

El indicador que le marcará al presidente de Belgrano Cargas y Logística SA, Ezequiel Lemos, que el trabajo está hecho es que el ferroviario "vuelva a sentirse orgulloso de su trabajo". Para lograrlo queda mucho camino por delante. Con la tercera etapa del plan de recuperación de vías de este ferrocarril en proceso de licitación, se apunta a completar una obra de 1600 km que vinculará Tucumán, Salta y Jujuy con Rosario a través de Santiago del Estero, Chaco y Santa Fe. El proyecto de recuperación también impulsa transformar la organización gracias a varias iniciativas: llegar a 10 millones de toneladas transportadas para 2020, entre granos, áridos, cargas generales y azúcar, sumar nuevas locomotoras y vagones, incorporar y capacitar al personal, ganar más clientes y cumplir con los compromisos pactados.

—Mientras solicita la tercera fase de la recuperación de vías, ¿qué balance hace de lo hecho?

—En infraestructura esta empresa estaba abandonada. Hace más de 60 años que no se invertía en un sistema que se necesita invertir periódicamente. Las tres líneas (Belgrano, San Martín y Urquiza) en conjunto hacen 9000 km. Por mandato del presidente Macri el primer destino de las obras que se encaró fue el Norte, a través del Plan Belgrano, para brindarle mayor transporte e infraestructura. El problema de esta primera etapa es que la industria de la construcción de infraestructura ferroviaria tiene que hacer su proceso de aprendizaje y equiparse mientras se va construyendo. Hoy, en algunos frentes hay muy buen ritmo de producción. Estamos trabajando a pleno en la fase uno, que son 530 km. Otro de los desafíos fue encontrar la piedra necesaria ya que no había desarrolladas suficientes canteras. La segunda fase ya se adjudicó y las obras empiezan en septiembre. La tercera etapa —que termina en el tercer trimestre de 2019— completará una obra de 1600 km y vinculará Tucumán, Salta y Jujuy con Rosario, a través de Santiago del Estero, Chaco y Santa Fe.

—¿Cómo se traduce esa inversión en crecimiento de carga?

—En la línea Belgrano el plan es que hasta 2020 cuadruplique o quintuplique las toneladas que transportaba en sus orígenes. Como no se invertía hace mucho tiempo, el 45% del sistema estaba con precaución, lo que significa que el tren no puede circular a la velocidad estipulada porque la vía está dañada. Entonces, se reduce la velocidad a 5, 10 o 15 km/h. Por otra parte, está el tema de las locomotoras, que en algún momento, entre las tres líneas, hubo 300 unidades funcionando. Recibimos 69 disponibles para operar, muy mal mantenidas. Son máquinas de las décadas del 50, 60 y las últimas del 70. Se producen 1,5 descarriles por día. Esto hace que un tren de Jujuy a Retiro demore 22 días. Los

El presidente de Belgrano Cargas y Logística SA destaca las inversiones y obras en curso y explica cómo para incrementar el volumen de las cargas se negocian acuerdos con los clientes.

Ezequiel Lemos. "Estamos elevando el estándar de vida para tener un tren de cargas de clase mundial"

Alejo González Prandi | Redacción Expotrader



sectores que no están precaucionados están habilitados para 30 a 40 km/hora, mientras que el sistema de vía renovada está hecho para circular a 80 km/h. Para 2017 tenemos el plan de 3,2 millones de toneladas. Llegaremos en 2020 a 10 millones de toneladas. O sea, significa cuadruplicar lo heredado, que, en el negocio del tren, es de ciencia ficción. El tren es más amigo del largo plazo que del corto. Meter un ritmo tan fuerte es un desafío gigantesco.

—¿Qué expectativas hay para la tercera etapa?

—Con el solo hecho de haber anunciado las obras, hoy existen 21 acuerdos de inversión al costado de la vía. No sólo en el Belgrano, pero la gran mayoría son ahí, son acopios que darán trabajo. Aproximadamente el valor de esas obras las estimamos en US\$250 millones. También se anunciaron dos puertos nuevos en Timbúes y la ampliación de otro puerto en la misma localidad. Por otra parte, hay muchos campos que no eran productivos por una cuestión de flete, que hoy es el principal costo y pa-

ra muchas otras industrias también. Hay lugares del país en donde el maíz paga el 50% de valor FOB en flete. Por eso existen sectores improductivos. El hecho de tener una solución de transporte más eficiente y más barata, les permite hacer una inversión y comenzar a desarrollar. Entonces, esto posibilitará trabajo en el Norte, que baje el costo del flete, que se aumenten las exportaciones y que también ayude a bajar la inflación.

—¿Cómo se diseñó la logística de ese desafío?

—Todo parte siempre de los clientes, con los que se hacen acuerdos por campaña y diseñamos nuestro plan operativo y de carga. Es un proceso de construcción de confianza. El año pasado comenzamos convenios con los cinco principales clientes y este año lo extendimos a 10. En el semestre tenemos acumulado 12% de crecimiento, lo que para el tren es muy bueno. Recién empezamos a usar los nuevos trenes en julio. El mes pasado estuvimos 17% arriba en toneladas y una facturación con 56% de alza respecto del mismo pe-

«El tren y el camión son hermanos. Habrá un trabajo de adecuación. Las estimaciones de mercado son de 450 millones de toneladas en donde el tren sólo tiene 4%. Eso le hace muy mal al país.»

riódico de 2016. Este año está previsto crecer 24% en toneladas y 46% en facturación. Estamos transformando la organización a través de varias iniciativas, entre ellas, un proceso que lleva una metodología de cambio y grupos de acción operativa que están siguiendo los temas al segundo. Además, inauguramos un nuevo Centro de Control de Tráfico. Teníamos a las líneas San Martín y Urquiza con un sistema bastante viejo. La línea Belgrano era a teléfono. Se trabajaba con un pizarrón e imanes para seguir el recorrido de los trenes. Era muy difícil...

—¿Cuántos puestos de trabajo generará el Belgrano Cargas?

—En la primera etapa 2700 empleos directos; en la segunda, 2500, y en la tercera, 2800. Además, hay que sumar el trabajo indirecto.

—¿Cuántas locomotoras y vagones incorporaron hasta ahora?

—Estamos en un proceso de compra de 107 locomotoras con todas las comodidades que venían de un contrato que heredamos, pero nadie previó tomar conductores. A la vez estamos recuperando máquinas con reparaciones generales, además de 3500 vagones que prácticamente los tenemos todos en la Argentina y 40 máquinas. Todo eso implica un proceso de capacitación que hicimos conjuntamente con La Fraternidad. Nuestro plan es llegar a 2020 con 230 máquinas. Estamos elevando el estándar de vida para que la Argentina tenga un tren de cargas de clase mundial. En el caso de la trocha angosta vamos a un estándar de 22 toneladas por eje, que hoy está en 17 toneladas, lo que significa un aumento de 30%. Otro cambio es ir a formaciones de 100 vagones lo que nos posibilitará armar trenes de trocha angosta de 6500 toneladas netas. En la trocha ancha, estamos yendo a 25 toneladas por eje —con 100 vagones—, que lograrán 7770 toneladas netas.

—¿Cómo proyectan las entradas de los trenes a los puertos?

—El Estado nacional construye el ducto pero necesita de los clientes en la carga y en la descarga. En puertos un trabajo en conjunto. Tendrán un excelente tren aunque necesita estar muy bien enlazado y hoy es un desastre. Igualmente se está trabajando. Hay una mesa que se reúne periódicamente para la definición de las obras. Muchas ya están lanzadas.

—¿Cómo debería ser la vinculación del tren con el camión?

—Son hermanos. Habrá un trabajo de adecuación. Las estimaciones de mercado son de 450 millones de toneladas en donde el tren sólo tiene 4%, que el año pasado fueron 20 millones de toneladas y en 1936, 40 millones. Eso le hace muy mal al país. La configuración de esta matriz hace que todos estemos pagando un sobrecosto. Ahora, la proyección de crecimiento de cargas por la agricultura pasará a 700 millones de toneladas. Habrá lugar para que todos crezcamos en volumen. Nuestro objetivo es devolverle el tren de cargas al país. Tenemos previsto que pase de 4 a 15% de participación. ●



BAUTEC OBRAS LOGÍSTICAS "LLAVE EN MANO"
PISOS INDUSTRIALES SIN JUNTAS
OBRAS INDUSTRIALES - LOGÍSTICAS
SUPERMERCADOS - AGROPECUARIAS
ESTRUCTURAS METÁLICAS DE ALMA LLENA **CMP** ESTRUCTURAS

Quito 2618, 1° piso - Beccar - Buenos Aires - Tel: 54 11 4719 1000 - Fax: 54 11 4719 6432
consultas@bautec-sa.com - consultas@cmpestructuras.com.ar