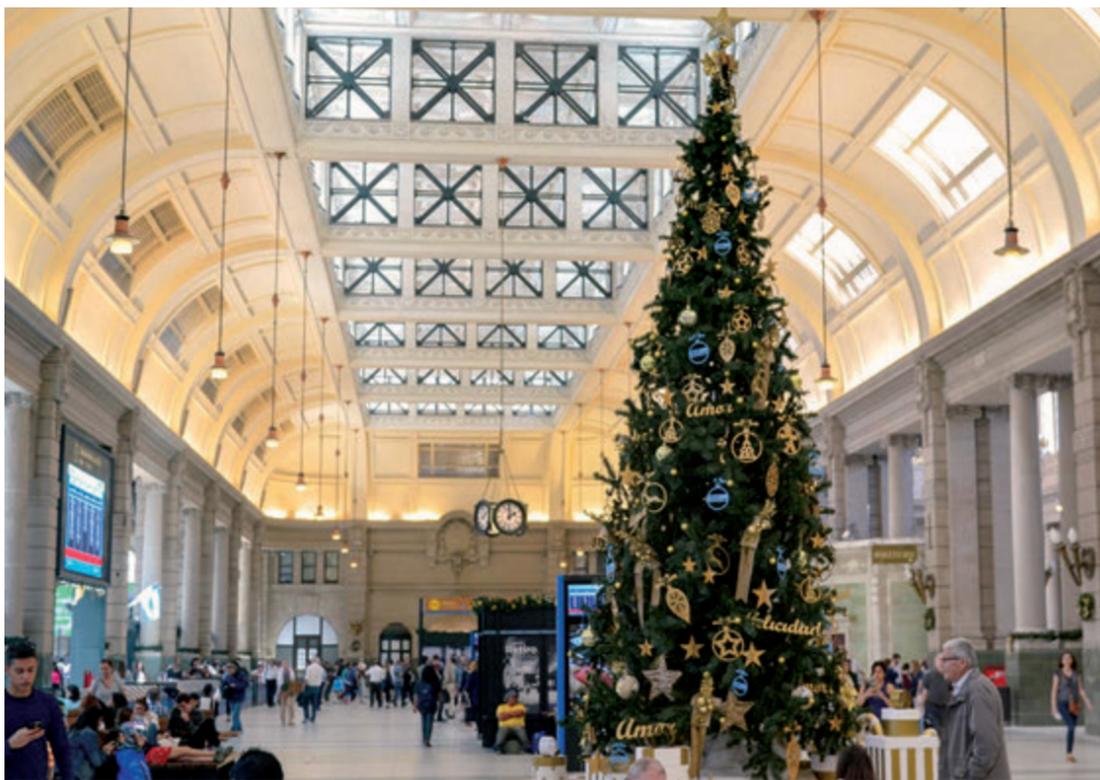


Los trenes son protagonistas

El presidente de Trenes Argentinos Operaciones, Marcelo Orfila, explica las bases de la nueva política ferroviaria pública: foco en el bienestar del usuario, estaciones amigables y licitaciones transparentes.



A nuevo. La estación Constitución, del FC Roca.

La sede de Trenes Argentinos Operaciones está ubicada en el viejo edificio pegado a la estación del Ferrocarril Mitre, en Retiro, en diagonal a la Plaza San Martín. Esta sociedad del Estado maneja y administra todos los trenes de pasajeros que circulan por el país, con la excepción de dos líneas concesionadas, según explica su presidente, el contador Marcelo Orfila, con una larga trayectoria como ejecutivo en el ámbito privado. Orfila recibe en su oficina libre de humo y habla con la erudición de un ferroviario de toda la vida. Desde hace tres años, su responsabilidad es lograr que el casi un millón y medio de personas que cada día sube a un tren pueda llegar a destino puntualmente sin contratiempos. Y, por supuesto, aumentar la cantidad de pasajeros.

-¿Qué objetivos se propuso

para su gestión al frente de los ferrocarriles?

-Para contestar eso, primero hay que saber de dónde arrancamos. Desde hacía mucho tiempo el tren se había convertido en un enigma indescifrable de horarios y de tiempos; pero en tres años mejoramos la puntualidad, básicamente porque ahora tenemos en funcionamiento todas las formaciones de cada línea. En el Mitre, por ejemplo, estaban activas sólo 18 de las 25 formaciones y hoy circulan todas. Justo ahora convocamos a una licitación de 70 formaciones, unos 560 coches para sumar a todo el sistema ferroviario, el pliego se va a abrir en diciembre. Hemos trabajado mucho para aumentar la frecuencia de los trenes, mejorar su mantenimiento y reducir el índice de desperfectos, porque un tren que para hace retrasar a todos los que vienen detrás. También

TE ESPERAMOS EN LA ESTACIÓN DE TRENES DE RETIRO, RAMAL MITRE.

Vení a conocer nuestro innovador Centro de Atención, con horario extendido y 4 cajeros automáticos, para que puedas realizar todas tus operaciones de forma rápida y simple.



0810-555-2355
macro.com.ar

Macro

Tu Banco cerca,
siempre

PARA MÁS INFORMACIÓN, CONSULTE EN WWW.MACRO.COM.AR O AL 0810-555-2355



trabajamos en mejorar el estado de las estaciones: la limpieza, los baños, la oferta comercial y la seguridad. Instalamos más de 2.000 cámaras y queremos llegar a 3.600 el año que viene. Según nuestras mediciones, el uso del tren aumentó un 56 por ciento durante nuestra gestión. Entendemos que esto es así porque empezó a ser confiable, y por eso la gente lo usa más.

-¿Con qué modalidad se hacen hoy las compras para los ferrocarriles?

-Tratamos de licitar todo y de no hacer compras directas. Para ofertar por estos 560 vagones vinieron empresas de todo el mundo a informarse, porque ahora las licitaciones son abiertas y puede participar cualquiera. Obviamente, pudieron ofertar también argentinos. Además, los pliegos se publican gratis en internet, ya no se venden como antes, así que nadie sabe quién más se va a presentar.

.Para darse una idea: ¿cuánto cuesta comprar un vagón?

-En promedio, un vagón eléctrico cuesta un millón de dólares.

-¿Se los puede mantener y reparar en Argentina, con mano de obra y know how local?

-Bueno, para eso yo mismo tomé la decisión de reactivar los talleres ferroviarios históricos, que estaban cerrados desde hacía años porque las reparaciones se tercerizaban a empresas privadas. Pusimos a funcionar, entre otros, el taller de locomotoras de Remedios de Escalada, el de aditamiento para trenes eléctricos de Llavallol y los de Castelar y Victoria. En Tolosa reabrimos un taller enorme que estaba abandonado gracias a un crédito del BID de 90 millones de dólares, y construimos uno nuevo en Tapiales. Así pudimos hacer nosotros la revisión bianual, con un ahorro de 30 millones de dólares, y ahora vamos a hacer las penta anuales. Los operarios de los talleres, además, están fascinados porque se los capacitó en reparación de eléctricos. Conocían sólo los trenes antiguos a gasoil.

-¿En el resto del país se están llevando a cabo acciones parecidas?

-Buena pregunta. La verdad es que había tanta demora en la inversión que hubo que fijarse prioridades. Si tenemos 400 millones de pasajeros en el Área Metropolitana y cinco millones como máximo en el interior y en los trenes regionales, no queda más remedio que

poner el foco aquí. Además, en el interior las vías no son nuestras sino de los concesionarios de carga. Lo que hicimos en trenes de larga distancia y regionales fue comprar material rodante, mejorar estaciones y arreglar vías en lo que tiene que ver con la seguridad. Ya renovamos las formaciones a Mar del Plata y le agregamos más servicios, igual que en Córdoba y Rosario. Todos trenes cero kilómetro, impecables, con aire acondicionado. Les cambiaron la vida a la gente, que antes viajaba con los vidrios rotos, muertos de frío y con su propia frazada. Además, en todos los trayectos bajamos los tiempos.

-¿Las obras de restauración en las terminales de Retiro y Constitución eran prioritarias?

-Sí, por supuesto, porque nuestro criterio es centrarnos en la experiencia de viaje del usuario. Incorporamos la visión integral de una empresa de servicios enfocada en el pasajero, en mejorarle la vida. Entendemos que el viaje no sólo transcurre arriba del tren sino en todo el entorno, y por eso recuperamos las terminales para devolverles su esplendor original. También dejamos como nueva a la de Once y está en obra la terminal del FC San Martín, que vamos a inaugurar en 2019, junto con el viaducto de la avenida Juan B. Justo.

-¿Todas las terminales tienen un manual de operación?

-Sí. Ahora todas las terminales tienen un manual de operación en el que se fijan normas como, por ejemplo, el horario para sacar la basura, que antes se hacía en cualquier momento, y se recuperaron espacios para el disfrute de los pasajeros. Por eso, uno de los objetivos fue ordenar los halls de las terminales, que eran un desastre, para sacar la venta ilegal e instalar locales comerciales y servicios que la gente realmente necesita. De hecho, nosotros fuimos los primeros sorprendidos por haber atraído a marcas como Starbucks, Burger King, Alma de Comidas o Todo Moda. Pero el dato más relevante es que muchas de estas acciones surgieron de las encuestas que hicimos entre los pasajeros para conocer sus necesidades.

-¿Qué arrojaron las encuestas?

-Por ejemplo, que la gente quería cajeros automáticos, y entonces en Retiro pusimos directamente una sucursal del Banco Macro. Pedían poder pagar las facturas, y pusimos cadenas de

BAÑOS HIGH TECH EN EL FC MITRE

La estación San Isidro del Ferrocarril Mitre estrenó equipamiento robotizado para automatizar sus sanitarios. Los nuevos lavatorios, mingitorios e inodoros son de acero inoxidable, para ofrecer el servicio más higiénico posible, se accionan en forma automática mediante sensores y permanecen cerrados por acción magnética cuando no se los utiliza. Fueron provistos por la firma Domus y se espera que su prestación sanitaria sea eficiente y aséptica, para prevenir contagios entre usuarios.

TRENES ARGENTINOS EN NÚMEROS

1.400.000

pasajeros cada día hábil
52 % más que en 2015

22.800

empleados

560

vagones eléctricos a punto
de adquirirse en licitación

140

estaciones remodeladas en
toda el Área Metropolitana
de Buenos Aires

2.000

cámaras de
seguridad instaladas

70

locales comerciales
nuevos en las terminales
y estaciones intermedias

56%

más se incremento
el uso de los trenes



pago y El Estado en tu Barrio, donde se pueden hacer trámites de todos los servicios de la Nación, la Ciudad o el municipio. De hecho, el de Constitución pasó a ser el número uno, con más de mil trámites por día. Pero también se hicieron acciones parecidas, aunque a otra escala, en las estaciones intermedias. Allí la gente pidió farmacias, cadenas de electrodomésticos o locales de compostura de ropa y calzado. Así, la idea es que el ferrocarril se incorpore con una nueva identidad a la vida de la gente. Y lo estamos logrando.

-¿Hay que lidiar con nuestra historia reciente, que brinda varios motivos para desconfiar del tren, o al menos de algunas líneas?

-Eso es justamente lo que queremos dejar atrás, y para eso, entre otras medidas, estamos incorporando un sistema japonés de frenado automático que le permite al tren detectar con una antena el peligro de colisión y activar solo el freno. Eso pudo haber evitado la tragedia de Once en 2012 o la Castelar en 2013. Hoy lo estamos instalando en el Roca y esperamos hacerlo el año que viene en todos los metropolitanos .

CULTURA CORPORATIVA

Al asumir, las actuales autoridades de los ferrocarriles se encontraron con reclamos de los empleados por vestuarios, salas de descanso, comedores y cocinas, entre otros. "Entendimos que tenemos que dar todas las comodidades para cambiarse, descansar y comer, porque si no, tampoco es lícito exigir más", explica Marcelo Orfila, presidente de Trenes Argentinos Operaciones. Esto marcó el comienzo de lo que el funcionario define como un "cambio cultural ligado a la revalorización del empleado ferroviario y a la calidad del servicio que presta". Por ejemplo, que nadie más atienda al público mirando el celular. El siguiente paso fue firmar un nuevo convenio colectivo "basado en la capacitación y la meritocracia", como lo define Orfila. Además, se decidió publicar en internet todas las vacantes que se generan en Trenes Argentinos Operaciones, de modo que los empleados puedan aplicar y cambiar de puesto incluso en otros ferrocarriles.



A bordo. Marcelo Orfila, titular de Trenes Argentinos Operaciones.



f i Instagram AlmaBuenDiaCafe



Somos el complemento perfecto a tus necesidades.

Deja que nosotros nos ocupemos del cuidado de tu Camión, Maquinaria Vial, Tractor, Motor Estacionario, Grupos Electrógenos y Vehículos de la línea Liviana. Tenemos toda la gama completa en Filtros Industriales.

www.mtu-allison.com.ar | info@mtu-allison.com.ar



volmedia
PUBLICIDAD EN VÍA PÚBLICA

www.volmedia.com.ar

Proyecto S.U.M.A.: Optimizar la gestión interna

Trenes Argentinos encaró la sistematización de todos sus procedimientos internos y prácticas de gestión con el asesoramiento de la empresa tecnológica Baitcon.



Reestructuración en marcha. Mardelo Orfila explica las reformas en la gestión administrativa de la empresa.

En un contexto de mercado donde se necesita ser cada vez más eficiente, Trenes Argentinos tenía el desafío de responder efectivamente a las necesidades de negocio y garantizar el cumplimiento de manera sistematizada de las normativas contables legales y de la industria en los territorios donde opera en la Argentina.

Para ello, era necesario contar con un sistema de gestión que cubra las necesidades de las diferentes áreas e integre los procesos organizativos con un adecuado sistema de control interno.

Proyecto S.U.M.A.

Desde Mayo 2018 se está llevando a cabo el Proyecto S.U.M.A. (Simplificar, Unificar, Mejorar, Ar-

monizar), de 3 años aproximadamente, que cumplirá con la estandarización y centralización de los procedimientos incorporando las mejores prácticas de gestión.

Los objetivos principales que se persiguen con todo esto son:

- Mejorar la gestión administrativa, financiera, contable, presupuestaria y de recursos humanos.
- Contar con información adecuada y oportuna para mejorar la toma de decisión de la alta gerencia y dirección.
- La sistematización y confiabilidad de la información.

Las áreas involucradas en el alcance del proyecto son: Administración y Finanzas, Planeamiento Comercial Corporativo, Recursos Humanos, Comercial y Operaciones

Ganar agilidad en la gestión para responder más eficientemente a los requerimientos del entorno es una de las ventajas de la digitalización. Gracias a esto, la compañía evoluciona hacia la profesionalización, generando mayor nivel de eficacia en su operación y administración de recursos.

Otro factor importante que genera esta transformación digital es que se fomenta el intercambio de conocimiento y la colaboración entre las distintas áreas, algo muy vigente y necesario en estos últimos tiempos.

Gracias a una relación de largo plazo como partner de SAP, Baitcon creó un paquete de solución basado en las mejores prácticas, parametrizado y localizado para Argentina, basa-

do en el ERP de SAP S/4HANA. Agile Digital Core permite alcanzar la transformación digital, simplifica el proceso de diseño, optimiza los tiempos de proyecto y ayuda a garantizar un alto grado de adherencia al estándar de SAP.

Sobre Baitcon

Baitcon es una empresa de IT perteneciente a Grupo Datco con más de 35 años brindando soluciones de tecnología SAP para la transformación digital de las empresas.

Mediante soluciones innovadoras vinculadas a las últimas tendencias en tecnología, como IOT, IOP, Machine Learning, integrando diferentes dispositivos, plataformas, software en la nube,

entre otras, proporciona una respuesta integral para mejorar la experiencia de los clientes, agilizar la gestión interna, reducir los costos asociados y los costos de TI, incrementar la eficiencia y ayudar a incursionar en diferentes mercados. **Baitcon** cuenta con un expertise en clientes de diversas industrias: Retail, Oil & Gas, Sector Público, Entretenimiento, Seguros, entre otros.

Este informe especial fue producido por SOLE Comunicaciones sin intervención del Departamento Comercial ni Redacción de El Cronista Comercial.



BAITCON

Una empresa de GRUPO DATCO



Soluciones de tecnología SAP para la transformación digital de las empresas.

www.baitcon.com - hola@baitcon.com