

Notimex, McAllen, 18 de octubre □ Los planes de la mayor compañía ferrocarrilera de Estados Unidos de consolidarse en ese país y en México han generado problemas que afectan el intercambio comercial entre ambos países.

La carencia de personal y de fuerza motriz han sido las principales causas por las que unos 40 mil carros de ferrocarril de la empresa Union Pacific congestionan las principales estaciones de carga en Estados Unidos.

La situación afecta además a las principales terminales en la frontera sur de Estados Unidos, donde el cruce de carga se ha reducido y ha aumentado el tiempo de espera, que de prolongarse encarecería el costo de las materias primas.

Agrupaciones de exportadores de Estados Unidos han hecho un llamado a Union Pacific para que resuelva la situación cuanto antes o de lo contrario pedirán la intervención del gobierno estadounidense.

■ Retrasos y congestión en estaciones

Las carencias de Union Pacific limitan el comercio México-EU

La mayoría de las 100 maquiladoras que operan en Matamoros, Tamaulipas, y Brownsville, Texas, insisten en emplear el ferrocarril por ser más barato que el transporte por carretera.

“El tiempo de entrega de la carga se ha duplicado y a veces hasta triplicado”, dijo el presidente de la Asociación de Maquiladoras de Matamoros, Rolando González Barrón, donde se calcula que el cruce de carros se ha reducido hasta en cinco por ciento.

Aunque el problema surgió hace meses, los problemas con Union Pacific comenzaron hace tres meses; luego de que la compañía anunció la adquisición del otro gigante ferrocarrilero, Southern Pacific, con lo que absorbió el mercado que éste controlaba.

Sin embargo, la falta de equipo —sobre todo de locomotoras— y personal, aunada al aumento del tráfico de carga, resultaron en el congestionamiento de las principales estaciones de costa a costa, ante lo cual la compañía se ha visto obligada a reducir el tráfico.

“En este momento están cruzando (hacia Estados Unidos) entre 200 y 300 carros de ferrocarril diarios, cuando deberíamos estar pasando 500”, dijo el tesorero de la Asociación de Agentes Aduanales de Piedras

Negras, Coahuila, Alfonso Bres.

“El problema no es sólo con la carga que tiene como destino el norte, sino también con la que viene de allá hacia la frontera, pues su arribo se retrasa debido a los problemas de congestión que existen en el interior”, agregó.

Bres informó que su agrupación presentó una carta de protesta a la Union Pacific por los efectos que esa situación genera en el cruce de carga por Piedras Negras, “aunque estamos abiertos al diálogo y no buscamos la confrontación”, aclaró.

Su posición difiere de la que mostró la Asociación de Productores Químicos de Estados Unidos, que amenazó con pedir la intervención de la Dirección Federal de Transporte Terrestre si un plan de contingencia anunciado por Union Pacific no funciona.

La petición de la Asociación estaría orientada a obligar a Union Pacific a ceder temporalmente a sus competidores partes de su operación, como despacho y derechos de vía.

Dos semanas atrás Union Pacific anunció planes para la compra de 27 nuevas locomotoras, la renta de otras 60 y la contratación de 285 operadores que se concentrarían en la zona sureste de Estados Unidos, en un plazo no menor de cua-

tro meses.

Según la asociación, el congestiónamiento en las estaciones de carga ubicadas en la costa del Golfo de México —en Texas y Louisiana, principalmente— está provocando pérdidas mensuales de 30 millones de dólares, que podrían incrementarse a 57 millones.

El agente aduanal Héctor Bolaños Calzado, de Nuevo Laredo, Tamaulipas, dijo que el problema se ha sido agravado con el que se derivó de la nueva compañía que meses atrás adquirió el Ferrocarril del Noreste, que comunica con el resto de México.

“Por un lado tenemos el problema con Union Pacific y por el otro el retraso del arribo de la mercancía del centro”, explicó el también ex presidente de la Asociación de Agentes Aduanales en Nuevo Laredo, el principal punto de cruce de carga de México.

Bolaños agregó que aun cuando todos los embarques por tren se documentan en su punto de origen, muchas veces tardan de 20 a 30 días en llegar a la frontera “y ahí se pierde la ventaja que ofrece la documentación previa”.

De acuerdo con Bolaños, cada día más de 700 carros de ferrocarril cruzan la frontera hacia Laredo, Texas, “y con el aumento del volumen de carga es de esperarse que el número sería mayor si no existieran estos problemas”.

Con una red de vías de más de 57 mil kilómetros, ubicada sobre todo en el oriente del río Misisipí, Union Pacific es la mayor compañía ferroviaria de Estados Unidos, con ganancias anuales de casi mil millones de dólares.