda continua de esta línea de vehículos posibilitará al fabricante mejorar las prestaciones y alentará a los proveedores de servicios a realizar las inversiones necesarias para operar de manera más eficiente. Como resultado de esta política, desde finales de 2022 se fomenta que los corredores viales que habitualmente transita se transformen en las denominadas “rutas verdes”. Las pruebas piloto comenzaron a realizarse sobre la Ruta Provincial 2 y, posteriormente, se anexaron otras rutas como la Ruta Provincial 11, la 63, la 74, la 29, entre otras, ampliando la red de prestación de servicios.

Hablando de GEI y contaminación, ¿han implementado algún otro cambio?

Sí, dentro de los cambios que se han implementado para disminuir la contaminación se incluye trabajar con vehículos con tecnologías más eficientes. La empresa cuenta con una proyección a dos años de renovación de unidades a Euro 5. Se ha renovado el 70 % de la flota y se espera alcanzar el 100 % para finales de 2025. En cuanto al rendimiento, estas unidades tienen mayor capacidad de abastecimiento propio y una autonomía cinco veces mayor respecto de las de GNC. Utilizan la solución de urea automotriz que actúa como agente reductor de emisiones de óxido de nitrógeno. Como parte de este programa, a partir de

2020 los nuevos semirremolques adquiridos son escalables (52,5tn), conformando, a inicios de este año, el 34% de la flota. Se comenzó a aplicar un agresivo plan de transformación de los tanques, incrementando su capacidad un 25 % (de 36M3 a 45M3). Estas unidades permiten el traslado de mayor cantidad de producto realizando menos viajes. Al reducir el número de unidades en tránsito, se desalienta la probabilidad de accidentes. En esta línea de eficiencia, como máximo referente de la escalabilidad, se ha incorporado un bitren, con la capacidad de trasladar un 37 % más de producto respecto a los escalados. Copparoni SA es la única empresa a nivel nacional habilitada por YPF para trabajar con un bitren en toda la provincia de Buenos Aires. En la operatoria diaria es ideal para abastecer a mayoristas en corredores viales con amplitud de viraje que permitan su acceso y circulación, lo cual minimiza riesgos y tiene impacto directo en la seguridad operacional.

¿Realizan un monitoreo de impacto ambiental de sus operaciones?

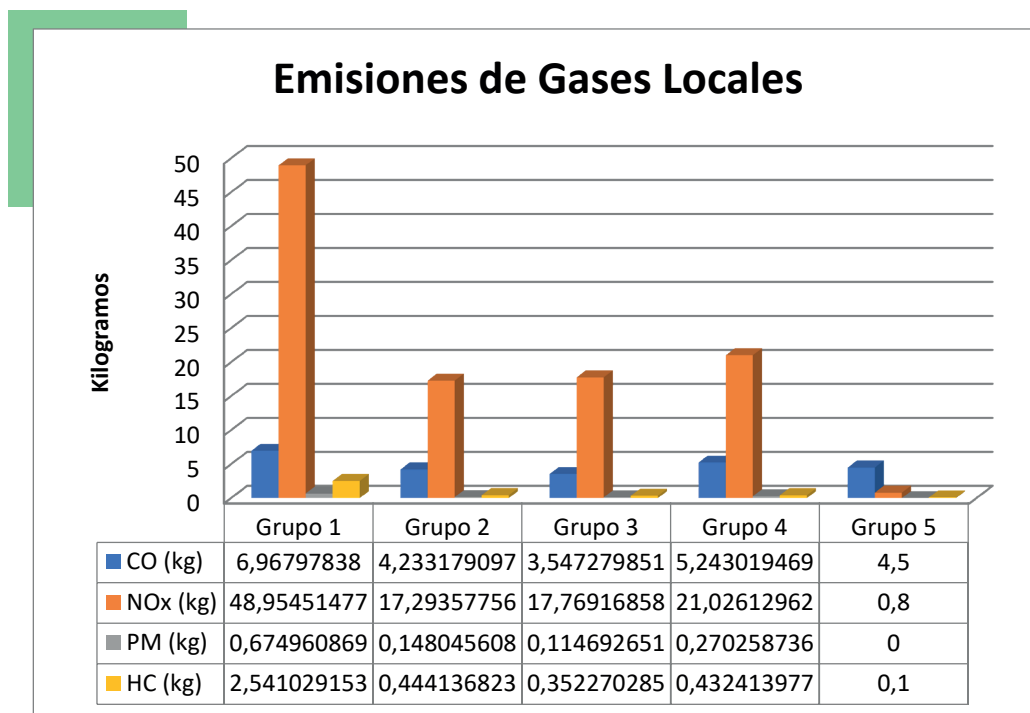
Sí, se implementan y gestionan indicadores en una matriz de riesgo ambiental y legal. A partir de 2023, como parte de esta política integral de seguridad ambiental, se comenzó a trabajar en la detección de la huella de carbono. Con el acompañamiento de Leaf Sustainable Innovation, se utiliza un software que reconoce el impacto ambiental que produce la empresa. Este plan consiste en identificar las fuentes de emisiones y sus alcances, siendo la primera fuente

una emisión directa: el transporte. Se muestran como emisiones de dióxido de carbono y otros GEI producidos por la combustión. A partir del control de consumo de diésel y kilómetros recorridos que la empresa registra a diario, posibilita cuantificar los tipos de emisiones por unidad tractora. Luego, esto permitiría evaluar el rendimiento y hacer comparaciones en relación con los tipos de unidad, tamaño y el diseño de las hojas de ruta. Además, este software muestra de manera transversal todos los posibles generadores de emisiones de los distintos sectores de la empresa. Los gases de contaminación local que afectan a la salud de las personas (no clasificados como de efecto invernadero) están conformados por CO (monóxido de carbono), NOx (óxidos de nitrógeno), PM (Material Particulado), HC (hidrocarburos no quemados). Para ello, se agruparon las unidades en función a su especificación (diésel Euro 3, diésel Euro 5 y diésel Euro 6 GNC) y el tipo de tanque que remolcan, comparando su performance en un recorrido equivalente a 9.000 kilómetros transitados dentro de los mismos corredores viales, conformados principalmente por la Ruta Provincial 2 y Ruta Provincial 11 de la provincia de Buenos Aires.

¿Cuál es el impacto que genera un camión propulsado a GNC vs. uno propulsado a diésel?

Es fácil de advertir que el impacto que genera un camión propulsado a GNC es significativamente menor en relación a las unidades propulsadas a diésel. A diferencia de las unidades a diésel que no registra emisio-

Grafico 1. Emisiones de gases locales





nes de PM. Y en relación con los óxidos de nitrógeno, es un 600 % más ecológica que las unidades a Euro 3 y un 200 % más sustentable que las unidades a Euro 5. Incluso, un camión que no utiliza urea en su combustión tiene un impacto en promedio cuatro veces mayor a un camión a Euro 5. La renovación de la flota con tecnologías actuales permitiría reducir, dentro de las posibilidades actuales, el impacto del servicio de transporte. Es fundamental una cultura de transparencia y rendición de cuentas en la organización, que implique el compromiso de todas las partes en pos de la seguridad, confianza y calidad del trabajo.

¿Cuál es el rol del capital humano en este proceso de cambios?

El capital humano tiene un papel principal en este proceso de cambios para adoptar conductas más amigables con el entorno. Se dedica tiempo a desarrollar programas de concientización y profesionalización para todo el personal, contemplando temas como las buenas prácticas ambientales, manejo adecuado de cargas peligrosas, técnicas de respuesta a emergencias y de respeto a la diversidad e inclusión en el ambiente laboral. En este sentido, como parte de las políticas de sustentabilidad, es primordial asegurar el bienestar de las personas trabajadoras. En el caso de los conductores, la búsqueda del equilibrio entre la vida laboral y la vida personal es un aspecto clave dentro de la organización del trabajo, por lo que se han creado dinámicas que permitan que los choferes tengan días de descanso sin que se vea afectado el servicio de transporte, y con el objetivo de alcanzar la

máxima calidad, eficiencia y seguridad respetando los tiempos de descanso de los conductores. Además, la promoción de las horas de sueño adecuadas disminuye la probabilidad de incidentes.

¿Se puede medir el rendimiento del capital humano en este proceso de cambio?

Sí, se puede medir. El ratio que genera el punto de equilibrio es de 1,25. El cual está en función de varias circunstancias: el promedio de licencias por vacaciones, el histórico de licencias por enfermedades inculcables, licencias bajo ART, como también las demandas propias del servicio según las épocas del año.

Si pudieras nombrar una meta a corto plazo, ¿cuál sería?

La meta es evolucionar para abordar los desafíos que tiene el transporte de cargas peligrosas y generales por vía terrestre de manera responsable y profesional. Aprender prácticas sostenibles, desarrollar mecanismos de mejora de manera colaborativa y gestionar indicadores de riesgo certeros. Estos son los objetivos que se persiguen para contribuir a un futuro amigable con el entorno. La responsabilidad social es la clave indispensable para la rentabilidad y confianza de las empresas.

Estamos trabajando en conjunto con ASAT de la JST desde hace dos años en la implementación de una matriz de indicadores y en el seguimiento de ellos. Así como también en el desarrollo de capacitaciones y en la coordinación de simulacros.