

Apoya el gobierno a TFM en el conflicto con Union Pacific

Las dos empresas llegaron a un acuerdo para descongestionar el cruce fronterizo de Laredo

RENATO FLORES CARTAS ♦ **El Economista**

desviar la carga ferroviaria de entrada a México al cruce Brownsville-Matamoras e incorporar tres nuevas líneas ferroviarias al paso fronterizo, mitigarán desahogar el congestionamiento de productos en Laredo.

Estas acciones forman parte del acuerdo a que llegaron la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), Union Pacific y Transportación Ferroviaria Mexicana (TFM) para resolver el conflicto que provocó la saturación de carga en el cruce fronterizo de Nuevo Laredo-Laredo.

El secretario Carlos Ruiz Cristán se reunió ayer en privado con Mario Mohar, presidente y director de TFM, y Juan Manuel Carreón, de Union Pacific, para resolver el primer conflicto entre los concesionarios del servicio ferroviario.

A principios de esta semana Union Pacific acusó a TFM de ocasionar un atraso en el tráfico

ferroviario de Estados Unidos a México que pasa por el cruce entre Laredo y Nuevo Laredo.

Ante este problema, Union Pacific afirmó que tiene varados en la frontera con Laredo unos 2,500 carros de ferrocarril que no pueden cruzar a suelo mexicano, provocando pérdidas a Texas por 1,100 millones de dólares.

Los directivos de TFM consideraron que esta crítica no tiene otro fin que el desviar la atención del público sobre el verdadero problema por el que Union Pacific atrasa su entrega de carga en México.

Mientras Union Pacific, a través de su presidente Dick Davidson, hizo un señalamiento a TFM por el atraso en el trans-

porte de carga ferroviaria.

Para resolver el conflicto, Mario Mohar propuso seis pasos que permitirían destrabar el tráfico en Nuevo Laredo. En la reunión realizada ayer se negó la existencia de conflicto alguno entre TFM y Union Pacific, pese a que se reconoció que desde hace algunas semanas se registran problemas

operacionales en el cruce fronterizo; los cuales derivaron en un congestionamiento de carros. Para resolver esta saturación lo antes posible, ambas empresas junto con el Ferrocarril de Texas, el Kansas City Southern y Burlington North/Santa Fe ofrecerán una serie de locomotoras que permitan agilizar el proceso de carga. Otras de las medidas propuestas contemplan el traslado de carga al cruce Brownsville-Matamoras, principalmente con destinos norte-sur; realizar una precalificación de carros en ambos lados de la frontera que agilice el manejo de productos; una mayor coordinación de las dependencias federales involucradas con el sector ferroviario. Asimismo, TFM estableció un compromiso de mover entre 650 y 750 carros diarios con destino norte-sur para que en un plazo de 10 días se logre abatir el rezago existente.

Estas medidas fueron propuestas desde el lunes pasado por los directivos de TFM. Incluso, su director dijo que la empresa cree que estos significativos pasos permitirán mejorar el intercambio de carga ferroviaria en la frontera común entre México y Estados Unidos.

