

"NEA: ALL fue ratificada como concesionaria del ramal ferroviario Mesopotámico", *Región Norte Grande*, Argentina, 07 de enero de 2008.

Consultado en:

<http://www.regionnortegrande.com.ar/?noticia=9590>

Fecha de consulta: 22/04/2014.



La brasileña América Latina Logística (ALL) fue ratificada como concesionaria de los ramales Mesopotámico y Central, por la Unidad de Renegociación de Contratos (UNITREN) el pasado mes de diciembre, según comunicó la compañía.

Según el diario digital Misionesonline, la noticia no favorece al sector productivo de la región NEA, que durante todo el año denunció la pérdida de competitividad que enfrenta “por no contar con un el servicio del tren de carga”, ya que ALL desplazó la carga argentina para atender “un convenio millonario con la sojera Agrenco”.

Por otra parte, los empresarios locales afirman que la compañía ferroviaria incrementó en forma abrupta los costos aplicando “las tarifas más caras del mundo”.

Si bien no se refleja en las vías ni en la prestación del servicio que prestan, ALL lleva invertido más de 180 millones en el país y cuenta entre sus clientes a empresas como Repsol, Monsanto, Scania, Acidar y Grobocopatel, entre otras.

También la concesionaria informó que “al cierre de 2007 se habría transportado un total de aproximadamente 6 millones de toneladas aumentando casi un 50 por ciento más que en año 2000 (3,9 millones)”, aunque no detalló a que productos y clientes correspondía el volumen de carga, ya que se estima que la gran mayoría de los vagones se ocupa para trasladar la soja brasileña.

Sin embargo, desde el punto de vista de la compañía, “tras doce años de presencia en Argentina, concluye un 2007 exitoso en términos comerciales e institucionales”.

“En materia comercial, incrementamos en un siete por ciento el tráfico de toneladas

transportadas en la División ALL Central y en un 2% en ALL Mesopotámica. Además, aumentamos un 3 por ciento el tráfico en kilómetros recorridos en toda la Mesopotamia”, explicó Hernán Pesqueira, gerente de Relaciones Institucionales de la firma.

Reclamos sin respuestas

Las quejas por el pésimo servicio del tren de carga siempre existieron, al igual que los reclamos por el mantenimiento de las vías que provocan frecuentes descarrilamientos; pero los problemas se agudizaron en 2007 cuando diversas empresas de la Mesopotamia denunciaron que “la compañía desplazó la atención de la carga de los clientes argentinos para cumplir con un contrato millonario con la sojera brasileña Agrenco, que asumieron sin haber ejecutado las inversiones necesarias para absorber la significativa demanda que enfrentarían en el volumen de carga desde el NEA. No hubo previsión”, aseguraron.

El convenio con Agrenco se firmó en 2006 para mover 600.000 toneladas de granos en 2007 y un millón de toneladas a partir de 2008, para trasladar soja desde Paraguay y Bolivia a Brasil, pasando por las vías argentinas.

En forma abrupta, las empresas enfrentaron diversas situaciones: la suspensión del servicio o la reducción del volumen habitual de la carga, el incumplimiento en los plazos de entrega (de 15 a 40 días en algunos casos) y un incremento en las tarifas de un 35% hasta un 50%. Toda esta situación provocó pérdidas millonarias y restó competitividad a las empresas de la región.

La única alternativa es optar por el transporte de carga en camión, aunque cuando se trata de escala, ningún número cierra, sobre todo tratándose de empresas del noreste de Corrientes y Misiones, que están más distantes de los puertos de exportación.

Empresarios misioneros dedicados a la exportación de distintos productos consideraron que la alta dependencia al transporte por camiones que presenta la matriz logística regional, representa una seria desventaja frente a compañías de otras regiones que tienen opciones

más baratas para trasladar sus cargas. Indicaron que no pueden usar el tren que opera la empresa brasileña América Latina Logística porque el servicio es lento, poco confiable e impone restricciones de tiempo y espacio a los usuarios de la región.

Los empresarios misioneros consideraron que la operadora ferroviaria los discrimina, ya que mientras presta servicios regulares a sus grandes clientes de Brasil a las empresas de la región les exige que soliciten el servicio con hasta diez días de antelación a cada operación de carga.

Las grandes dificultades que impone la prestataria del tren de cargas a sus clientes de la región provocó incluso la queja de la Cámara de Comercio Exterior de Misiones (Cacexmi), entidad desde la que alertaron por una caída en la competitividad exportadora de la región a causa del deficiente servicio ferroviario que brinda la firma brasileña.

En consonancia con los planteamientos empresarios, el diputado provincial Miguel López presentó un proyecto pidiendo informes a la Nación por el mal funcionamiento del tren de carga.

Con la decisión del Estado Nacional de ratificar la concesión del contrato, todo indica que durante el 2008 el sector productivo de la región nuevamente sufrirá el pésimo servicio del tren de carga ALL Mesopotámico o deberá prescindir del mismo, como muchas empresas debieron hacerlo en 2007, afectando la competitividad y rentabilidad.