

# SITUACIÓN FERROVIARIA en EU:

“Cuando veas las barbas de tu vecino cortar...”

por Joseph O'Reilly

Desde los problemas de desarrollo hasta la seguridad y la regulación, la industria ferroviaria de Estados Unidos enfrentará muchos desafíos este año, y todos ellos afectarán a los expedidores de carga. Inbound Logistics le lleva a bordo con la cobertura de la conferencia Tendencias Ferroviarias 2013, patrocinada por Progressive Railroading y auspiciada por Tony Hatch, director de ABH Consulting.



**E**n esta ocasión, un lamentable accidente ferroviario fue involuntariamente el invitado de honor: el descarrilamiento de un tren en julio de 2013 en Lac-Mégantic, Quebec, en el que un ingeniero dejó estacionado en las vías, funcionando y sin vigilancia, un tren que transportaba petróleo crudo. El tren rodó a través de la zona montañosa, se salió de las vías y explotó. Las nubes legislativas se han estado reuniendo desde entonces.

Si bien las circunstancias que rodean a Lac-Mégantic eran únicas, el incidente puso sobre la mesa de la Conferencia una serie de pendientes no resueltos: el impase del oleoducto Keystone XL y los movimientos de crudo por ferrocarril, la seguridad ferroviaria, las normas de los equipos, la viabilidad de la línea corta y los operadores regionales, los problemas de infraestructura, y el roce constante entre los sectores público y privado.

Lac-Mégantic proporcionó un telón de fondo lamentable para muchas de estas discusiones. El ajetreo legislativo para el juicio que a menudo resulta en desgracia está obligando a la industria a dar un tirón de frenos, en un momento en que los ferrocarriles están metiendo el acelerador para mantenerse a la par de las nuevas oportunidades de crecimiento.

El tráfico intermodal alcanzó cifras sin precedentes en 2014. La inversión en la infraestructura interior, apresurada por el auge del petróleo de esquisto bituminoso y del gas natural, está fuera de los límites. A medida que la independencia energética de Estados Unidos se acerca y la manufactura regresa, los ferrocarriles están en una posición privilegiada para capturar participación de mercado; pero, la yuxtaposición entre las limitaciones normativas, legislaciones erráticas y el crecimiento del mercado no parecen ser el terreno adecuado para “el tendido de nuevas vías”.

## **DEFENDER LOS REGISTROS DE SEGURIDAD**

El desafío de la conferencia de 2012 sobre la amenaza recurrente de re-regulación fue notablemente silenciado en

2013. En su lugar, los ejecutivos del ferrocarril se vieron obligados a defender historial de seguridad de la industria, mientras respondían preguntas sobre el cambio normativo en las secuelas del descarrilamiento de Quebec.

“Cada vez que algo como Lac-Mégantic ocurre, es devastador”, compartió Hunter Harrison, presidente de la Canadian Pacific Railway. “Recostado y despierto en la noche, pensaba en lo que debería haber hecho, lo que debería haber ocurrido y si hemos hecho todo lo que podemos hacer.”

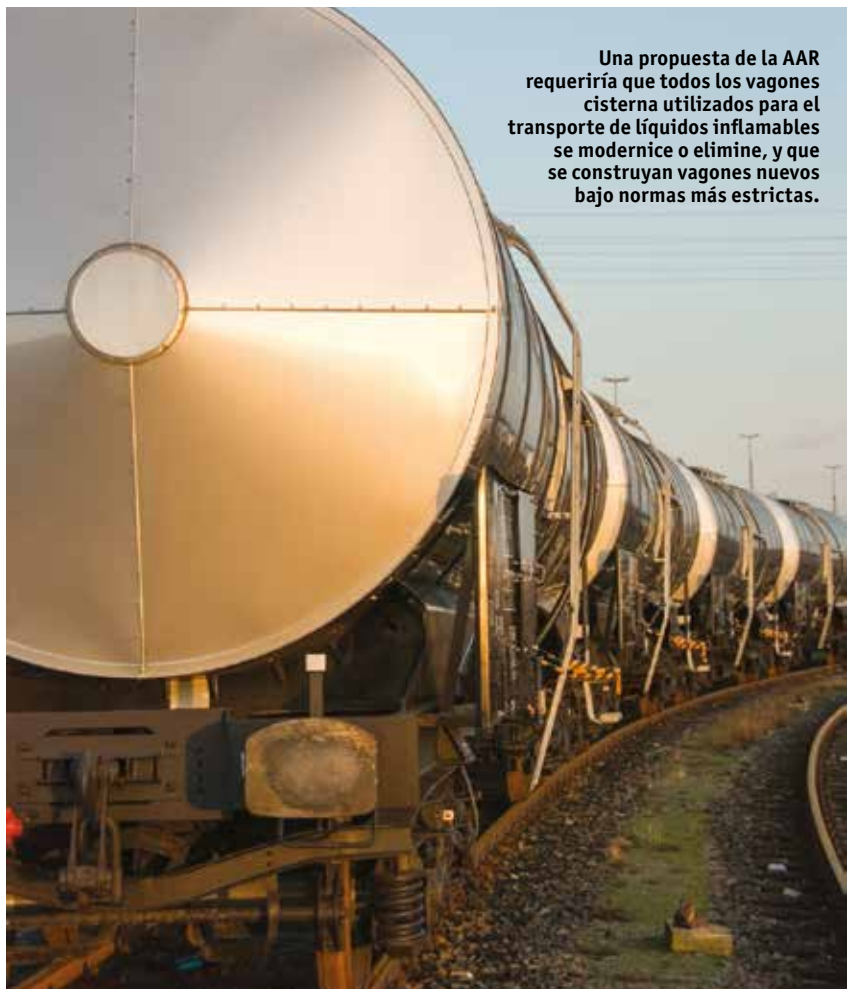
Al reconocer el fracaso que se produjo y la necesidad de la industria para aprender de la experiencia, Harrison advirtió contra las reacciones precipitadas. Él piensa que los ferrocarriles deben centrarse en ayudar a cambiar el comportamiento humano -aumentar la cultura y el orgullo de los ferrocarriles- para asegurar el cumplimiento de las normas existentes.

“Las normas y leyes de nada ayudan cuando un ingeniero decide no poner el freno”, aseguró. El retroceso normativo, no obstante, ya está en pleno vigor. Michael Bourque, presidente de la Asociación Ferroviaria de Canadá (RAC), no quiso comentar sobre los detalles específicos del incidente porque la investigación está en curso. Pero sí habló de sus repercusiones inevitables.

“No hay sensibilidad en torno a lo ocurrido”, señaló. “La presión pública para aumentar la regulación es una reacción natural.”

Después de Lac-Mégantic, las autoridades dictaron una orden de emergencia que abordó el aseguramiento de la locomotora. Ahora es obligatoria una tripulación de dos personas cuando se operan locomotoras que transportan mercancías peligrosas; los trenes no pueden quedar sin vigilancia.

Bourque y la RAC están en el proceso de trabajar con Transport Canada



**Una propuesta de la AAR requeriría que todos los vagones cisterna utilizados para el transporte de líquidos inflamables se modernice o elimine, y que se construyan vagones nuevos bajo normas más estrictas.**

para identificar cómo ciertas directrices pueden tomar forma de reglas permanentes, y se espera que algunos cambios significativos provengan de los proyectos legislativos.

Uno de los cambios es el empuje de Canadá para que adopte el mandato de Control Positivo de Trenes (PTC) de Estados Unidos. En la actualidad, un problema más grande es la nueva normativa del cruce a nivel, una preocupación que enfrenta directamente a los intereses de los sectores público y privado entre sí.

“Va a costar una cantidad considerable de dinero”, comentó Bourque. “La parte más nefasta de la regulación limita a un tren de ocupar un cruce durante más de 10 minutos. Operamos unidades más largas, y 10 minutos obligaría incluso a los trenes de 6,000 metros a estar en incumplimiento.

cuando el ferrocarril trató de entrar de nuevo en operación.

Asimismo, Lac-Mégantic desencadenó una acción en diversos frentes. La respuesta de la industria ferroviaria estadounidense ha ensombrecido en gran parte la directiva de emergencia de Transport Canada.

“Un ajuste adicional de Estados Unidos es que una tripulación de tren debe llamar a la oficina de despacho e informar dónde está estacionado el tren, la cantidad de vagones que están enganchados, la pendiente de la pista y el peso del tren, entre otras cosas”, explicó Ed Hamberger, presidente y CEO de la Asociación de Ferrocarriles Americanos (AAR).

La AAR también está haciendo ajustes en el protocolo de seguridad OT-55, un viejo protocolo voluntario que los ferrocarriles han adoptado para

la industria tiene un historial decente. El ferrocarril es 10 veces más seguro que los camiones, según Joe Szabo, director de la Administración Ferroviaria Federal (FRA). Y los accidentes y las lesiones se han reducido en un 43 por ciento durante la última década.

“2012 fue el año más seguro de todos, pero esa noticia es del año pasado”, añadió Szabo. “¿Qué vamos a hacer mañana y todos los días a partir de entonces?”

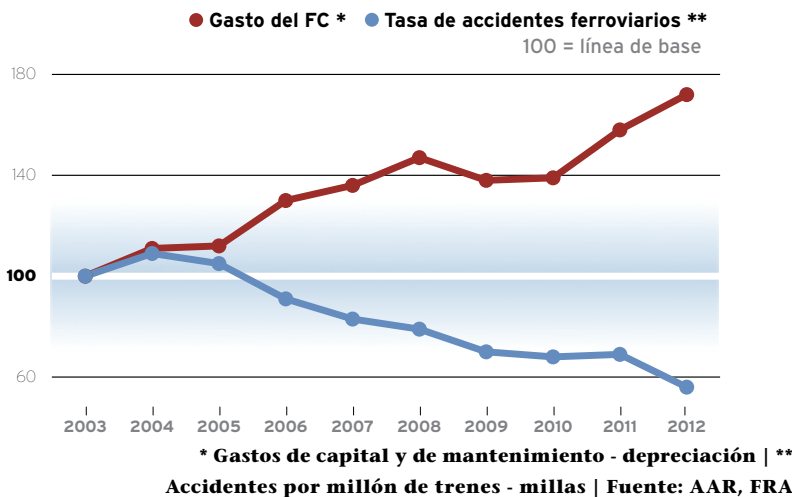
Si el Congreso, el Departamento de Transporte y sus numerosas secciones, incluida la FRA, tienen algo que decir, es probable que haya más legislación y regulación. La amenaza de nuevas restricciones es una preocupación seria para los ferrocarriles.

Los reglamentos son un dolor de cabeza enorme, advirtió el general Richard F. Timmons, presidente de American Short Line y de la Asociación Regional de Ferrocarriles. Según sus cuentas, se han producido 608 nuevas normas o modificaciones desde el año 2008, y esta tendencia continúa. Este descuido pone una carga considerable en sus electores.

“Estos mandatos sin financiamiento para los pequeños ferrocarriles ofrecen pocos rendimientos sobre la seguridad y la productividad”, agregó. “Dado el perfil de los pequeños ferrocarriles -su tamaño, velocidad, horario de operación, la falta de crudo en su mayor parte-, muchos de estos mandatos también son muy costosos.”

## INVERSIÓN EN LA SEGURIDAD FERROVIARIA

A medida que el gasto ferroviario en infraestructura y mantenimiento aumenta, los accidentes disminuyen.



Estamos presionando sobre ese tema.”

“Parte del problema en la industria del ferrocarril es que hay demasiados comités y demasiadas agencias reguladoras”, asegura Harrison. “Estamos tan atorados que no podemos hacer nada.”

Harrison se estaba refiriendo específicamente a la inundación de la primavera de 2013 en Alberta, que en un momento acabó con cuatro de las principales rutas de Canadian Pacific, y al desorden normativo que siguió

los trenes de materiales peligrosos. Después de Quebec, la AAR añadió trenes unitarios, más de 20 vagones de líquidos inflamables, a la definición de “tren clave” e hizo las especificaciones de materiales peligrosos más inclusivas. Por ejemplo, un límite de velocidad de 50 mph entró en vigor para todos los trenes clave que transportan el crudo y etanol.

El tema de la seguridad es de suma importancia entre los ferrocarriles. Pero

## TRIPULACIONES DE DOS HOMBRES

Lac-Mégantic también generó mucha discusión sobre el aseguramiento de materiales peligrosos y tripulaciones de dos hombres. Si bien las tripulaciones de dos hombres son un procedimiento operativo estándar para los ferrocarriles de Clase I, las líneas cortas se han basado durante mucho tiempo en tripulaciones de una sola persona por razones económicas.

La compañía Indiana Rail Road de 500 millas es un buen ejemplo. Fue el primer ferrocarril en hacer un amplio uso de la tecnología de control remoto. Hoy día, Indiana Rail Road utiliza más tripulaciones de una sola persona en trayectos cortos, alrededor de un ter-

cio de toda la tripulación inicial, que cualquier otro ferrocarril.

“En 20 años, no ocurrió un solo accidente que se podría haber evitado si hubiéramos tenido dos o 15 personas a bordo”, señaló Tom Hoback, presidente y CEO de la operadora con sede en Indianápolis. Aun así, las tripulaciones de dos personas probablemente se convertirán en un factor de división entre los reguladores y los ferrocarriles.

“Estamos teniendo un debate necesario, pero animado”, dijo Szabo. “La FRA cree que para la mayoría de las operaciones ferroviarias la utilización de una tripulación de varias personas mejora la seguridad. No estamos buscando obligar a un enfoque único para todo. Entendemos claramente que hay matices en los ferrocarriles.”

La AAR también se ha comprometido totalmente con la FRA en la cuestión, afirmando que la falta de tripulación no fue un factor coadyuvante en el caso de Lac-Mégantic.

“Dos defensores de la tripulación de dos hombres sostienen que se necesita redundancia. La seguridad es acerca de un error humano y el error humano es una de las principales causas de accidentes”, agregó Hamberger. “Estamos gastando 8 mil millones de dólares para instalar sistemas de control positivo de trenes (PTC), que son necesarios para anular el error humano.”

En cuanto a la infraestructura de instalación, la AAR se ha topado con problemas con la Comisión Federal de

Comunicaciones (FCC) y las naciones indígenas en materia de derechos y uso de la tierra. En consecuencia, no se ha instalado una antena de PTC desde abril de 2013.

“La FCC nos dijo que no estamos a la altura de los requisitos de la Ley Nacional de Preservación Histórica en términos de dónde colocamos nuestras antenas”, explicó Hamberger. “Quiere que nosotros evaluemos la instalación de cada antena.”

“No son torres de radio grandes, de 300 metros de altura. Son monopolos de 50 pies de altura, 95 por ciento de los cuales están instalados en el ferrocarril justo en las vías, no en tierras tribales soberanas”, agregó.

Actualmente, la AAR, la FCC y las naciones indígenas se encuentran en discusiones para resolver el problema. La FRA, que no tiene competencia sobre el PTC, hasta cierto punto está siendo un pacificador normativo.

“Nos estamos asegurando de que la FCC entienda el sentido de la urgencia y que vea la implementación de esta tecnología de seguridad necesaria”, comenta Szabo.

La noticia más importante en el frente legislativo consiste en las normas de los nuevos vagones cisterna inflamables propuestos. La AAR solicitó este cambio de política proactivamente en 2011, y se reunió con el Departamento de Transporte y la Administración de Seguridad de Oleoductos y Materiales Peligrosos (PHMSA) para iniciar el pro-

ceso. Esto fracasó, pero después de Lac-Mégantic, los reguladores lo retomaron.

La propuesta requeriría que todos los vagones cisterna utilizados en el transporte de líquidos inflamables -petróleo crudo y en particular etanol- se modernizaran o fueran retirados, y los nuevos vagones se construyeran según las normas más estrictas. La AAR recomienda que los nuevos vagones cisterna incluyan cubiertas de acero y válvulas de alivio de presión para caudales de gran capacidad, entre otras características.

Tomando en cuenta a Lac-Mégantic y el auge de la energía en Norteamérica, el momento es notable.

“El día que presentamos nuestros comentarios a la PHMSA, un titular del Washington Post señaló que por primera vez en 20 años, Estados Unidos produjo más crudo de lo que importaba”, observa Hamberger. “No queremos interponernos en el camino de ese desarrollo. No queremos entorpecer el progreso de Estados Unidos hacia la independencia energética. Tenemos que asegurarnos de que contamos con el equilibrio adecuado de seguridad y capacidad de modo que podamos seguir transportando lo que Estados Unidos necesita para el combustible.”

## RE-REGULACIÓN FERROVIARIA

La re-regulación, la pesadilla de la industria ferroviaria, se ha calmado por el momento. El tema de re-regulación fue notablemente subestimado entre los pro-

**Canadian Pacific está participando en un control de trenes positivo, una iniciativa de la industria ferroviaria que consiste en un sistema de requisitos funcionales para monitorear y controlar los movimientos de trenes con el fin de ayudar a mejorar la seguridad.**



sentadores de Tendencias Ferroviarias de este año. Algunos incluso especulan que la jubilación inminente del senador John "Jay" D. Rockefeller (demócrata, Virginia Occidental) podría arrojar una luz diferente sobre el debate acerca de un nuevo liderazgo que asuma el control de la Comisión de Comercio, Ciencia y Transporte del Senado.

"La re-regulación no fue tanto una crisis en el 2013 como lo había sido en Congresos anteriores", señaló Chuck Baker, socio de la firma de abogados Chambers, Conlon and Hartwell, y presidente de la Asociación Nacional de Construcción y Mantenimiento de Ferrocarriles. "Pero también nos pagan por ser paranoicos, por lo que todavía invertimos mucho tiempo preocupándonos por ello."

Bruce Carlton, presidente y CEO de la Liga Nacional de Transporte Industrial (NITL) defensor de los transportistas ferroviarios y contraposición anual de la AAR, estuvo ausente en las actas de los congresos de Tendencias Ferroviarias de 2013. Eso eliminó cualquier debate animado sobre la propuesta de conmutación recíproca obligatoria, lo que requeriría que un ferrocarril de Clase I entrara en acuerdo de conmutación competitivo cada vez que un transportista o grupo de transportistas demuestre que existen ciertas "condiciones de operación objetivas", lo que proporcionaría un transporte ferroviario más eficiente, fiable y rentable.

Hamberger dijo sentirse orgulloso de la sumisión de la AAR a la Comisión de Transporte Terrestre con respecto a la propuesta de la NITL por dos motivos: reconoce el costo económico para la industria y abre una segunda línea de discusión que detalla el impacto de 7.5 millones anuales de cambios de vagones de carga adicionales en la velocidad y la eficiencia de la red.

"Cada cambio de vagón de carga es un día perdido, más tiempo en el patio, más las tripulaciones que se requieren", explica Hamberger.

En otra parte de la agenda legislativa, se espera que el tamaño de los camiones y la discusión sobre el peso se retome este 2014 con la re-autorización de Avancemos para el Progreso de la

Ley de Siglo XXI (MAP-21), por parte del presidente Obama.

Algunos defensores de la industria del transporte han presionado por una disposición legislativa que aumente el peso permitido de los camiones de un solo remolque a 97,000 libras. Propuestas adicionales abordan el aumento de las longitudes de remolque.

La industria ferroviaria se opone a estos cambios, sobre todo entre los operadores de línea corta y regionales, en los que dicha política podría tener el mayor impacto.

**"2012 fue el año más seguro de todos, pero esa noticia es del año pasado. ¿Qué van a hacer los ferrocarriles mañana y todos los días a partir de entonces?"**

*- Joe Szabo director de la Administración Ferroviaria Federal*

### LA REVUELTA DEL FERROCARRIL

La seguridad y la prevención siempre han sido preocupaciones importantes para los ferrocarriles. Esas preocupaciones se magnifican aún más, debido al perfil creciente de la industria. La base industrial de Estados Unidos tiene mucho potencial, gracias en gran parte, a un renacimiento de la energía emergente. Los ferrocarriles son un factor importante en esta transformación.

Recientemente, el campo petrolífero de Bakken en Dakota del Norte y las reservas de Eagle Ford en el sur de Texas en conjunto han representado dos tercios de la producción de esquisto de Estados Unidos. Luego está la producción de petróleo de esquisto bituminoso de la Cuenca Permian en el oeste de Texas, y el alijo de gas natural de los Apalaches en la Cuenca de Marcelo. Las arenas petrolíferas de Athabasca en Alberta son las mayores reservas además de Kazajstán y Rusia. Y México permanece sin explotar. La independencia de combustible de Norteamérica está siendo más plausible que nunca.

Las industrias de energía ya están dejando ver el poder y control que pudieran tener sobre el sector ferroviario, y por si fuera poco, se espera que la industria química también sea otro

gran actor, sector con el cual, por cierto, también hay roce por desacuerdos ante la normatividad prevista.

"Se espera que los gastos de capital de los transportistas en la industria química, como resultado del gas natural, sean de 116 mil millones de dólares tan sólo en el Golfo de Texas y Louisiana", dijo Hatch de ABH Consulting. "Vamos a ser una nación exportadora de productos químicos de nuevo."

Por otra parte, 2013 resultó ser un año de transición ya que otros grupos de materias primas vieron el fin de la

"presentación". El carbón había estado disminuyendo a un ritmo anual de 15 por ciento, mientras que los cultivos de cereales asolados por la sequía también sufrieron pérdidas de dos dígitos, todo lo cual tuvo un marcado impacto en los movimientos ferroviarios.

Hatch espera que la agricultura se recupere debido a la ventaja de la infraestructura de Estados Unidos. Como ejemplo citó el hecho de que el 80 por ciento de la cosecha de soya de Brasil se mueve por camión, mientras que en Estados Unidos el 80 por ciento se mueve por ferrocarril.

### EL FUTURO PARA EL CARBÓN, NO OBSTANTE, SIGUE SIENDO SOMBRÍO.

"Nunca hemos votado por ello, y no fue una gran parte de la última elección, pero lo ecológico llegó para quedarse", aseguró Hatch. "Está claro que hemos codificado un conjunto de normas, y de legislación en menor medida, que afecta a la forma en que el carbón se mueve en este país."

Por consiguiente, los ferrocarriles se enfrentan al reto de buscar negocios nuevos para llenar el enorme vacío. Es por eso que el impasse del oleoducto Keystone XL ha sido un respiro. El aumento de los movimientos de crudo y arena de fracturamiento, una de las materias primas cada vez más impor-

tantes para la industria minera, han sido una bendición.

Hatch cree que incluso si el ferrocarril sirve como un marcador de posición para nuevos oleoductos, con el tiempo conservará hasta el 40 por ciento del negocio que sale de Bakken cuando la capacidad esté disponible. Las tuberías son lentas e inflexibles. Si los ferrocarriles pueden demostrar que son seguros y eficaces, se beneficiarán de un potencial de crecimiento a largo plazo.

La energía nueva destaca en los titulares, pero la intermodalidad es el motor de crecimiento real de la industria ferroviaria.

“Todos estamos entusiasmados con el petróleo de esquisto, pero la historia real es la intermodalidad nacional”, explicó Hatch. “La utilidad bruta y neta de energía es un negativo hasta ahora, ya que la caída del carbón es significativamente mayor que el aumento en el petróleo, la arena de fracturamiento y la tubería juntos.”

Para aclarar, el tráfico ferroviario de Estados Unidos experimentó un crecimiento intermodal récord en 2013,

con 12.8 millones de movimientos de contenedores y remolques. Esta cifra supera el récord histórico anterior de 2006, según la AAR.

Las pruebas y tribulaciones de la industria del transporte sólo dan a los ferrocarriles un mayor apalancamiento para atraer más negocios de larga distancia. A pesar de que las condiciones del transporte terrestre que conducen hacia el 2014 son favorables, y la capacidad y las tarifas del mercado al contado se mantienen sorprendentemente estables, y en aumento, el horizonte es nebuloso.

Los costos del transporte por carretera están aumentando en todas las categorías, con excepción del combustible, según Larry Gross, consultor senior de FTR Associates. Algunas estimaciones sugieren que las normas enmendadas de las horas de servicios resultarán en un incremento de tres por ciento en la productividad. Con los problemas de retención de conductores y de reclutamiento ahora arraigados, los camioneros tienen menos incentivos para invertir en

más capacidad. En cambio, la industria experimentó una gran consolidación en 2013, una tendencia que probablemente continuará. Algunas de estas presiones podrían aliviarse si el Congreso aprueba una nueva legislación de peso y tamaño de los camiones, reconoció Gross.

Los transportistas en última instancia pagan el precio, literalmente, de manera que la intermodalidad se convertirá en una opción viable. Existen oportunidades para las empresas de transporte por carretera para dirigir el crecimiento, también.

“En el paso de un entorno de conductores de larga distancia a recolección y entrega de acarreo de corta distancia, el transporte intermodal permite a los operadores acceder a los diferentes grupos de conductores”, explicó Brian Bowers, vicepresidente senior de intermodalidad y automotriz en el Kansas City Southern. “Las tasas de retención de conductores cayeron de 100 por ciento para los conductores de camiones hasta un mínimo de 20 por ciento de conductores de acarreo.”



### SERVICIO INTERMODAL INSTALACIONES:

- Alumbrado y CCTV.
- Vigilancia las 24 horas del día.
- 6 hectáreas de patio asfaltado y posibilidad de crecimiento.
- Servicio 24/7.
- Área exclusiva de reparación, acondicionamiento, y mantenimiento de contenedores con 1,500 m<sup>2</sup>.
- Oficinas con 400 m<sup>2</sup>.

### Otros servicios:

- Crossdock
- Traspase
- Almacenaje



### EQUIPO INTERMODAL

- 2 grúas año 2011 y 2012 propias
- 2 Hosttler propios año 2013
- 1 locomotora de 1,850HP
- 1 Track Mobile

Importación y Exportación de los puertos de Lázaro Cárdenas, Veracruz y Altamira.

Carretera Estatal No. 100 El Colorado – Higuerrillas Km 3.6,  
Ejido San Idelfonso, Colón, Querétaro, México, C.P. 76720  
TELS. (52) 442 278 1600, (52) 442 278 1618 & FAX. (52) 442 278 1603  
[www.ferroservicios.com](http://www.ferroservicios.com)

## CAPTURA DE PARTICIPACIÓN EN EL TRANSPORTE DE CARGA TERRESTRE

Con el enturbiamiento de las perspectivas de carga completa de larga distancia, los ferrocarriles ven una gran oportunidad para captar participación de mercado a expensas suyas. Sin embargo, hay algunos matices. Harrison de Canadian Pacific establece una distinción entre el crecimiento intermodal internacional y nacional, en particular en lo que respecta a la eficiencia de las actividades ferroviarias programadas.

“Lo internacional no funciona bien para nosotros”, señaló. “Algunas navieras están reduciendo las velocidades en alta mar para ahorrar combustible. Están corriendo a los puertos, donde las cajas se permanecen durante seis días y luego se envían en tren al interior, donde esperan otros tres o cuatro días. Ese proceso no encaja bien con nuestro modelo, pero a nivel nacional sí”, sostiene Harrison. “Estamos haciendo avances con los transportistas que anteriormente no consideraban el ferrocarril como alternativa de transporte.”

El área de mayor crecimiento, según Bowers, es el comercio transfronterizo con México. Lo llamó la última frontera intermodal y agregó: “Nunca he visto una oportunidad de crecimiento con tal escala y alcance.”

El transporte terrestre transfronterizo es “lo disfuncional que puede ser”, agregó Bowers. “Los camiones estadounidenses y mexicanos terminan habitualmente en la frontera, y transfieren la mercancía a otros para que gestionen la entrega en el otro lado. La conversión a intermodal en realidad otorga a los transportistas estadounidenses un pedazo más grande del pastel, en el que pueden controlar el 100 por ciento de los ingresos.”

Más allá de eso, las distancias entre los centros de fabricación emergentes en México –Toluca, San Luis Potosí y Monterrey– y Houston están bien dentro del punto óptimo intermodal de 500 a 1,000 millas. Eso es un gran incentivo para desplazar más carga del camión al ferrocarril.



**Los movimientos de carbón están en declive, lo que lleva a los ferrocarriles a cambiar a otras materias primas, como el crudo y la arena de fracturamiento, para llenar el vacío.**

## LÍNEAS CORTAS Y REINDUSTRIALIZACIÓN

El transporte por ferrocarril, particularmente con todas las posibilidades que la modalidad intermodal presenta, se está convirtiendo en una parte importante de las conversaciones de cadena de abastecimiento. La agenda de la conferencia Tendencias Ferroviarias se sesga más hacia cuestiones de pragmatismo que de estrategia. Pero a medida que más usuarios de ferrocarril no tradicionales adoptan el transporte intermodal, eso se ve obligado a cambiar.

En 2012, Jim Hertwig, presidente y director ejecutivo de Florida East Coast Railway, impresionó al público de Tendencias Ferroviarias con evidencia anecdótica de que el transporte intermodal de corta distancia funciona y de que los futuristas de la cadena de abastecimiento de la talla de Wal-Mart y UPS están utilizando el modo ferroviario para ayudar a eludir el desequilibrio único del volumen de entrada/salida que existe en el mercado de Florida. Desde una perspectiva de marketing de la industria, ejemplos como éste valen su peso en crudo.

En medio de la disputa legislativa y las conversaciones acerca de nuevas áreas de crecimiento, los ferrocarriles de línea corta y regionales tienen el mayor interés. La supervisión gubernamental estricta añade costos. Los cambios de productos básicos son todo o nada, dependiendo de la geografía. Tenga en cuenta los reveses de fortuna para la ciudad de rápido desarrollo de Dakota y el condado de carbón de Virginia Occidental. Como consecuencia, los ferrocarriles más pequeños necesitan ser innovadores y adaptativos.

## NUEVAS IDEAS, NUEVA ENERGÍA

En la conferencia Tendencias Ferroviarias de 2013, otro operador de Clase II se robó el show. Indiana Rail Road es un ejemplo perfecto de la nueva energía que está surgiendo bajo las vías.

“Hace tres años realizamos un estudio que indicaba que se mueven de 120,000 a 140,000 contenedores de Asia hacia el centro de Indiana cada año”, explicó Hoback. “Todos estos contenedores pasan por Chicago. Los problemas son los largos tiempos de tránsito para llegar a Los Ángeles-Long Beach desde China, la congestión en los alrededores de Chicago y los largos periodos de tiempo de espera. Como resultado, los contenedores a menudo se quedan en los muelles en el sur de California y Chicago.”

Hablamos con Canadian National (CN) sobre la captura de este mercado mediante la creación de un servicio sólo por ferrocarril desde Asia hacia el centro de Indiana”, agregó. “CN lo consideró una gran idea.”

Al asociarse con CN, Indiana Rail Road está trayendo contenedores desde el Puerto de Prince Rupert en la Columbia Británica hacia el centro de Indiana en tan sólo 20 días, en comparación con las cuatro semanas que tardan desde Los Ángeles a Chicago, y el acarreo en el interior desde allí. Los transportistas pueden acortar una semana de su cadena de abastecimiento.

Como bono adicional, Indiana Rail Road es capaz de cargar la mayoría de los contenedores vacíos que se regresan a la Costa Oeste y Asia con productos agrícolas.

A medida que los rumores de la reindustrialización de Estados Unidos proliferen, los ferrocarriles de línea corta jugarán un papel importante tanto en los tramos de primera como de última milla de las líneas troncales.

“Cada vez más empresas que participan en la selección de un lugar están buscando no sólo el acceso por ferrocarril, sino también el acceso a las líneas regionales o cortas debido a la flexibilidad que ofrecen”, aclara Hoback. “El hecho de que podemos proporcionar acceso a más mercados a esos transportistas constituye una ventaja.” ■