

A photograph of a railway yard with tracks, a road, and a port in the background. The sky is blue with some clouds. The text is overlaid on the image.

# TRANSPORTE DE CARGA FERROVIARIA:

¿QUÉ NOS DEPARA  
EL CAMINO?

SUBA A BORDO PARA AVERIGUARLO



POR JOSEPH O'REILLY

Los trenes intermodales de doble pila se ven y se escuchan mucho en Canmore, Alberta, un enclave tranquilo situado 64 millas al oeste de Calgary, en las Montañas Rocosas de Canadá. La ciudad, fundada en 1884 por el escocés Donald Smith, co-fundador de Canadian Pacific Railway, una vez fue un centro importante para las minas de carbón de la provincia. Ese periodo de auge terminó hace mucho tiempo.

Hoy en día, una panoplia de cajas intermodales tecnicolor -rojo Canadian Tire, naranja Hapag-Lloyd, azul APL y blanco Yang Ming-, de 53 y 40 pies, domina habitualmente el paisaje urbano de Canmore. Con menor frecuencia, los trenes de carbón de un gris sombrío rompen el hastío, lo que caracteriza el cambio continuo en el tráfico de mercancías en toda Norteamérica.

El crecimiento de la intermodalidad nacional e internacional, las exportaciones de granos, el crudo por ferrocarril y la arena de fracturación, todo lo cual compensó la caída resultante en los envíos de carbón, está empujando la capacidad y la velocidad del ferrocarril al máximo.

La inversión y el desarrollo, a menudo invisibles y en lugares alejados de los caminos trillados, está sucediendo a su ritmo. Los ferrocarriles de Clase I están gastando miles de millones de dólares en la renovación de infraestructura y equipamiento. Esto no podría suceder en mejor momento.

El renacimiento de la energía y la fabricación en Norteamérica, y el reconocimiento del ferrocarril como un medio para ese fin están asegurados. Como los mandatos ambientales, las directivas de contención de costos y las limitaciones de capacidad ensombrecen la toma de decisiones de transporte, el ferrocarril se está convirtiendo en una parte importante de la solución.

Invariablemente, también hay algunos vientos en contra. Las interrupciones del servicio y los retrasos en los estados centrales del norte de Estados Unidos en invierno de 2013 pusieron a los ferrocarriles sobre aviso. Los transportistas cautivos están presionando para que la reglamentación cubra la falta de competencia y los incrementos caprichosos de las tarifas. Como consecuencia del accidente ferroviario de Lac-Mégantic ocurrido en Quebec, Canadá, en 2013, la seguridad ferroviaria se encuentra bajo mayor escrutinio mien-

tras que la implementación definitiva del control de trenes positivo (PTC) avanza muy lentamente. Y, el perfil variable de las materias primas está obligando a la industria a reconsiderar el diseño de su red convencional.

Inbound Logistics salió a la carretera durante el otoño de 2014 para obtener una vista cercana, a la vuelta de la esquina, de hacia dónde se dirige la industria ferroviaria en 2015 y más adelante. Avance con nosotros desde los rascacielos de la ciudad de Nueva York hasta la sede de petróleo y gas de Estados Unidos en Houston y las Montañas Rocosas de Canadá, mientras bloqueamos, conmutamos y frenamos en nuestro camino hacia los temas y tendencias que determinan el futuro del transporte de mercancías por ferrocarril.

### Intermodal todo el camino

La historia de crecimiento en la industria ferroviaria es intermodal. A medida que la capacidad obstruye la eficiencia del transporte, y la disponibilidad de conductores sigue drenando los recursos de capital, los transportistas están acudiendo a los ferrocarriles.

En su intervención en la conferencia RailTrends de Progressive Railroading en la ciudad de Nueva York, en noviembre de 2014, Joni Casey,

presidente y CEO de la Asociación Intermodal de Norteamérica (IANA), documentó este crecimiento.

“2014 fue un año atípico”, comentó. “El crecimiento del volumen se aceleró de febrero a marzo. Pero siguió aumentando hasta mayo a una tasa más alta en comparación con el año pasado. Esto refleja los envíos internacionales anteriores, sobre todo las importaciones, que llegaron a la Costa Oeste con antelación a las negociaciones laborales.”

Los volúmenes del último año en noviembre 2014 fueron de 500,000 unidades más que en 2013. El volumen intermodal total aumentó 5.1 por ciento en el tercer trimestre. Tanto los volúmenes nacionales como los internacionales reportaron ganancias de 5.5 por ciento y 4.7 por ciento, respectivamente, año tras año.

Resulta más revelador que los volúmenes intermodales nacionales e internacionales están empezando a equilibrarse, lo que refleja un cambio en curso en estos dos mercados, de acuerdo con Casey. Sobre una base ajustada por estaciones, los volúmenes nacionales superaron a los internacionales en el tercer trimestre de 2014 por primera vez desde que la IANA comenzó a registrar este tipo de datos hace 17 años.



Las preocupaciones por la capacidad y una continua escasez de conductores de camiones siguen haciendo del ferrocarril intermodal una alternativa atractiva a la carga por carretera para muchos transportistas.

“Un movimiento de Filadelfia a la empresa Belt Railway Company (BRC) de Chicago para hacer entregas a uno de nuestros socios de ferrocarril occidentales requiere cuatro manipulaciones intermedias. Con la ampliación de Bellevue, se requerirán dos. Evitaremos a BRC mediante el bloqueo de vagones más al interior de la red de nuestros socios occidentales. Así es como se incrementa la capacidad.”

- Deb Butler, Vicepresidente Ejecutivo de Planeación y Director de Información, Norfolk Southern

“El volumen intermodal nacional está estrechamente conectado con el crecimiento global porque impulsa todo”, aseguró Casey. En comparación, el volumen internacional está expuesto a una mayor volatilidad de las cargas mensuales, como lo demuestra la situación laboral actual en la Costa Oeste.

El punto óptimo del transporte intermodal está entre las 750 y las 1,500 millas -un rango que contribuye casi a la mitad de todas las cargas, como indican los datos de la IANA. El viaje de 750 a 1,000 millas es el segmento de más rápido crecimiento. Aun así, como lo han demostrado transportistas como Florida East Coast Railway, en algunos mercados el transporte intermodal de corta distancia menor a 500 millas, e incluso a 300, se ha vuelto favorable.

En las vías, los ferrocarriles han sentido el pulso acelerado del crecimiento intermodal. El patio de Calgary de Canadian Pacific (CP) está abarrotado de cajas, una consecuencia del creciente tráfico en el puerto de Vancouver debido al impasse laboral de la Costa Oeste de Estados Unidos, explica Michael Arena, gerente de cuenta regional de Canadian Pacific Railway.

La cartera de productos básicos de CP comprende alrededor del 22 por ciento de carga intermodal, 36 por ciento de mercancía general y 42 por ciento de carga a granel. Tradicionalmente había tenido solidez en productos de carbón, granos y forestales. Pero el ferrocarril espera que el tráfico intermodal crezca un 50 por ciento en los próximos cuatro años. La reactivación de CP bajo el

liderazgo del CEO Hunter Harrison se basa en la construcción de trenes de unidades origen-destino más largos y en la eliminación de paradas. Esto genera mayores rendimientos.

Actualmente, CP dirige el servicio de trenes de 61 horas de Calgary a Toronto, y de 96 horas de Vancouver a Toronto. También experimentó un aumento en el tráfico de carga máxima de Canadian National (CN), y las conversiones de carreteras entre Vancouver y Calgary -un recorrido de 32 horas. Los retos de mover carga sobre la carretera en las Montañas Rocosas canadienses siempre han dado al ferrocarril una ventaja.

Los transportistas están tomando notas. Sears y Canadian Tire tienen centros de distribución adyacentes al patio de CP en Calgary. Home Depot está construyendo dos instalaciones, que miden un millón de pies cuadrados, a pocos minutos de distancia. El nuevo complejo es parte de una estrategia de la cadena de abastecimiento para aprovechar el transporte intermodal por ferrocarril más adentro de su red de distribución y proporciona una distribución rápida a las tiendas de todo el oeste de Canadá, en lugar de servir a estas poblaciones de Vancouver.

CN, que abrió una instalación intermodal de \$200 millones de dólares en las afueras de Calgary en 2013, como complemento a un astillero existente en el centro de la ciudad, también espera que los volúmenes crezcan. La nueva instalación se diseñó específicamente para los movimientos intermodales mientras que el otro patio maneja la carga a granel y los automóviles.

Similar a CP, la participación intermodal de CN comprende el 23 por ciento, su categoría de productos principal en términos de ingresos por transporte de carga. El volumen aumentó 13 por ciento en el tercer trimestre de 2014, de acuerdo con Jim Vena, vicepresidente ejecutivo y director de operaciones para el ferrocarril con sede en Montreal.

El reto para hacer crecer los sitios intermodales es crear equilibrio entre los movimientos. “Calgary es un mercado de entrada con muchos vacíos”, comenta Vena. Los ferrocarriles están explorando oportunidades para encontrar producto se pueda mover hacia el oeste, de modo que puedan utilizar mejor el equipo y colocar los contenedores. Por ejemplo, los cereales y la cerveza son productos básicos de exportación fuera de la pradera canadiense. Los ferrocarriles y los proveedores de servicios también están buscando formas innovadoras de empaquetar las cargas a granel, por ejemplo el grano, que tradicionalmente se movían en otro equipo.

### México: La última gran frontera

México tiene aún más oportunidades. El campo operativo de Kansas City Southern es el comercio transfronterizo. El ferrocarril ha visto un aumento cada vez mayor en los movimientos de automóviles, aparatos eléctricos y electrodomésticos -y ese potencial se está filtrando hacia otras industrias.

“La investigación de mercado de Kansas City Southern indica que aproximadamente 3.1 millones de camiones atraviesan la frontera hacia nuestros mercados de destino en Estados Unidos”, explica Patrick Ot-

tensmeyer, vicepresidente ejecutivo y director de marketing del ferrocarril de Clase I con sede en Missouri. “Actualmente, tenemos alrededor de dos a tres por ciento de este mercado disponible.”

Hay una enorme ventaja en términos de conversiones posibles. Así que, ¿por qué el ferrocarril aún no ha aprovechado este flujo de ingresos rebosante? Simplemente porque la infraestructura no existía hasta hace poco, reconoce Ottensmeyer.

Kansas City Southern ha estado llevando a cabo la construcción de su red entre Houston y la Ciudad de México durante los últimos cinco años, con un gasto mayor a \$300 millones de dólares por la adquisición de terminales y la adición de capacidad. “Los movimientos transfronterizos entre Estados Unidos y México son la última gran frontera para la conversión de camión a ferrocarril”, añade.

Si eso no es suficiente incentivo para los transportistas, la apertura del mercado energético de México lo hace más atractivo. La decisión del Gobierno de modificar su Constitución en 2013, y permitir más competencia e inversión extranjera en su industria de petróleo y gas, ha encendido la mecha. Ottensmeyer espera que el mercado energético de México explote con el tiempo, de un modo parecido a la situación actual en Canadá.

A pesar del resurgimiento del ferrocarril como uno de los principales factores que influyen en el complejo industrial de Estados Unidos, el rápido crecimiento ha expuesto algunas grietas en la maquinaria. En la conferencia de RailTrends 2013, Hunter Harrison señaló la realidad de que las redes ferroviarias construidas hace medio siglo han sobrepasado su utilidad. En algunos casos, los ferrocarriles necesitan reconfigurar sus redes y eliminar las vías de clasificación de joroba subutilizadas, lo que reduce los contactos.

Harrison ha infundido nueva vida a CP al seguir el mantra de los ferrocarriles de precisión del que fue pionero en CN. La industria en general está siguiendo ese ejemplo al



**Canadian Pacific espera aumentar el tráfico intermodal en un 50 por ciento en los próximos cuatro años.**

prestar más atención a los trenes de unidades origen-destino.

“El modelo de tren de unidades es un tren expreso que no se detiene”, explicó Richard McClure, presidente de ARC Estratégico Advisors Group, durante su presentación en el simposio Líderes de SCM en la Demanda de Petróleo y Gas en Houston, en noviembre de 2014.

“Un tren convencional, que se compone de 10, 15 o 20 productos diferentes, tiene que hacer escalas en el camino”, comenta. “Si un tren parte de Fort Worth, por ejemplo, y se dirige a la Costa Oeste, podría detenerse en Nebraska, Utah y Arizona. Ese proceso normalmente lleva 34 días. El modelo de tren de unidades reduce ese tiempo a cinco días. La única razón por la que los ferrocarriles se detienen es porque por ley la tripulación debe cambiar cada 12 horas.”

### **Mezclar las cosas**

Si hay suficiente demanda para construir y operar más trenes de unidades, tiene sentido priorizar ese negocio, ya que aumenta la velocidad en el sistema. Pero la mezcla de tráfico cada vez mayor en las vías plantea un reto. La bien documentada falla del servicio de BNSF en invierno de 2013 se ha atribuido al mal tiempo y a las

restricciones operativas. Los ferrocarriles han sido rápidos para desviar las reclamaciones de los transportistas cautivos de que los problemas son estructurales y sistémicos.

“Un gran problema es el cambio en la mezcla de materias primas del tráfico”, explicó en RailTrends Ed Hamberger, presidente y CEO de la Asociación Americana de Ferrocarriles. “Hemos tenido dos cosechas de granos récord, y un crecimiento en el transporte intermodal nacional. Las rutas con tráfico que transportan volúmenes intermodales nacionales sin precedentes son las mismas que mueven el carbón fuera de la cuenca del río Powder.”

Deb Butler, vicepresidente ejecutivo de planificación y director de información de Norfolk Southern, apoya esa afirmación. “La red de granel, que incluye unidades de crudo, ahora está tratando de ocupar las mismas rutas que nuestra valiosa red intermodal”, comenta. “El cambio en la mezcla crea diferentes dinámicas de cómo opera el ferrocarril. Crea la necesidad de flexibilidad en cuanto a las tripulaciones, locomotoras e infraestructura.”

Aparte de eso, un ferrocarril lento y congestionado también afecta la implementación de tecnologías de PTC. La fecha límite para la implementación completa se sigue moviendo debido a que la industria busca extenderse más allá del 31 de diciembre de 2015, la fecha del mandato.

“Estamos en tal punto de la implementación de PTC que, independientemente de la fecha de vencimiento, debemos empezar poner el hardware en el lugar y probarlo”, añade Butler. “Eso requiere vigilar los tiempos. Pero vigilar los tiempos en una red congestionada sólo creará más congestión. Lo manejaremos lo mejor que podamos.”

### **Desafío: Incrementar la velocidad**

Los ferrocarriles están “poniendo acero en el suelo” y comprando más locomotoras y equipos para contrarrestar la desaceleración de los ferrocarriles y acrecentar los tiempos de las paradas

en la terminal. BNSF, por ejemplo, se comprometió a gastar \$5 mil millones de dólares en 2014 -\$2.3 mil millones en su red central; \$1.6 mil millones en adquisiciones de equipo; \$900 millones para proyectos de ampliación de la terminal, de las vías y del servicio intermodal, y \$200 millones en PTC.

A medida que la ciencia de los ferrocarriles avanza, los transportistas están siguiendo un enfoque más sofisticado para acelerar la red. En Rail-Trends, Butler presentó un resumen general paso a paso de cómo Norfolk Southern ha reconfigurado su red.

El ferrocarril con sede en Norfolk, Virginia, opera 20,000 millas de vías en 22 estados y en Washington, D.C., con acceso a los principales puertos marítimos del este de Estados Unidos. El noventa y cinco por ciento de sus rutas se despejan para los trenes intermodales de doble pila; dos terceras partes de su red central es de dos o más niveles de apilamiento.

“La mercancía general representa aproximadamente un tercio de las unidades que Norfolk Southern mue-

ve”, explicó Butler. “A pesar de que la red ofrece una ventaja significativa durante los ciclos ascendentes, el negocio de carga máxima requiere funciones de recolección, distribución y desvío, lo que se traducen en el consumo considerablemente desproporcionado de locomotoras y recursos iniciales de la tripulación.”

En otras palabras, los trenes convencionales son un negocio que consume más mano de obra y capital, sobre todo en comparación con el modelo de trenes de unidades. Así que los ferrocarriles tienen un incentivo aún mayor para impulsar la eficiencia en esta área.

“La manipulación en el origen y el destino representa entre 25 a 50 por ciento del tiempo de tránsito total”, observa Butler. “Eso deja de 50 a 75 por ciento del tiempo de tránsito en los trenes de carretera y en las terminales intermedias. Si queremos que la red vuelva a tener la velocidad que vimos en el 2012 y 2013, necesitamos centrar nuestra atención en este punto.”

Norfolk Southern empezó a buscar diferentes métricas para medir el rendimiento, separando los datos para respaldar un mejor análisis de su red. El ferrocarril dio mayor prioridad a las millas por día de la línea de acarreo -el promedio de millas por día para todos los envíos de mercancía general desde la terminal de salida en el origen hasta la terminal de llegada en el destino. En suma, Norfolk Southern pudo hacer una correlación entre las millas por día de la línea de acarreo y el rendimiento de los envíos a tiempo.

### Poner la red en operación

“Siempre y cuando contemos con los recursos adecuados para los volúmenes que movemos, tenemos una pista teórica larga antes de llegar a la parte de la curva donde los costos incrementales suben lentamente a medida que la velocidad aumenta”, afirmó Butler. “Es por eso que a menudo hablamos de nuestro objetivo de hacer girar la red. Hemos demostrado, en igualdad de condiciones, que entre



## TUXPAN PORT TERMINAL

LA MÁS CERCANA A LA CIUDAD DE MÉXICO

PRIMER TERMINAL ESPECIALIZADA EN EL MANEJO DE CONTENEDORES DEL PUERTO  
INICIO DE OPERACIONES FINALES 2015





**La infraestructura en inversión sigue impulsando los rieles. Un ejemplo: la expansión de \$161 millones del patio de Norfolk Southern en Bellevue, Ohio, hará de la instalación uno de los patios de clasificación y desvío de vagones de ferrocarril más grandes de América del Norte.**

mayor sea nuestra velocidad menores serán nuestros costos operativos incrementales.”

Como tal, el ferrocarril identificó tres palancas principales para mejorar la velocidad en su sistema: la inversión en infraestructura, la eliminación de desvíos de los vagones de carga entre el origen y el destino, y la reducción del tiempo de manipulación.

### **Preocupaciones por la capacidad**

Para la industria en general, la inversión en infraestructura se ha convertido en un grito de guerra, en particular dada la publicidad negativa sobre los recientes problemas operativos y de servicio. En pocas palabras, los ferrocarriles tienen que incrementar la capacidad para dar cabida a volúmenes cada vez mayores en todos los grupos de productos básicos.

“A medida que el volumen aumenta, o que la mezcla de tráfico se inclina hacia los trenes de unidades no programados en nuestras rutas intermodales básicas, el aumento de la velocidad puede requerir más que un abastecimiento adecuado de locomotoras y tripulaciones”, aseguró Butler. “También es posible que tengamos que invertir en infraestructura y tecnología.”

### **Ella dio dos ejemplos concretos.**

En primer lugar, el paso a desnivel Englewood recientemente inaugurado en Chicago es un puente que separa los trenes de Norfolk Southern y Amtrak de Metra, el sistema ferroviario suburbano al noreste de Illinois. El proyecto de \$142 millones de dólares es parte de la asociación público-privada Eficiencia Ambiental y del Transporte de la Región de Chicago (CREATE), entre el Departamento de Transporte de Estados Unidos, el estado, la ciudad, Metra, Amtrak y los ferrocarriles de Clase I, para invertir más de \$4,000 millones de dólares en 70 proyectos diferentes dirigidos a aliviar la congestión de los ferrocarriles de pasajeros y carga en Chicago.

El paso a desnivel se inauguró en octubre de 2014 y Norfolk Southern ha ganado de seis a ocho horas adicionales de acceso a su línea principal de Chicago todos los días. Eso es una ventaja bastante considerable.

En segundo lugar, Norfolk Southern está en proceso de ampliación de su patio de Bellevue, Ohio. Cuando el ferrocarril abrió por primera vez sus instalaciones en 1967, tuvo la previsión de asignar suficiente terreno para duplicar la capacidad en el futuro. Eso es exactamente lo que Norfolk Southern ha hecho durante más de 40 años y \$161 millones después.

El patio de Bellevue está situado en el cruce de los principales corredores norte-sur y este-oeste de Norfolk Southern. “Todos los estudios de la red que hemos realizado muestran que más tráfico quiere fluir hacia Bellevue del que la red puede contener”, advierte Butler.

El ferrocarril está en el proceso de la introducción gradual de su nuevo plan operativo, pero Butler espera que la ampliación tenga efectos inmediatos.

“Un movimiento de Filadelfia a la empresa Belt Railway Company (BRC) de Chicago para hacer entregas a uno de nuestros socios de ferrocarril occidentales requiere cuatro manipulaciones intermedias”, explicó. “Con la ampliación de Bellevue, se requerirán dos. Evitaremos a BRC mediante el bloqueo de vagones más al interior de la red de nuestros socios occidentales. Así es como se incrementa la capacidad”, añade.

En el frente normativo, el desvío competitivo sigue siendo un tema sin resolver ya que los cargadores y transportistas ferroviarios aguardan la decisión largamente esperada de la Comisión de Transporte Terrestre sobre cómo proceder.

El presidente y CEO Bruce Carlton de la Liga Nacional de Transporte Industrial (NITL) ha sido un firme defen-

sor de la creciente competencia entre las compañías ferroviarias de Clase I a través del desvío recíproco obligatorio. A medida que el auge de la energía en Norteamérica sigue creciendo, se presenta un giro inesperado.

Los ferrocarriles están transportando volúmenes sin precedentes de “energía doméstica”, materias primas (arena de fracturación) y equipo hacia y desde los sitios de perforación. A medida que gravitan hacia el lucrativo negocio del petróleo y el gas, los transportistas cautivos están sintiendo el impacto. Los problemas de servicio persistentes sólo han aumentado su angustia.

El antagonista de Carlton en el lado del ferrocarril, Ed Hamberger de AAR, ha dirigido el ataque contra el desvío competitivo. En RailTrends 2014, declaró de nuevo la posición de la asociación.

“NITL señala que el desvío recíproco sólo afectará a 1.5 millones de cargas máximas, lo cual les ahorra una carga máxima de \$1,000 -o \$1.5 mil millones. Nuestro estudio indica que tendrá un impacto de 7.5 millones de cargas máximas. A \$1,000 por carga máxima, eso equivale a \$7.5 mil millones”, explicó.

“Pero tomemos el promedio, 4.5 millones. Eso equivale a \$4,500 millones que salen de la industria, 4.5 millones de desvíos más y 4.5 millones más ineficiencias cargadas en la red”, añadió Hamberger. “Eso significa más tiempo de locomotoras en el patio y más personal para manejar los cambios de agujas. Cada cambio de agujas requiere un día, por lo que son 4.5 millones de días más en tiempo de tránsito.”

Irónicamente, el historial deficiente del ferrocarril en los últimos tiempos se ha convertido en su mayor defensa. Los transportistas quieren un mejor servicio al cliente y precios y desvíos más competitivos.

“No se pueden tener ambas cosas. O dejamos que la industria siga obteniendo ingresos y reinvierta ese capital, o se vuelven a regular las tasas de capitalización y se tiene una merma en el servicio. ¿Qué prefiere usted?”, preguntó Hamberger.

El desvío recíproco sigue siendo un tema conflictivo entre los cargadores y los transportistas, y uno que es poco probable se resuelva en el futuro inmediato.

## Estándares de los vagones cisterna

De mayor importancia y urgencia para la industria ferroviaria es la emisión de nuevos estándares para los vagones cisterna. Desde el descarrilamiento de Lac-Mégantic, los funcionarios canadienses han estado presionando a los ferrocarriles de Clase I y proveedores de vagones cisterna para que adopten los nuevos estándares del equipo de transporte de crudo.

Se espera que la Administración de Seguridad de Materiales Peligrosos y Oleoductos (PHMSA) del Departamento de Transporte anuncie una reglamentación a principios de 2015 concerniente a las especificaciones de los vagones cisterna de materiales peligrosos que transportan petróleo crudo y etanol. Unas cuantas opciones están sobre la mesa, con modificaciones variables que incluyen el espesor de la camisa de acero, frenos neumáticos controlados electrónicamente y blindaje de cabezales. La única certeza es la pesada etiqueta de precio asociada con modernizaciones y reforzamientos nuevos. Algunas estimaciones han fijado el costo total en más de \$60 mil millones.

PHMSA está estudiando tres impactos: técnicos, regulatorios y económicos. Como es lógico, hay algunas dificultades para justificar los costos de la nueva regla. El desafío es que “los estándares todavía se están definiendo, lo que crea un retraso en la producción y empuja las entregas hacia atrás aún más lejos”, dice McClure.

Para empeorar las cosas, ya existe una escasez de automotores.

El debate sin resolver del oleoducto Keystone XL y el crecimiento en la producción de crudo y gas natural, han sido una buena noticia para los ferrocarriles, en particular mientras el tráfico de carbón continúa su largo y lento declive. Los campos de Bakken

de Dakota del Sur también están experimentando un flujo repentino en los movimientos de arena de fraccionamiento, hasta el punto de una importante escasez de equipos.

“La demanda de arena de fraccionamiento aumentó al 100 por ciento el año pasado. Las minas de arena están al máximo de su capacidad”, agrega McClure. “Hace tres años, había cinco minas de arena de fraccionamiento en Wisconsin. Hoy en día hay 105.”

El Instituto de Suministro de Ferrocarriles (RSI), un grupo de presión con sede en Washington, que sirve a los intereses de los proveedores de ferrocarril, ofrece otra perspectiva.

“Las estadísticas del cuarto trimestre indican un retraso en el pedido de aproximadamente 100,000 vagones de carga que aún no se han entregado”, comenta Tom Simpson, presidente de RSI. “No hemos visto números como este desde finales de 1970, cuando las políticas económicas instauradas hicieron imperativo invertir en vagones de carga para obtener un rendimiento sobre la inversión.”

La escasez de equipos ha afectado más a los vagones cisterna -53,000 según la estimación del RSE-, así como a los pequeños vagones tolva cubiertos (21,000) que se utilizan para transportar arena de fraccionamiento. Algunos observadores esperan que tome cinco años reemplazar la flota. Las empresas que compran equipo nuevo en la actualidad pueden esperar su entrega en el tercer trimestre de 2017.

La investigación de RSI sugiere que la regulación propuesta por la PHMSA obligará a más de 90,000 vagones cisterna a dar servicio en varias ocasiones hasta que la capacidad de compra permita hacer las modificaciones necesarias. Si eso por sí solo no es motivo de preocupación, consideramos que más del 50 por ciento de la flota el petróleo crudo y etanol podría estar inactiva para 2020; o que 70,000 camiones más transportarán 1.6 millones de cargas de crudo y etanol en las carreteras estadounidenses para 2018. ■