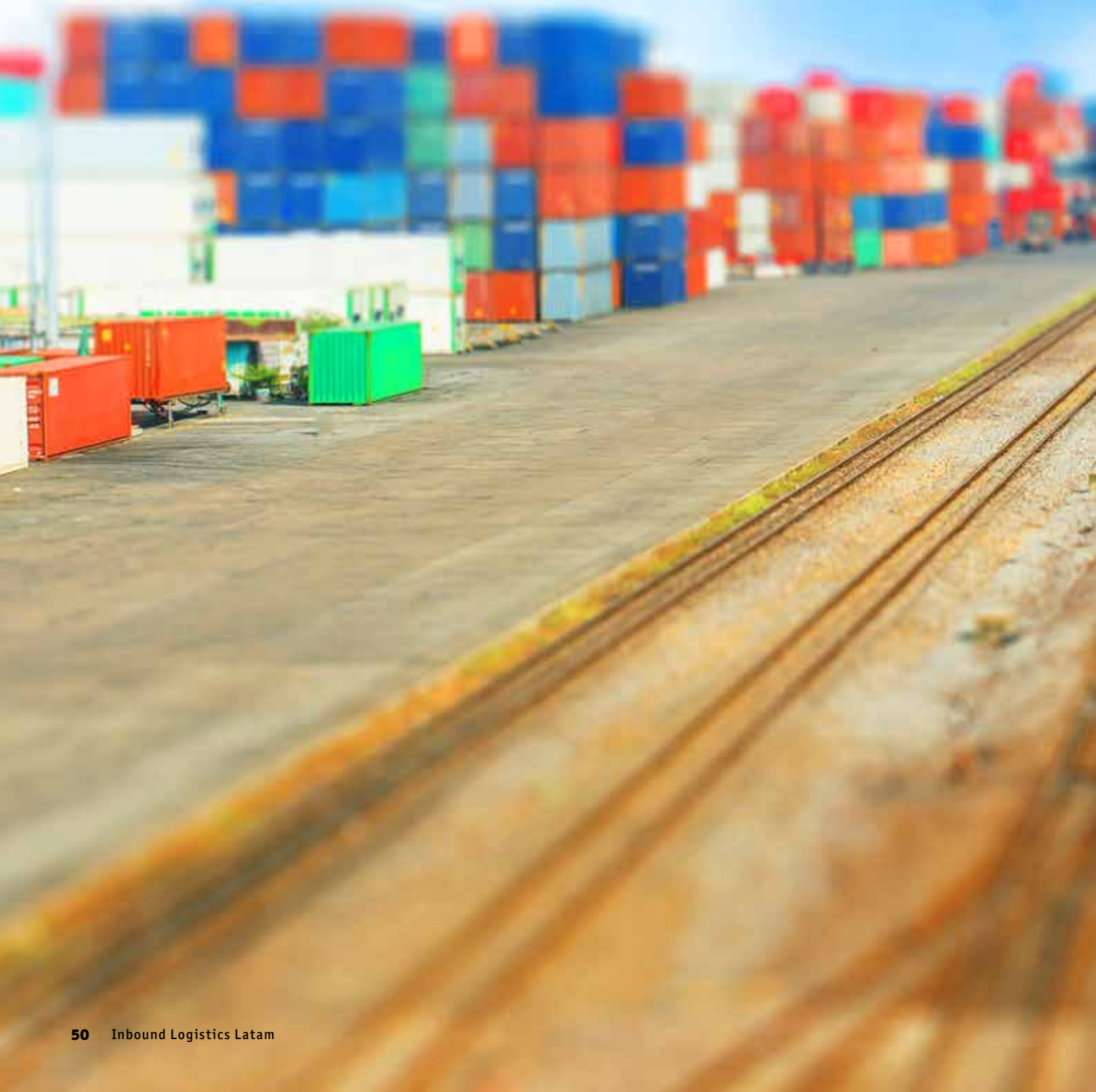



# LOS BENEFICIOS INTERMODALES DESTACAN





La intermodalidad busca un número cada vez mayor de transportistas, gracias a una mayor capacidad de camiones, las nuevas opciones de servicio y las mejoras en la infraestructura.

Por Merrill Douglas

**T**ras un tramo lento en 2016, el transporte intermodal cobró velocidad en Estados Unidos a lo largo de 2017, cuyo primer semestre reportó un aumento del 4.5 por ciento más alto con respecto a 2016 -volumen que se mantuvo a lo largo del segundo semestre-, según la Asociación Intermodal de América del Norte (IANA), representando el crecimiento más fuerte en tres años.

El mayor aumento se produjo en el transporte intermodal internacional; el volumen aumentó en un 5.6 por ciento en comparación con 2016. Pero los transportistas estadounidenses también han estado moviendo más contenedores y remolques nacionales. El volumen de cajas aumentó 3.2 por ciento y 3.9 por ciento, respectivamente.

Los volúmenes intermodales disminuyen y fluyen en respuesta a varias fuerzas relacionadas: la capacidad del camión, las tarifas del transporte por carretera y la demanda general de transporte. Hasta hace poco, en Estados Unidos, esas fuerzas trabajaban en contra del mercado intermodal. “El aumento de la competencia por medio de la capacidad de camiones excedente, junto con incrementos apenas modestos en la demanda del consumidor, ha sido una fuerza impulsora detrás de estas





**NFI equipa sus contenedores intermodales con tecnología que permite a los transportistas rastrear su carga desde el origen hasta el destino.**

tendencias”, señala Mark McKendry, vicepresidente de transporte intermodal del proveedor de logística tercero (3PL) NFI basado en activos, con sede en Cherry Hill, Nueva Jersey.

En la actualidad, el mercado de camiones está empezando a restringirse. “A medida que el precio spot de la carga por camión aumenta, los transportistas acuden una vez más a los ferrocarriles para ahorrar dinero y añadir capacidad”, señala Matthew Decker, vicepresidente de transporte intermodal de Coyote Logistics, con sede en Chicago.

Coyote, propiedad de UPS, ofrece soluciones intermodales de puerta a puerta mediante sus relaciones mayoristas con los ferrocarriles, así como soluciones personalizadas de puerta a rampa y gestión de acarreo, con servicios en toda América del Norte.

### El precio está bien

Los cargadores recurren a la inter-

modalidad cuando buscan mejores precios, comenta Rick LaGore, CEO de Intek Freight and Logistics en Indianápolis. Intek ofrece un servicio intermodal de puerta a puerta a través de sus relaciones directas con los ferrocarriles. También proporciona servicio de rampa a rampa con acarreo en cada extremo y reposiciona los contenedores marítimos.

“No todas las rutas intermodales ferroviarias le permitirán ahorrar dinero”, observa LaGore. Pero cuando el origen y el destino están razonablemente cerca de terminales intermodales, esta modalidad ofrece ventajas.

Los transportistas que se mantienen al tanto de la capacidad y los precios de los viajes cortos se sintieron especialmente preocupados por lo que sucedería después de diciembre de 2017, cuando los transportistas deberían cumplir con un nuevo requisito federal para instalar dispositivos de registro electrónico (DRE)

en los camiones comerciales. La regla puede obligar a algunos operadores a salir del mercado y, al monitorear el cumplimiento de las horas de servicio (HOS) de manera más precisa, el número de horas que los conductores están disponibles para mover la carga se reduce. Esas restricciones pueden empujar a más cargadores hacia la intermodalidad.

Entre los cargadores que toman esa medida podrían estar empresas que necesitan transportar productos con temperatura controlada, como productos frescos, alimentos congelados y productos farmacéuticos. “Muchos transportistas no saben que el control de temperatura también es una opción en intermodal”, aclara LaGore. Hoy en día, los ferrocarriles no transportan muchos contenedores intermodales con control de temperatura, agrega. Pero los proveedores de servicios podrían comenzar a aumentar esos números a medida



**Los ferrocarriles intermodales, incluido BNSF, continúan mejorando sus servicios e infraestructura para alentar a los transportistas a no utilizar el transporte por carretera.**

que más cargadores se den cuenta del valor que tales cajas ofrecen en ciertas rutas.

La fijación de precios para la intermodalidad con temperatura controlada funciona mejor cuando el origen y el destino se encuentran a 50 millas de una terminal ferroviaria. “Más de este producto se moverá entre las principales ciudades, como de Los Ángeles a Chicago, de Chicago de regreso a Los Ángeles, o de Seattle a Chicago”, agrega LaGore.

Los clientes de NFI que usan el transporte intermodal con temperatura controlada pueden monitorear la condición de sus productos en ruta, y NFI se asegura de que esos productos se mantengan en buen estado. “Nuestros contenedores equipados con tecnología de última generación proporcionan la capacidad de ajustar las temperaturas de forma remota”, comenta McKendry. Los clientes también pueden obtener informes en tiempo real sobre la ubicación de un contenedor y la hora estimada de

llegada, además de un conjunto de herramientas de diagnóstico.

### Los rieles siguen mejorando

Junto con una mejor fijación de precios, la proliferación de las opciones de servicio y el mejor rendimiento también están llevando a los transportistas hacia la intermodalidad. “El servicio intermodal ferroviario es mucho mejor de lo que solía ser, incluso comparándolo con cinco o seis años atrás”, señala Decker. “Muchas rutas con servicios intermodales competitivos simplemente no existían hace una década”.

Los sucesos climáticos en el Oeste y los cambios significativos en la red en el Este representaron un descenso en la calidad del servicio en 2017, añade Decker. Pero los ferrocarriles siguen haciendo mejoras, agregando el doble seguimiento en nuevas áreas, añadiendo o expandiendo terminales, y aplicando la tecnología para hacer que sus redes operen de manera más inteligente y más rápida.

Como ejemplo, Decker señala la nueva terminal de CSX en Pittsburgh. “CSX también anunció planes para construir una instalación en Rocky Mount, Carolina del Norte, actualmente programada para su apertura en 2020”, dice. “Se trate de nuevas instalaciones que reducen la duración de los transportes de acarreo, o de nuevas ofertas de rutas entre las terminales existentes, cualquier aumento en la densidad de la red intermodal hace que el servicio sea mucho más atractivo para los transportistas.”

A veces, un ferrocarril Clase I ni siquiera necesita construir una instalación para hacer disponibles nuevas opciones. “CN [Canadian National] ha sido muy creativo, asociándose con varios ferrocarriles de línea corta para ayudarles a dar servicio en áreas donde de otra manera no tendrían una rampa”, asegura LaGore.

Por ejemplo, por medio de una asociación con el ferrocarril Indiana Railroad, CN ahora ofrece servicio desde los puertos de la Costa Oeste



En el segundo trimestre de 2017, el volumen intermodal total registró su mayor crecimiento en tres años.

de Canadá a Indianápolis, lo que permite a los transportistas evitar la congestión que encontrarían en Los Ángeles-Long Beach y Chicago.

### Intermodalidad al otro lado de la frontera

Los cargadores que mueven mercancías entre Estados Unidos y México recibieron buenas noticias en diciembre de 2016, cuando BNSF y Kansas City Southern lanzaron conjuntamente un nuevo conjunto de servicios intermodales transfronterizos. Una nueva ruta conecta a Chicago con Dallas/Fort Worth con servicio cinco días a la semana desde y hacia Monterrey, San Luis Potosí o Toluca, y un servicio adicional a Laredo, Texas.

“Estos servicios ofrecen tiempos de tránsito que son competitivos con las opciones por carretera y, a diferencia de los envíos por camión, no tienen que detenerse en la frontera para el despacho de aduanas”, observa Tom Williams, vicepresidente de productos de consumo de BNSF. “En vez de ello, los envíos viajan en depósito, realizando el despacho de aduanas en el origen y en el destino en México”.

BNSF también comenzó un nuevo servicio intermodal en 2016 entre el noroeste y Texas.

Además de agregar terminales y rutas, los ferrocarriles Clase I también continúan actualizando su infraestructura. BNSF, por ejemplo, ha estado agregando una doble vía a su Southern Transcon, el corredor entre el sur de California y Chicago, desde 1992.

“En 2016, construimos el nuevo puente del río Pecos y la línea secundaria en Nuevo México, de modo que tenemos una vía 99.8 por ciento doble a lo largo de esta ruta”, señala Williams. “Esto permite un mayor volumen, una mayor velocidad y una mejor fluidez”. BNSF también ha invertido \$5 mil millones de dólares en los últimos años en el mantenimiento y la expansión de su Corredor Norte, desde el noroeste del Pacífico hasta Chicago.

Junto con las mejoras de seguimiento, las mejoras a las terminales son cruciales para un servicio intermodal rápido y confiable. BNSF ha gastado más de 1.2 mil millones de dólares desde 2002 en proyectos para

ampliar la capacidad y aumentar la velocidad en sus centros intermodales, advierte Williams. Por el lado de la capacidad, está agregando más vías, más grúas de carga y descarga de trenes, y más estacionamiento para remolques y contenedores.

BNSF también está implementando tecnología para acelerar el transporte de mercancías hacia y desde sus instalaciones. Por ejemplo, en sus terminales de Phoenix, Houston y St. Paul, el ferrocarril está implementando tecnología nueva para sistemas de puertas automatizadas (AGS), con identificación biométrica de conductores, reconocimiento de placas de licencia y portales de inspección de neumáticos.

“El sistema AGS reduce la cantidad de tiempo que un conductor pasa en nuestra puerta de entrada de tres a cinco minutos a tan solo 30 segundos”, señala Williams. El 85 por ciento de la carga que se mueve a través de las instalaciones de BNSF pasará por un AGS cuando la tecnología esté completamente instalada y funcionando en esas tres terminales.

A pesar de este tipo de actualizaciones, la congestión de la terminal



sigue planteando desafíos para el transporte intermodal. “Es un problema complejo que está conectado con la estacionalidad y los patrones semanales de la comunidad naviera”, señala McKendry. Algunas regiones han visto mejoras, pero otras, como Chicago, siguen teniendo dificultades debido al volumen de demanda y la concentración de la red en esa área.

### Moviéndose con precisión

Las soluciones prometedoras sí existen. “Los sistemas de reserva, aunque imperfectos, ayudan a dar visibilidad a los operadores ferroviarios y portuarios sobre la llegada y salida de los camiones”, comenta McKendry. “Los ferrocarriles de precisión pueden conducir a la salida oportuna y la ubicación de los trenes en las terminales. El consenso sobre una mejor ruta ferroviaria alrededor o a través de Chicago también permitiría una reducción de la congestión”.

La precisión ferroviaria, un concepto defendido por Hunter Harrison, el nuevo director ejecutivo de CSX, operan trenes con un horario ajustado, independientemente de si están vacíos o llenos. El paso a la precisión ferroviaria ha ganado una gran publicidad.

“Ha tenido un comienzo difícil”, advirtió Decker. “Se desconoce si esos cambios se verán recompensados con mejoras en el servicio a largo plazo”.

Mientras que los ferrocarriles mejoran sus redes, los 3PL y las compañías de mercadeo intermodal también trabajan para dar a los transportistas más dinero por el servicio intermodal. NFI, por ejemplo, promueve el uso de contenedores que están contruidos para asentarse en un vagón intermodal, lo que permite el doble apilamiento, una estrategia que el ferrocarril no puede usar cuando carga un remolque OTR en un vehículo de plataforma plana.

“El doble apilamiento a menudo conlleva importantes ventajas económicas para la comunidad naviera y para los propios ferrocarriles”, comenta McKendry.

Desde que UPS lo adquirió en 2015, Coyote Logistics ha obtenido



**La Autoridad Portuaria de Carolina del Sur invirtió \$5.3 millones de dólares para mejorar su puerto interior de 50 acres en Greer. La operación permite a fabricantes como BMW almacenar y mover materiales rápidamente para cumplir con los plazos de producción ajustados.**

acceso de bajo costo a los contenedores intermodales que UPS necesita repositionar, y que de otro modo se moverían vacíos. Coyote ha usado esos contenedores para ayudar a algunos clientes.

Por ejemplo, un importante expendedor de alimentos envasados solía llevar cargas de camión desde el área de Greensboro, Carolina del Norte, a Chicago y Nueva Jersey. “UPS constantemente tenía equipo excedente en Greensboro y acceso a la rampa intermodal de Greensboro, que hasta hace poco era exclusiva de UPS”, dice Decker. “Coyote utilizó este exceso de capacidad para usar y crear una solución intermodal que antes no estaba disponible”.

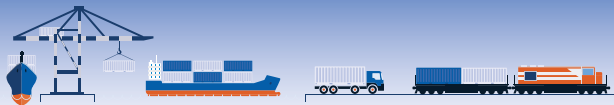
Coyote ofreció ayuda similar a un importador que transportaba mercancías de alto valor por camión desde PortMiami a un distribuidor en Alabama. El servicio de carga por camión era mucho menos costoso que la opción intermodal disponible. Pero después de varios robos de carga en el camino, el expendedor buscó una

alternativa.

“Sucede que la ruta de Miami a Jacksonville era una ruta de reposicionamiento vacío para UPS”, explica Decker. “Coyote usó esa capacidad intermodal vacía y dedicó una opción de transporte competitivo desde Jacksonville al distribuidor en Alabama”. La solución costaba aproximadamente lo mismo que OTR y ofrecía una mayor seguridad de la carga.

### El ferrocarril toma puertos hacia el interior

Otra fuerza que ha hecho que el intermodal sea atractivo para los transportistas en los últimos años es el desarrollo de nuevos puertos interiores: terminales ferroviarias que proporcionan fábricas y centros de distribución con conexiones fáciles a los principales puertos marítimos. La Autoridad Portuaria de Carolina del Sur (SCPA) opera un puerto interior en Greer desde 2013. En marzo de 2017, comenzó la construcción de una segunda instalación, Inland Port Dillon.



Inland Port Greer extiende las operaciones del Puerto de Charleston 200 millas al interior. “Cada vez que puede construir infraestructura relacionada con el ferrocarril de contenedores de corta distancia para tener un servicio nocturno de trenes, eso es algo bueno”, dice Jim Newsome, presidente y CEO de SCPA.

Una base de ocho a 10 clientes cerca de Greer, más la presencia de una línea de Norfolk Southern (NS), alentó a la SCPA a desarrollar Inland Port Greer. Uno de esos clientes clave fue BMW Manufacturing.

“BMW había indicado su disposición a NS para cambiar su volumen contenerizado al ferrocarril de corto recorrido”, comenta Newsome. “Dijimos: ‘Tenemos algunas propiedades en Greer y nos gustaría construir un puerto interior’. Así es como comenzó”.

La planta de BMW en Spartanburg, Carolina del Sur, al lado de Greer, es su planta de manufactura más grande del mundo. En 2016, reunió alrededor de 411,000 vehículos. La planta importa componentes de Europa a través del Puerto de Charleston. También utiliza Charleston para exportar cuerpos pintados con kits de montaje de automóviles y todos los componentes necesarios a Rusia, Brasil, Tailandia y otros mercados donde las regulaciones de importación alientan a las empresas a realizar el ensamblaje final en las plantas locales.

Antes de que SCPA desarrollara el puerto interior, BMW utilizaba camiones para trasladar contenedores hacia y desde Charleston.

Sin embargo, hace algunos años, los volúmenes de envío alcanzaron un punto en el que el transporte intermodal tuvo un mejor sentido económico. “BMW estaba buscando mover la carga de la carretera al ferrocarril, NS estaba lista para este negocio y la SCPA estaba lista para expandir su negocio a un puerto interior”, señala Alfred Haas, gerente de departamento de material y control

de transporte de BMW Manufacturing en Spartanburg.

NS mueve alrededor de 250 contenedores desde el puerto a Greer para BMW cada noche. Thoroughbred Direct Intermodal Services, una subsidiaria de NS, administra el inventario de BMW en el puerto interior, entregando componentes a la línea de ensamblaje según sea necesario. “Le damos una señal al puerto interior, y recogen el contenedor marítimo y lo colocan en un chasis”, explica Haas. “Hemos acordado un lapso de 90 minutos para mover los contenedores a nuestro lugar y descargarlos, de modo que las piezas se utilicen varias horas después en la línea de ensamblaje”.

### Reducción de costos y huella

El socio de logística también entrega piezas desde Spartanburg a un centro de consolidación de BMW, donde carga y entrega contenedores marítimos a Inland Port Greer para la transferencia ferroviaria al Puerto de Charleston.

Además de ahorrar dinero, BMW ha reducido su huella de carbono al cambiar de OTR a intermodal. “Con 250 camiones moviéndose en dos sentidos, logramos una tremenda reducción de las emisiones de CO2 al llevar esos camiones al ferrocarril”, dice Haas.

Las instalaciones en Inland Port Dillon serán similares a las de Inland Port Greer, un conjunto de largas plataformas de concreto con máquinas elevadoras a lo largo de la red ferroviaria principal. El nuevo puerto está en la línea CSX que corre entre Charleston y Rocky Mount. El minorista Harbor Freight Tools servirá como el cliente ancla en Dillon, recibiendo la carga que importa a través del Puerto de Charleston.

La región de Dillon es también el hogar de varios exportadores, por ejemplo compañías que producen pulpa de madera y productos agrícolas, que podrían enviar contenedores en los ferrocarriles a Charleston.

“Es importante tener un flujo de

contenedores razonablemente equilibrado”, dice Newsome. Un énfasis demasiado fuerte en las importaciones o exportaciones en un puerto interior puede aumentar los costos, ya que los contenedores vacíos deben ser reubicados.

Los puertos interiores son parte de la estrategia continua de la SCPA para fomentar y atraer el transporte intermodal. “Cuando me uní al puerto en 2009, movíamos solo el 12 por ciento de nuestro volumen en contenedores ferroviarios intermodales”, recuerda Newsome. “Ahora movemos un 22 por ciento en un volumen mucho mayor”.

Debido a que el Puerto de Charleston no cuenta con instalaciones ferroviarias en el muelle, comenzó su propio programa de acarreo ferroviario, controlando y coordinando todos los movimientos de contenedores hacia y desde los ferrocarriles. “Facilitamos a las líneas navieras el transporte por ferrocarril a través de nuestro puerto”, dice Newsome. “Hemos crecido de aproximadamente 80,000 contenedores intermodales ferroviarios por año a aproximadamente 300,000”.

Junto con el nuevo Inland Port Dillon, los transportistas intermodales pueden esperar una nueva instalación en el puerto de Charleston. Esta es una instalación de transferencia de contenedores en construcción por Palmetto Railway, una línea de corta distancia propiedad del estado de Carolina del Sur. Estará cerca de la nueva terminal de contenedores Hugh K. Leatherman, Sr., que la SCPA espera abrir en 2019.

“Esta instalación tendrá un camino de acceso privado a la instalación de transferencia intermodal”, dice Newsome.

Gracias a desarrollos tales como los de Carolina del Sur, más los esfuerzos de los ferrocarriles y las continuas preocupaciones sobre la capacidad del transporte por camión, incluso más transportistas pronto podrían incluir el ferrocarril intermodal en sus estrategias de transporte rentable. ■