

Afectará Union Pacific el comercio entre México y EU

Se trata de un conflicto entre la empresa estadounidense y Transportación Ferroviaria Mexicana, dice el gobierno mexicano

MADIRA MENA Y RENATO FLORES CARTAS ♦ El Economista

El comercio exterior de México se afectará en el corto plazo ante la negativa de Union Pacific para recibir mercancía mexicana que arribe a Estados Unidos por el cruce fronterizo de Laredo.

Si bien los exportadores mexicanos tendrán un impacto negativo debido al embargo que aplicará a partir de mañana la ferroviaria estadounidense, fuentes oficiales aseguraron que la medida obedece al conflicto que tiene esa firma con Transportación Ferroviaria Mexicana.

Ambas empresas se culpaban mutuamente de la saturación de tráfico en la frontera.

El miércoles pasado Union Pacific anunció que no recibirá más carga ferroviaria procedente de México que arribe a Estados Unidos a través de Laredo, con excepción de autos, autopartes y cargamento intermodal.

Según la empresa, toda la carga que llegue deberá ser desviada al cruce de Brownsville, ya que sólo de esta forma logrará acabar con el congestionamiento de casi

6,000 carros que tiene a lo largo de la frontera con México.

Ante esta medida, el sector privado indicó que la principal afectación se dará en su labor de logística, ya que las empresas tendrán que desviar la transportación de su mercancía.

Raúl M. Gutiérrez, presidente de la Cámara Nacional de la Industria del Hierro y del Acero (Canacero), precisó que el cruce de Laredo es por mucho la principal aduana del país.

Destacó

que uno de los mayores usuarios del sistema ferroviario nacional es la industria acerera, debido a los altos volúmenes de exportación y el peso de la mercancía.

Directivos de empresas acereras precisaron que la compañía Transportación Ferroviaria Mexicana, en el poco tiempo que tiene a

su cargo la operación del ferrocarril del norte, ha tenido una labor eficiente.

Aunque estimaron que será difícil que se puedan librar fácilmente de una mercancía de ineficiencia que arrastraba la empresa.

Los exportadores precisaron que hasta el momento han notado cambios favorables en la operación de la compañía, y como muestra expusieron que por ese tramo se transporta la mayor parte de

charrita.

El índice de robos oscilaba en 8% y ahora se ubica en 1%, debido a que la empresa ha contratado a un policía por vagón para evitar su arribo.

Además, ahora se empieza a tener un mayor control de la mercancía, porque antes era común que un vagón se perdiera en algún

punto de Ferrocarriles, sin que nadie supiera el

destino de la mercancía.

Marco Antonio Valenzuela, presidente del Consejo Nacional de la Industria Maquiladora de Exportación, sostuvo que ese sector tendrá una afectación menor debido a que la mayor parte de los industriales utilizan el transporte por carretera.

Por su parte, fuentes oficiales indicaron que la negativa de Union Pacific de recibir carga ferroviaria mexicana en Laredo se debe a los problemas de logística que enfrenta dentro de la Unión Americana y que le impiden terminar con la saturación de carros a lo largo de la frontera.

Aclararon que el embargo obedece a un conflicto de carácter privado entre Union Pacific y Transportación Ferroviaria Mexicana (TFM), el operador encargado de entregar la mercancía en el cruce fronterizo.

Ante ello, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) aparece sólo como un observador del conflicto, el cual deberán resolver por sí solas las empresas.

Aparentemente Union Pacific y TFM llegaron a un acuerdo la semana pasada para evitar un embargo del cruce Laredo-Nuevo Laredo: sin embargo, la empresa estadounidense decidió unilateralmente dejar de recibir mercancía mexicana en ese punto.

