

DECLARAN EMERGENCIA EN EL TRANSPORTE DE LA REGION OESTE

Union Pacific descarrila al sistema ferroviario de Estados Unidos

Sus demoras en los servicios hacen perder millones de dólares a cientos de industrias

Por **CAROL MARIE CROPPER**
N.Y. Times News Service

Para Huntsman Polymers Corp. en la pradera del este de Texas, en Odessa, el estancamiento en torno a los ferrocarriles occidentales se ha tomado más grave.

Las alteraciones al servicio en la red de 540 kilómetros del Union Pacific Railroad, el más grande del país, ha creado enormes demoras en las entregas de carbón, granos, plásticos, sustancias químicas, automóviles y otros productos en gran parte de la nación. Han elevado los precios del gas natural en un 50 por ciento en algunas áreas y creado un aletargamiento del crecimiento económico.

Además, el sistema, que se ha detenido ante la congestión, escasez de equipo y tripulación así como múltiples desperfectos, podría verse aún más afectada en las próximas semanas al tiempo que son cosechadas la soya y el maíz.

En respuesta, el Federal Surface Transportation Board en Washington declaró una emergencia en materia de transporte el viernes en el oeste y ordenó a Union Pacific abrir un sector ferroviario a un competidor tejano, el Texas Mexican Railway, con objeto de reducir el estancamiento.

No obstante, para Huntsman, no son las repercusiones generales las que son tan dolorosas, sino la enorme frustración de observar el encogimiento de su negocio diariamente mientras sus envíos son enfrentados, perdidos o secuestrados.

En la década de los 50 parecía una buena idea construir una planta de productos químicos y polímeros en Odessa, donde la tierra era económica y el acceso

a la transportación mediante trenes era fácil. Pero ahora, a más de 400 kilómetros de la ciudad grande más cercana surge un reto monumental.

Mientras algunos clientes están de acuerdo con Union Pacific en que el servicio ha mejorado recientemente, los ejecutivos de Huntsman señalaron que la situación está empeorando. Debido a su ubicación y porque mantiene algunas sustancias químicas lejos de las carreteras por motivos de seguridad, Huntsman ha venido a depender de los vagones de Union Pacific que aparecen en grandes cantidades o ninguno. Las compañías tejanas más cercanas al Golfo de México pueden hacer sus envíos vía marítima, mientras que aquellos con una localización más céntrica encuentran más económico recurrir a camiones.

Huntsman calcula que los problemas le han costado más de 7.5 millones de dólares en negocios perdidos y aumentado el costo de envíos desde junio. Esto en adición a los dolores de cabeza por tratar de enfrentar a clientes desesperados que dependen de las sustancias químicas de Huntsman para hacer y enviar sus propios productos a tiempo.

En octubre, Union Pacific tuvo que negociar con México para retirar un vagón de Huntsman lleno de polietileno, que es utilizado para fabricar plásticos, el cual debió llegar a una pequeña localidad en Texas pero que de alguna forma

terminó en México.

Un error más serio sucedió en el verano cuando dos vagones cargados con monómero estireno utilizado para fabricar plásticos, permaneció más de 40 días en las vías -un vagón en Cora, III, y el otro en Midland, Mich- antes de que los cargamentos se desestabilizaran y desprendieran vapor a finales de agosto. Se ordenó a unos 4 mil residentes de Michigan permanecer en sus hogares mientras empleados estabilizaban el cargamento.

David Parkin, el ejecutivo de Huntsman a cargo de encarrilar vagones, mostró una carta de un cliente notificando a Huntsman que comenzaría a comprar a otro proveedor en vista de las demoras en las entregas. Desde entonces ese cliente comenzó a hacer sus pedidos por 400 mil dólares mensuales a otra compañía en el costa este, afirmó.

Huntsman envió algunas sustancias químicas por camión, señaló Parkin; pero eso aumentó los costos tres o cuatro veces.

Johnny W. Lasiter, gerente de la planta en Odessa, inicia su jornada laboral ahora revisando si ha llegado algún vagón.

Cuando los vagones llegan tarde, los empleados tienen que trabajar durante la noche para llenarlos. "La mitad del tiempo en los últimos dos meses, hemos tenido que cargar en domingos", agregó.

Mientras que Union Pacific señaló que estaba controlando sus problemas, la Asociación de Fabricantes de Sustancias Químicas señaló que casi 200 plantas químicas importantes se han quejado del servicio y que 29 han dado a conocer pérdidas totales por 60 millones de dólares.

Un informe de la Comisión Ferrocarrilera de Texas escrita por dos economistas de la Universidad del Norte de Texas calcula la pérdida en dicho estado entre los 300 a 400 millones de dólares. "La pérdida económica nacional podría alcanzar fácilmente los 1,000 millones de dólares", indica el informe. Al tiempo

que persisten los problemas, los aumentos de precios continuarán afectando a los consumidores, aseveró Branrd L. Weinstein, coautor del informe.

Weinstein expresó su impresión de que la situación estaba empeorando en Texas y atribuyó parte de la crisis a la menor competencia al tiempo que la industria se consolida y sugirió que clientes más pequeños de la industria ferroviaria podrían verse severamente afectados. Luego de que Union Pacific se fusionó con Southern Pacific Rail Corp. en septiembre de 1996, reportó dificultades en enlazar los sistemas de computación de ambas empresas. Además, el personal sindicalizado de una compañía no tiene permitido operar trenes en las mismas líneas que pertenecen a otra.

Weinstein afirmó que miles de trabajadores fueron despedidos para pagar los costos de la fusión. Esto, según el vocero de Union Pacific es falso. El número de empleados alcanza los 54 mil en comparación con la fuerza laboral combinada

de ambas empresas de 53 mil en 1995, aseveró, y se espera que crezca este año.

Dick Davidson, presidente de Union Pacific Corp., calificó la unión como la solución final más que la causa. Sin ella, Southern Pacific hubiese continuado fallando, aseveró. Los problemas de este año, agregó son resultado de una convergencia inusual de acontecimientos, incluyendo lluvias copiosas que afectaron las vías cerca de Houston y la privatización del ferrocarril mexicano, que ha resaldado el tráfico ferroviario a lo largo de la frontera.

Hasta ahora, Union Pacific ha sido demandado y amenazado por parte de empaquetadores y está discutiendo un posible citatorio y multas con la Administración Federal de Ferrocarriles.

A pesar de los problemas de la compañía, Davidson se mostró optimista: "Una vez que la fusión se concrete, contaremos con un sistema maravilloso, nuestros clientes obtendrán un mejor servicio".