



TRANSPORTACIÓN DE CARGAS

Las mismas demoras de siempre

De las 53.3 millones de toneladas de cargas previstas a transportar en el país durante el primer semestre, 22.6 millones eran responsabilidad del MITRANS. Este plan no pudo cumplirse principalmente por atrasos en las operaciones de carga y descarga de las mercancías

MAYLIN GUERRERO OCAÑA

DENTRO DEL BALANCE de cargas del país, las empresas especializadas del Ministerio de Transporte (MITRANS) debían participar en el 67 % del tráfico de cargas producido en el primer semestre. Además, el ferrocarril tenía que asumir 600 millones de toneladas de cargas que movían por carretera algunos organismos con sus propios medios. Almacenar estas producciones en contenedores y transportarlas en tren significaría lograr mayores niveles de eficiencia.

Un balance de cargas diseñado a tono con los Lineamientos 270, que demanda el empleo de los esquemas y medios más eficientes para cada tipo de transportación; y el 276, que pide incrementar el uso de los contenedores dentro de la estructura de cargas, así como la eficiencia en su operación.

Sin embargo, la realidad indica que al cierre del semestre el MITRANS solo había participado en el 55,8 % del tráfico producido en la nación. De las 22.6 millones de toneladas de cargas planificadas a trasladar en esta etapa, el organismo trasladó 22.1 millones, para un 97,5 % de cumplimiento.

REALIDADES ADVERSAS QUE NO DEJAN DE REPETIRSE

Aunque en la actividad de trasiego de cargas incidieron negativamente la utilización ineficiente de las capacidades de transportación y el coeficiente de disponibilidad técnica de las propias empresas especializadas del MITRANS, que no es el mejor y más completo, todavía imperan otras causas que determinaron en gran medida el incumplimiento de lo planificado.

Se trata de las demoras en las operaciones de carga y descarga de los camiones y equipos ferroviarios, y la recepción de los contenedores. Esto se debe al incumplimiento de los tiempos de rotación programados, o sea, la cantidad de viajes diarios que debe realizar un vehículo según la cantidad y el tipo de carga a mover.

Por ejemplo, "la rotación de los camiones se planificó para 1.5 viajes diarios y se comportó en 1,2; lo que produjo pérdidas estimadas en diez toneladas menos por cada viaje que se debía realizar. En total, la rama automotor dejó de transportar más de un millón y medio de toneladas", dijo a **Granma**, Antonio Ramos Rodríguez, director de Transportaciones de Carga del MITRANS.

Camiones con destinos a la Agricultura, Comercio Interior, Industria Alimentaria, Grupo Empresarial Azucarero (AZCUBA), ministerios de Industrias, y de Energía y Minas, no pudieron ser descargados a tiempo porque en algunos centros de estas entidades que tienen contratados los servicios transportistas del MITRANS, no estaba organizado el trabajo para el horario nocturno, de madrugada, o fin de semana, o también porque no existían las condiciones necesarias para la descarga.

LAS DEMORAS TAMPOCO DEJAN AVANZAR AL TREN

Los retrasos en las operaciones de carga y descarga de los equipos ferroviarios provocaron en gran medida que el ferrocarril dejara de transportar 900 mil toneladas. Según Ramos Rodríguez, la rotación de las casillas debió comportarse en 12 días y, como promedio, lo hizo en 14.

En este sentido, las transportaciones de fertilizantes y sal son las que ocasionan los mayores retrasos. En el primer caso, las demoras tienen un promedio de 21 días; mientras que en el segundo el tiempo de rotación oscila entre los 15 y 17 días. ¿El motivo? Las casillas ferroviarias son utilizadas, por diversas razones, como almacenes para los productos. Una visita de **Granma** al centro de carga y descarga del capitalino municipio de La Habana Vieja así lo confirmó.

En ese lugar, el único del país que cuenta con un gran almacén, se encontraban sacos de sal que no habían sido retirados a tiempo. ¿La razón? La Empresa Nacional de la Sal (ENSAL) no había hecho los contratos con la Unión de Camiones (UDECAM) del Transporte para llevar la sal a sus destinos finales y, por ende, se le cobraba el almacenaje extra del producto, con un impacto negativo en nuestra economía porque al final es el Estado el que paga por esta ineficiencia.

"Aquí las cargas más demoradas son las de sal y fertilizantes. Hasta que la sal no esté en la puerta del cliente, este producto es responsabilidad de ENSAL", comenta Lino Sánchez, jefe de operaciones del centro.

Pero no solamente los fertilizantes y la sal presentan este tipo de problemas. También los silos dedicados a cargar cemento, parque único y especializado, cuya rotación está prevista para siete días y se comporta en 14. En este caso, las demoras son provocadas por el tiempo que se emplea para eliminar los restos de cemento que quedan en los silos, y porque se utilizan como almacenes estos medios ferroviarios.

"Las capacidades son insuficientes en las graneleras y se quedan ocupados los silos con el cemento que no se pudo descargar por falta de espacio. A veces no hay yeso para producir cemento, áridos, o piedra para transportar", explica Ramos Rodríguez.

RETRASOS EN EL TRASPASO DE CARGAS HACIA EL MITRANS

El traslado de los volúmenes de carga, de origen y destino mayorista de los organismos hacia las empresas transportistas del MITRANS, que operan con mayor eficiencia, es una actividad que hoy anda por mejor camino. Sin embargo, todavía existen algunos retrasos en su cumplimiento.

De las 600 mil toneladas de cargas de las distintas entidades que se iban a poner en contenedores y transportar por ferrocarril en este primer semestre, solo se traspasaron 73 mil



FOTO DEL AUTOR



FOTO: PASTOR BATISTA

toneladas de cargas, pertenecientes a los ministerios de Industrias y de la Agricultura, fundamentalmente.

El Ministerio de Transporte no pudo asumir ciertas producciones del Ministerio de la Construcción, por incidencias de este organismo.

"Más de 120 mil toneladas de producciones terminadas de la Construcción todavía hoy se realizan por carretera, pudiéndose emplear este otro modo de transportación, con mayor eficiencia. Además, más de 200 mil toneladas de áridos fueron inscritos en el plan para su traslado por tren, y no se ha hecho", explica el director de Transportaciones de Cargas.

Resulta inadmisibles que, en aras de lograr que la economía marche por mejores derroteros, todavía existan incomprensiones y falta de apoyo de los organismos a la hora de traspasar sus cargas a las empresas del MITRANS especializadas en transportación.

Por otra parte, también deben ser mayores los esfuerzos que deben hacerse para que los mecanismos encargados de impedir las demoras innecesarias en las operaciones de carga y descarga de mercancías, funcionen con la eficiencia requerida. Mientras esto no suceda, la economía nacional seguirá enfrentando serias trabas para su avance.