

## ¿Legislación, Educación u Honor?

### ¿Cuál es el camino a la longevidad del equipo, la protección del medio ambiente, y la salvación de la economía?

Por Richard Widman

*Este artículo explora las controversias en el mundo de lubricantes y su legislación. Este es el Boletín #22 de nuestro programa de Boletines Informativos mensuales. Todos los boletines están disponibles en formato Acrobat pdf en <http://www.widman.biz>*

En este momento del desarrollo de la economía mundial hay muchos discursos sobre la mejor manera de proteger las inversiones, los gastos, y el medio ambiente. Cada mes un grupo u otro se reúne para tratar del rol de los lubricantes en la vida útil del motor y la depreciación que genera cuando empieza el desgaste.

Los fabricantes de motores, el API (Instituto Americano del Petróleo) junto a los fabricantes de aceites y aditivos invirtieron más de 6 millones de dólares en el desarrollo del aceite API CI-4 para motores a diesel y otro monto en el SL para motores a gasolina. Después los fabricantes exigieron nuevas pruebas para garantizar el comportamiento de los aceites en sus motores en adición a las pruebas del API, incluyendo las últimas pruebas de Caterpillar® (ECF-1) para conseguir protección adicional a sus motores.

En el desarrollo de las clasificaciones hasta ahora han logrado la eliminación de rotura de la película de lubricación, por lo menos con un nuevo indicador mínimo de viscosidad de 3.7 cP para el SAE 15W-40 que causaba desgaste prematuro con los límites anteriores de 2.9 cP, la reducción o eliminación de espuma que causa cavitación y desgaste en muchos motores, la eliminación de depósitos en los pistones y anillos, la reducción en evaporación, la extensión de intervalos entre cambios de aceite (menos tiempo perdido y menos aceite sucio al medio ambiente), y mucho más. *(Un resumen del reporte de la SAE sobre el desarrollo de los aceites para motores a diesel esta disponible en [www.widman.biz](http://www.widman.biz)).*

Ahora el API está buscando las pruebas para la próxima generación de lubricantes. ¿Cuales son sus objetivos? (entre otros)

1. Evitar el espesamiento del aceite debida a la alta contaminación por hollín.
2. Reducir aún más los ácidos formados por el hollín.
3. Evitar que los aditivos (algunas veces adicionados para resolver incisos uno y dos) causen mayores depósitos en los motores.
4. Reducir los gases tóxicos que son emitidos al medio ambiente.
5. Reducir el desgaste causado por las partículas de hollín (substancias duras y pequeñas que lijan los cilindros).

Al mismo tiempo la SAE (Sociedad de Ingenieros Automotrices) se reunió para discutir el problema de aceites no registrados con el API, no fiscalizados, formulados con bajo nivel de aditivos o aditivos obsoletos. Los temas tocados fueron:

1. El programa de participación en la licencia y fiscalización del API es voluntario.
2. Los aceites no registrados pueden cumplir con especificaciones obsoletas o puede ser que quizá no cumplen con ninguna norma.
3. Es imposible producir productos de calidad y productos sin normas en una misma planta.
4. Si un cliente pide que se le fabrique un aceite obsoleto para exportación, y una fábrica recusa fabricarlo, el cliente irá a otra fábrica para hacerlo producir. En las palabras del presidente de la asociación de refinadores: *“If we don’t do it, someone else will”* (Si no lo hacemos nosotros, otro lo hará.)
5. ¿Como se puede establecer normas de producción y sólo producir calidad en un país libre?
6. ¿Será que el consumidor sabe lo que está buscando? ¿Como puede saber lo que está comprando?, ¿Como puede saber el daño que le hará ese aceite a su motor?
7. La obligación del fabricante de asegurar que la etiqueta correctamente identifica el producto y que el consumidor usará el producto correctamente en la aplicación correcta.
8. ¿Como se puede controlar el uso de aceite de lavado (limpieza de tanques, tubos y tambores) y que no se venda como aceite normal o de un nivel menor para el mismo propósito?
9. ¿Como podemos fiscalizar a nuestros miembros, asociados y no asociados?
10. Los representantes de dos asociaciones de fábricas de aceites recomendaron un programa de educación al consumidor respecto al daño que puede hacer el uso de aceites inferiores.
11. Desde el punto de vista del API, comentaron que aceites obsoletos siguen en el mercado y esto confunde al consumidor. Pero como no son registrados y licenciados por el API, el mismo API no tiene como fiscalizarlos. También recalcó que la educación del consumidor es la clave del éxito. Que muchos consumidores no entienden que las nuevas clasificaciones son aptas para reemplazar las antiguas.

La tercera reunión fue de gobiernos para insistir que se coloque en la etiqueta de los aceites obsoletos una frase como la de los cigarrillos: El uso de éste aceite puede acortar la vida útil del motor.

La cuarta reunión que llamó la atención fue la del mismo API donde discutieron la posibilidad de declarar los aceites CF-4 obsoletos por lo que ya no son recomendados por los fabricantes. Al final no fue declarado obsoleto **solamente porque el dinero recibido por el API por licencias de éstos aceites en América Latina y África representa mucho dinero para el mismo API.** Mientras las fábricas de estos países siguen pagando sus licencias, seguirá vigente. (En nuestro país y los países vecinos, ni los registran, evitando el pago y la fiscalización.)

Cuando consideramos estos comentarios de los grupos en nuestro plan de mantenimiento, también es interesante considerar otros comentarios publicados en revistas de mantenimiento:

Por un Ingeniero de una de las petroleras mas grandes del mundo:

<i>When choosing engine oil, it also is important to consider an engine's planned life. Companies keeping machines for life should consider investing in the highest grade oil. But, oil that only meets the minimum standards is fine for engines that are going to be resold before they are rebuilt, at least for the original owner.</i>	Quando escoge un aceite de motor es importante considerar la vida útil programada para ese motor. Empresas que piensan en mantener las máquinas de por vida, deberían considerar la inversión en aceites del grado mas alto. Pero aceites que cumplen con los mínimos, son aceptables para motores que serán vendidos antes de reparar, por lo menos por el primer dueño.
--	---

De otro de las grandes petroleras vemos lo siguiente:

<i>Some people want to keep their trucks and equipment three to five years and then get rid of them. Some want to optimize their drain intervals and reduce labor costs. Ask your supplier to define what the performance differential is between different quality levels and different brands based on your maintenance and lifecycle goals.” *</i>	Hay gente que quiere mantener su equipo o camión 3 a 5 años y venderlo. Otros quieren optimizar su intervalo entre cambios y reducir mano de obra. Pida a su proveedor que defina la diferencia de performance entre los niveles de calidad y marcas de aceites basados en sus objetivos de mantenimiento y vida útil. *  * El aceite que él recomienda para los motores que no requieren una vida larga y que el dueño prefiere hacer cambios con mayor frecuencia todavía es un aceite API CI-4, pero del API grupo I.
---	--

Y finalmente un comentario de otro de los petroleros más grandes **cuando le preguntaron su opinión de los aceites inferiores y los intervalos cortos entre cambios:**

<i>When (operators) miss those drains, that's not the oil I want in my machine, and they do miss them.”</i>	Quando los operadores se olvidan el cambio (de aceite), ese (aceite inferior) no es el aceite que yo quiero en mi máquina, y ellos frecuentemente sí se olviden.
---	--

La semana pasada había dos noticias interesantes:

1. EL API anunció problemas serios con dos fabricantes con licencias. Uno llego a trabajar bastante para mejorar sus procesos y productos y quedó con su licencia. El otro no logro bastante mejoras en su planta y productos, resultando en la pérdida de su licencia.
2. La ILMA (La Asociación de Manufactureros Independientes de Lubricantes) anunció cambios en su código de ética y un programa de trabajo en conjunto para tratar de eliminar los aceites obsoletos o producidos sin normas. Propone incluir los lubricantes hidráulicos, fluidos ATF y otros que nunca fueron fiscalizados en un programa de monitoreo. Reconocen que no tienen ningún poder legal, pero quieren informar el público y presionar los fabricantes de malos productos a retirarlos del mercado.

**De todo esto, podemos ver que no somos los únicos con problemas de lubricación.** ¿Pero cuál es la solución?

- Frecuentemente escucho “si es americano, tiene que ser bueno”. Podemos ver de la primera reunión los comentarios de los fabricantes. Si alguien pide un aceite barato, siempre habrá un fabricante que lo hará.

- Podemos ver por las preocupaciones del mismo API que a veces se preocupan más del ingreso de dinero que la misma protección de los usuarios.
- Podemos ver de parte de los fabricantes de motores que **no hay nada más importante** que usar lo mejor o algo que todavía no se inventó.
- En un mundo libre, de libre comercio, es posible comprar lo mejor o lo peor. Pero hay que saber lo que se necesita.

Si volvemos a la pregunta inicial (¿Legislación, Educación u Honor?) y miramos nuestra Bolivia, podemos ver que:

- **Hasta el momento la legislación de Bolivia no solucionó nada.**
  - La Ley N° 1194 del 1 de noviembre de 1990, Art. 78 declaró obsoleto y sujeto a decomiso muchos aceites. El 29 de septiembre de 1995 se publico las reglas de decomiso de estos productos. En el año 2001 por el Decreto Supremo N° 26276 se ha prohibido la importación y comercialización de estos y otros aceites obsoletos para el uso automotriz. Todavía se encuentran estos aceites en la calle en la mayoría de los locales de cambios. Todavía pasan por la aduana.
  - En el último decreto (N° 26276) fue prohibido la importación, fabricación o venta de aceites multigrados que no tienen el sello de licencia del API. Les invitamos a verificar aquí <http://eolcs.api.org/DisplayCountries.asp> las licencias de los productos vendidos en Bolivia. (Después de ver la lista de plantas certificadas, hay que hacer clic en el símbolo “Donut” del API para ver los aceites incluidos de esa planta. Algunas plantas tienen algunos aceites certificados y otros que venden no están certificados. *(una parte del Decreto Supremo)*)

CERTIFICADOS DE CALIDAD	
PARA CONTROLAR LA CALIDAD MINIMA ESPECIFICADA SE SOLICITARAN LOS SIGUIENTES CERTIFICADOS:	
1	EL IMPORTADOR DEBE PRESENTAR ANUALMENTE A LA SUPERINTENDENCIA DE HIDROCARBUROS UN CERTIFICADO DE CALIDAD DE TODOS LOS ACEITES DE USO AUTOMOTRIZ QUE COMERCIALIZA (ART 14)
2	EL PRODUCTOR NACIONAL DEBE PRESENTAR ANUALMENTE A LA SUPERINTENDENCIA DE HIDROCARBUROS UN CERTIFICADO DE CALIDAD DE TODOS LOS ACEITES DE USO AUTOMOTRIZ QUE PRODUCE (ART 14)
3	EL IMPORTADOR Y PRODUCTOR DE ACEITE AUTOMOTRIZ DEBE PRESENTAR A LA SUPERINTENDENCIA DE HIDROCARBUROS EL <u>CERTIFICADO DE LICENCIA DEL SIMBOLO API OTORGADO POR LA AMERICAN PETROLEUM INSTITUTE.</u>

- Si buscamos la solución en **Honor** o **Integridad**, no creo que llegemos mucho más lejos.
  - ¿Cómo es que las empresas fabrican o importan y venden productos que no cumplen con el decreto?
  - ¿Cómo consiguen que IBNORCA homologue sus certificados del API si no los tienen?

- Una de las explicaciones más dadas por algunos importadores es que [son importados para la industria, no para el sector automotriz. Por ende no son responsables cuando son colocados en los motores o transmisiones automotrices. ¿Entonces por qué venden a la estación de servicio?
  - Constantemente escucho a ingenieros que se quejan de la calidad de lubricantes que reciben, pero ellos dicen muchas veces las compras son decididas en base a presiones, ya sea de los amigos, los dueños o los contratistas.
  - En una reunión en Bolivia pocos años atrás de los miembros de ANFIL (La Asociación Nacional de Fabricantes y Importadores de Lubricantes), un importador (que ahora no existe mas) fue cuestionado por su uso del termino “*el único aceite 100% norteamericano*”. Después de argumentar que él personalmente no creía que las otras dos marcas (American y Conoco) eran realmente norteamericanas (aunque había visto los certificados de origen), se justificó diciendo: “*es solo un slogan*”. En un mundo ético, no mientes, ni en tu slogan ni en tu vida.
  - En otra reunión de ANFIL, un miembro recomendó que trabajen con la Superintendencia y la Aduana para eliminar los productos obsoletos y prohibidos del mercado local. Nada fue hecho porque dos miembros expresaron que esos son los productos más lucrativos y que más se venden.
- De las respuestas que tenemos de la última encuesta, sabemos que existe una falta tremenda de información. Widman International hace lo posible para informar al público, pero vivimos en un país donde el habito de utilizar el Internet es mínimo, algunos jefes creen que buscar información en el Internet es diversión y no productivo, y todavía preferimos creer al compadre que al Internet o al libro (manual).

### **La solución:**

Para salir de estos problemas, nosotros tendremos que confiar en la educación y el poder del empleo.

- La educación es la inversión que mas dinero retorna. Un curso que enseña al mecánico como hacer su trabajo correctamente puede ahorrar horas en trabajo y la repetición del mismo cuando falla. Un curso que enseña al ingeniero como seleccionar su aceite para el trabajo, la carga, los materiales y la temperatura operacional puede ahorrar horas de producción y miles de dólares en repuestos.
- Tendremos que buscar y contratar personal **certificado** y con ganas de aprender mas aún.
- Tendremos que premiar a nuestros mecánicos que aprendan y se actualizan en forma constante.
- Tendremos que mandar a nuestro personal a congresos y cursos de capacitación. Y programar cursillos en planta para que compartan sus nuevos conocimientos.
- Tendremos que dar el apoyo a los jefes de talleres que quieren mejorar sus talleres, procedimientos, herramientas o productos.
- Tendremos que respetar y premiar a nuestros mecánicos cuando tienen la razón.
- Tendremos que educar a nuestros gerentes de compras y adquisiciones.

- Tendremos que educar a nuestros chóferes.
- Tendremos que patrocinar talleres y proveedores de calidad.
- Tendremos que leer las etiquetas y aprender como usarlas.
- De alguna forma tendremos que romper el ciclo de usar y hacer lo que hicieron nuestros padres o profesores. Romper los mitos y paradigmas para el bien de nosotros mismos.
- Tendremos que pensar en soluciones de largo plazo y dejar de buscar solamente por “precio”.
- Como gerentes tendremos que apreciar los consejos de nuestros técnicos y darles la oportunidad de comprar lo mejor e implementar programas proactivos con todo nuestro apoyo.
- Tendremos que aprender a discutir con los vendedores para saber cuanto realmente saben de lo que hablan.

Los congresos de ASBOMAN son pasos en la dirección correcta. Recomendamos que todas las empresas manden su gente a actualizarse en estos u otros congresos. En nuestra empresa recomendamos y patrocinamos a los empleados que participen y aprendan en éstos eventos, los de ASME, UPADI y otros. Contratamos profesionales certificados para presentar cursos de mantenimiento a nuestro personal. Creemos que solo conociendo el equipo y su funcionamiento se puede atender bien al cliente.

Les recomiendo lo mismo.

---

*Widman International SRL contribuye a la capacitación de los ingenieros y usuarios en Bolivia para mejorar su competitividad. Para mayores informaciones prácticas, viste nuestra página Web: [www.widman.biz](http://www.widman.biz)*

Si usted conoce a otra persona que estará interesada en recibir estos boletines, favor responder al [scz@widman.biz](mailto:scz@widman.biz) recibir estos boletines mensualmente, favor responder al [scz@widman.biz](mailto:scz@widman.biz) con “**remover**” en el asunto.

*La información de este boletín técnico, es de única y completa propiedad de Widman International S.R.L. Su reproducción solo será permitida a través de una solicitud a [scz@widman.biz](mailto:scz@widman.biz) no permitiendo que esta altere sus características ni su totalidad.*