Los problemas en la operación de los Ferrocarriles de Carga en Argentina producto de la Pandemia

Alfredo Sesé - Julio Calzada - Pablo Ybañez

El cumplimiento de las normas sanitarias condujo a mermas en los recursos humanos disponibles y aumentos en el costo operativo. Además, cayó el transporte no granario y los conflictos gremiales en terminales del Gran Rosario condicionaron la actividad.

En un artículo publicado en nuestro informativo semanal el día 19 de marzo de 2021 titulado: *"En 2020 la carga por ferrocarril fue de 20 millones de toneladas. Crecen los ferrocarriles operados por el Estado Nacional"* informábamos que se había dado una disminución en el volumen total de cargas transportadas por las empresas concesionadas en el año 2020 respecto del 2019. Como casi siempre sucede con las estadísticas tomadas en forma literal y de manera fría, las cifras -por lo general- no revelan los verdaderos factores y causas que provocan las caídas o subas en un determinado proceso o hecho económico. En este caso nos referimos a los volúmenes de mercaderías y bienes transportados por ferrocarril a lo largo del todo el territorio nacional. La clave para entender lo sucedido es la siguiente: la particularidad de un año como el 2020 donde la economía argentina y mundial sufrieron el letal golpe causado por la pandemia del Covid 19 que afectó y sufrió la humanidad en su totalidad, generando impactos económicos negativos y enormes dificultades a nivel productivo y concretamente en el transporte de cargas.

Relevamientos que hemos efectuado de cómo estos problemas incidieron en la operatoria del transporte de cargas ferroviarias de nuestro país en el año 2020, nos muestran las importantes dificultades que tuvieron las empresas producto de un año terriblemente difícil y complejo. De manera breve y sintética, mencionaremos algunos de ellos seguidamente:

a) Mermas en la dotación de recursos humanos disponibles por la pandemia.

En efecto, las empresas sufrieron importantes reducciones en sus planteles de personal debido a las restricciones impuestas por la emergencia sanitaria. Se trata de una actividad donde uno de los factores determinantes para la oferta ferroviaria es la disponibilidad de maquinistas. Las firmas disponían a inicios de 2020, de una dotación activa y suficiente de conductores de las formaciones ferroviarias como para atender una demanda superior a la registrada en el 2019. Pero las bajas registradas por el aislamiento preventivo antes mencionado llegaron a alcanzar -en alguna de las firmas- hasta el 20% de la dotación, principalmente para resguardar y cuidar la salud del personal por razones de edad y por enfermedades preexistentes de alto riesgo ante el escenario COVID.

Especialistas en el tema ferroviario siempre advierten que la incorporación de personal de conducción no es algo que pueda resolverse rápidamente dado que implica un plan de capacitación de largo plazo (mínimo 3 años), no existiendo mecanismos de formación y entrenamiento alternativos, fuera del propio sistema. Es un tema ciertamente delicado y complejo.

Consultada una de las firmas, nos indicaron que en condiciones normales, con una indisponibilidad de maquinistas como la registrada en el año 2020, el volumen transportado debería haber retrocedido aproximadamente en un 20%. Sin embargo, la caída efectivamente registrada en el volumen transportado –evidenciada por las estadísticas oficiales- fue de tan sólo el 6% en dicha empresa. Esto significa que se hicieron fuertes esfuerzos en materia logística y de administración interna para superar el problema citado, a tal punto que si se analiza la carga transportada en relación a los recursos humanos disponibles en el 2020 se podría estar observando un crecimiento del 14% respecto del año anterior (nos referimos al indicador carga transportada por dotación total de maquinistas disponibles).

b) Importantes aumentos en los costos producto de la pandemia para cumplir las normas sanitarias.

Otro tema relacionado al anterior que ha sido fuente de preocupación de las firmas en general, y de los concesionarios del transporte de cargas en particular, fueron los importantes extra costos que implicó la necesidad de adecuar la operatoria a todas las restricciones y al cumplimiento de las nuevas normas sanitarias implementadas en el marco de la

pandemia. Las empresas asumieron fuertes desembolsos para no generar una reducción drástica en la oferta de transporte. Por otra parte se mantuvieron los programas de mantenimiento e inversión previstos sobre los bienes concesionados, con el fin de sostener la plena operatividad del sistema.

c) Caídas en el transporte de cargas no granarias en algunos concesionarios producto de la pandemia que se vieron reflejadas en las estadísticas oficiales.

Es importante consignar que respecto de la baja en el tonelaje registrado durante el año 2020 en todo el sistema, los concesionarios que no solo transportan granos y que tienen una mayor diversificación en los productos trasladados se vieron perjudicados por la caída en la demanda de transporte de muchos de estos bienes. Nos referimos a productos tales como materiales para la construcción, insumos para distintas para industrias, bobinas de acero, etc. Estos bienes se vieron seriamente afectados durante el año 2020, dado que se trata de insumos para actividades que inicialmente no habían sido declaradas como esenciales y, por tanto, llegaron a no tener actividad alguna durante varios meses de la pandemia.

d) Conflictos gremiales en las terminales portuarias y fábricas del Gran Rosario en los meses de noviembre y diciembre de 2020 y otros factores.

A los factores anteriores, se sumaron los problemas que se suscitaron en la comercialización de granos durante el año 2020, que afectaron la producción industrial de harinas, disminuyendo el tonelaje industrial transportado de dichos productos.

Pero lo más relevante fueron los conflictos laborales suscitados en los meses de noviembre y –principalmente- diciembre del 2020 en las terminales portuarias y fábricas aceiteras del Gran Rosario que generaron una paralización de actividades y la reducción del transporte ferroviario de granos y subproductos a dicho nodo portuario. Este fenómeno quedó fuertemente reflejado en las estadísticas oficiales de cargas ferroviarias. Para tener una idea y magnitud del problema, informes de nuestra Dirección evidenciaban la mercadería que faltaba despachar en Buques desde el Gran Rosario al 31.12 2020 producto del conflicto. Textualmente nuestro informe indicaba en aquel entonces:

- ***Cebada:*** *Al 31 de diciembre, restan embarcar 117.000 toneladas que estaban programadas para diciembre. Se despacharon 32.000.*
- ***Maíz:*** *Al 31 de diciembre, restan embarcar 815.000 toneladas que estaban programadas para diciembre. Se despacharon 870.000 tn.*
- ***Trigo:*** *se embarcó menos de la mitad de lo que hay programado (561.000 vs 1,17 Mt)*
- ***Harina/pellets de soja:*** *se han embarcado solo 587 mil tn y quedan pendientes 1,8 Mt.*
- ***Aceite de soja:*** *se embarcó 70.000 toneladas. Falta embarcar: 508.000 tn.*

TOTAL: *4,4 Mt entre maíz, trigo y cebada en grano más productos del complejo soja programados para embarcar en diciembre permanecen pendientes al 31/12. (Valor: US$ 1.720 millones)*

- *Según información de la agencia marítima NABSA al 31/12/2020 había un total de 162 buques en espera para acceder al tramo que va desde recalada hasta los amarres en terminales portuarias del up-river. De ellos, 17 estaban ya amarrados en puerto, 38 en ruta a las terminales portuarias y 107 en recalada. Se estima, según programaciones de carga, que estos navíos deben cargar 3,4 millones de toneladas de diferentes productos agroindustriales.*

Aspectos positivos alcanzados pese a la pandemia

Conforme relevamientos realizados surgen aspectos importantes que se lograron en el sistema pese a los problemas presentados por la pandemia. Ellos fueron:

a) Preocupación por mejorar la eficiencia: una de las empresas reporta la implementación de mejoras de eficiencia y productividad en distintas etapas del proceso, a través de la aplicación de programas de mejora continua para no afectar la calidad y frecuencia de los servicios.
b) Mejoro la complementación público- privada mediante la firma de distintos acuerdos operativos estratégicos con las empresas estatales SOF S.E. -a quien se le contrató personal de conducción- y con Trenes Argentinos Cargas (BCYL) -con quien se suscribieron acuerdos comerciales para la realización de tráficos compartidos entre ambas compañías. Se avanzó en programas de trabajo conjunto entre privados y el Estado Nacional.
c) Se atendieron a los clientes, sin reclamos por demandas insatisfechas o incumplimientos graves, a pesar de la complejidad del problema sanitario.