

Fisuras en la supercarretera del TLC para autotransporte

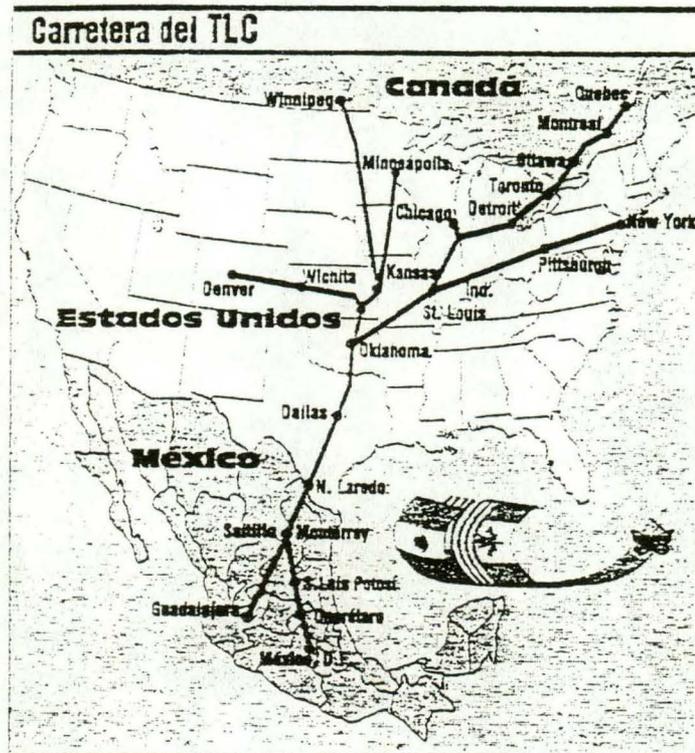
○ Retrasos y discriminación de EU causan millonarias pérdidas a empresas

Jaime Hernández

El proyecto de la "supercarretera del Tratado de Libre Comercio (TLC)" que uniría a México con Estados Unidos y Canadá, en una extensión de más de dos mil 400 kilómetros no sólo podría fracasar sino que las empresas autotransportistas de carga nacionales pierden cada año millones de dólares, debido al impedimento para acceder a territorio vecino y por la congestión del tráfico en la frontera norte del país.

De acuerdo con el plan de la supercarretera del TLC para el año 2000, los negocios entre México y Estados Unidos podrían representar alrededor de 200 mil millones de dólares por concepto de ventas en la mercancía de carga, cifra imposible de lograr, debido a que las proyecciones originales no se han concretado.

Estas preveían que luego de la apertura fronteriza del 18 de diciembre de 1995 para el autotransporte de carga, con una inversión extranjera de 49 por ciento de parte de las empresas, los negocios —mediante colocación de mercancías entre ambos países— se expandirían a todo el país a partir del 2 de enero del año 2001, en tanto que la inversión extranjera pasaría a 51 por ciento; y



para el año 2004 la inversión extranjera sería ya de 100 por ciento.

Sin embargo, los problemas no se han hecho esperar, lo que hará inservible tender una supercarretera, pues si bien los países ten-

drían que hacer inversiones adicionales para la construcción y reconstrucción de su propia infraestructura —en México, las carreteras en su mayoría en pésimas condiciones entrarían a un proce-

so de modernización por medio de la construcción de autopistas concesionadas— darán al traste con perspectivas millonarias.

La Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (Canacar) señaló que los autotransportistas mexicanos son objeto de discriminación por parte de las autoridades estadounidenses "al realizar revisiones exhaustivas para ingresar a las zonas comerciales, tardando en las mismas un promedio de seis horas, lo que afecta significativamente la economía de nuestras empresas".

El proyecto tendría por objetivo "identificar y eliminar las barreras al comercio y al tráfico internacional, aumentar la financiación para incrementar su capacidad, tecnología y seguridad, y reducir la costosa congestión del tráfico".

Se preveía que la supercarretera se habría concretado en 1997, con el apoyo de funcionarios de Estados Unidos, Canadá y México; los primeros no han apoyado, pese a que en 1994 se creó una coalición integrada por alcaldes

de Texas —uno de las regiones que se habrían visto más beneficiadas—, así como por autoridades estatales, federales y empresarios, tanto de Estados Unidos como de México.

"Más de 74 por ciento de todos los productos vendidos entre Estados Unidos y México cruzan por la frontera de Texas. De esa suma, más de la mitad transita la carretera interestatal 35 (como se denomina la supercarretera del TLC) hasta su fin en Laredo para cruzar el Puente Internacional que sirve de enlace con México", establecía la exposición de motivos del proyecto.