

# Urbes y Estados

EDITOR: Rodrigo A. Rosales  
COEDITOR: Ilse Becerril

estados@eleconomista.mx  
Tel.: Tel.: 5326-5454 ext: 2169

## Acuerdan devolución de 1% de ISN.

Se verán beneficiadas 26,000 empresas poblanas que han cumplido con el gravamen. **LEA MÁS** [eleconomista.mx/estados](http://eleconomista.mx/estados)

**Descartan en Jalisco afectaciones en turismo.**  
**LEA MÁS** [eleconomista.mx/estados](http://eleconomista.mx/estados)

**En aeropuertos crece arribo de turistas de EU.**  
**LEA MÁS** [eleconomista.mx/estados](http://eleconomista.mx/estados)

## EMPRESARIOS ADVIERTEN SOBRE INFRAESTRUCTURA DEFICIENTE

# Urgen mayor impulso al sistema ferroviario

Alrededor de 85% de la carga de las empresas instaladas en Querétaro se moviliza a través del autotransporte, contra 15% que lo hace mediante el tren

Dinorah Becerril  
EL ECONOMISTA

Querétaro, Qro. LA BAJA de operaciones del servicio de transporte ferroviario resta competitividad a Querétaro y deja al comercio exterior fuera del alcance de las pequeñas y medianas empresas (pymes) que no cuentan con recursos suficientes para cubrir los costos que demanda el transporte carretero.

Empresarios coincidieron en que se requiere un mayor empuje en el sistema ferroviario en México, además de que los horarios de los concesionarios que operan en el estado no son lo suficientemente flexibles para cumplir con los tiempos de entrega de las empresas, por lo que de este servicio a nivel local se desaprovecha su potencial.

De acuerdo con el presidente de la Cámara Nacional de la Industria de Transformación en el estado (Canacindra, Esaú Magallanes Alonso, los industriales utilizan en mayor medida el transporte vía carretera y en segunda instancia se usan los trenes. “Es más barato el tren, pero la disponibilidad del tráiler es mayor”, dijo.

Explicó que aproximadamente el tren es 60% más barato que el autotransporte; sin embargo, con el segundo se puede recoger la mercancía en donde sea, se monitorea el recorrido de la carga; el tren es bueno, pero cuando se trata de un contrato directo, el cliente lo prefiere por vía férrea.

Magallanes Alonso estimó que alrededor de 85% de la carga de las empresas instaladas en Querétaro se moviliza a través del autotransporte, contra 15% a través del tren.

Entre las debilidades de este medio de transporte, consideró, se encuentra la adaptación a los horarios de transporte de las empresas que utilizan las vías.

“No todas las empresas cuentan con espuela de tren. Si hubiese un



El secretario de Desarrollo Sustentable descartó que exista algún proyecto en puerta que impulse la operación de sus terminales multimodales. FOTO ARCHIVO EE

“Hay que estar muy apegado a sus movimientos. No se adaptan a las necesidades de la empresa. Ésa es una desventaja; otra es que no todas las empresas cuentan con espuela de tren. Si hubiese un mayor desarrollo en la infraestructura del tren, ese sistema de transporte se utilizaría más. Pero requiere de un poco más de desarrollo”.

### Esaú Magallanes Alonso,

presidente de la Cámara Nacional de la Industria de Transformación en el estado.

mayor desarrollo en la infraestructura, ese sistema de transporte se utilizaría más”, enfatizó.

“Definitivamente sí nos haría competitivos tener un sistema ferroviario más fuerte”, aseguró.

No obstante, el presidente de la Canacindra comentó que la industria local está acostumbrada a trabajar con el autotransporte que tienen precios buenos y competitivos.

Desde la Cámara, añadió, se “levantó la mano alguna vez” para el transporte ferroviario, para que haya una mayor flexibilidad en cuanto a horarios y otros aspectos, pero finalmente, reconoció, es una petición que se debe de hacer a nivel fe-

deral para que no sólo haya dos empresas que pasen por Querétaro, sino que haya más competitividad.

“Si yo como industrial sé que tengo a la mano el servicio ferroviario para mover mis productos fácil, barato y con seguridad, tal vez lo utilizaría y eso me haría más competitivo en cuanto a entregas”, dijo.

Magallanes Alonso consideró que este tipo de servicio es una herramienta que es buena y podría ser mucho mejor, y si se tuviera a la mano, las pymes podrían ser más competitivas.

No obstante, explicó que para las empresas cumplir con los tiempos de entrega que marcan los clientes

es primordial. El tiempo además del costo y la calidad en el servicio son primordiales para la operación de la compañía.

Las empresas “requerimos en el país un sistema ferroviario más eficiente. El tren no se encuentra al nivel de otros países como Estados Unidos y Canadá”.

### EL PANORAMA

El presidente de la Terminal Intermodal de Querétaro (TIQ), José Luis Muñoz, indicó que lo que se requiere en la actualidad es logística, y para el comercio internacional lo que se tiene que facilitar son fronteras y aduanas.

“Las aduanas siguen enfrascadas en ser una autoridad difícil. No digo que deban facilitar las leyes, sino facilitar las acciones”, comentó.

“Nosotros como terminal somos una industria nueva y necesaria, ¿a dónde llega el tren que es el transporte más barato, el más seguro, si no hay terminales?”, precisó.

Sin embargo, reconoció, esta industria atraviesa dificultades, por ejemplo, la Agencia Reguladora del Transporte Ferroviario de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes que aún no activa para los derechos de paso del ferrocarril.

“Tenemos un ferrocarril americano y otro mexicano. Para el americano, que es el Kansas City Southern de México yo creo que su prioridad es llevarse los trenes de Lázaro Cárdenas a Estados Unidos, a Querétaro le han dado realmente poco servicio”, señaló.

Debido al escaso servicio, de ocho a 10 empresas decidieron retirar el traslado de sus mercancías vía férrea, entre ellas Samsung e Indorama. Lo anterior, explicó, se debe a que las empresas deben cumplir con tiempos de producción y entrega con sus clientes, por lo que el costo de la logística de una firma no es un punto a negociar con otras para cerrar un trato, contrato o darle cumplimiento.

En lo que refiere al tren nacional (Ferromex) comentó que aunque hay derechos de paso, el de Querétaro es mínimo debido a que prefieren llegar a terminales de estados vecinos como Guanajuato y San Luis Potosí y que los industriales trasladan sus productos a través de carretera.

Ante ello, alrededor de 80-90% de las empresas locales traslada sus mercancías a través del transporte carretero, lo que implica un costo mayor. El costo camión frente al tren, estimó, puede variar hasta 30% para las empresas.

Muñoz expuso que previo a esta situación la TIQ atendía arriba de 4,000 contenedores; sin embargo, al día el número disminuyó 50% aproximadamente a 2,000-2,500.

“La ley ferroviaria acabó en algo raro, que parece que no está claro y que no le permiten a un tercero. Había tres requisitos para permitir la importación: llegar a tiempo con las mercancías, precio y calidad. Si no pueden ellos deben dejar que un tercero lo haga”, mencionó.

Según números de la TIQ, a pesar de que el número de frecuencias registradas en el diseño de servicio se sostiene de tres veces a la semana, éste pasó de un tiempo (Veracruz-Querétaro) de 59 horas en el 2013 a 159 en el 2017; es decir, de 2.4 días a uno de hasta 6.6 días. En el 2010, la frecuencia era de siete a seis veces por semana con un lapso de 3.3 a 4.3 días.

De acuerdo con el director, este factor no sólo resta competitividad a las empresas, sino competitividad económica para el estado.

El secretario de Desarrollo Sustentable del estado, Marco Del Prete Tercero, destacó que las tres formas de logística que convergen en Querétaro impulsan la competitividad y la atracción de inversión a la zona. Y si bien, dijo, se realizan inversiones importantes en conectividad carretera y de infraestructura aeroportuaria, descartó que exista algún proyecto en puerta que impulse la operación de sus terminales multimodales.

### EL SECTOR

El director general de la Asociación Mexicana de Ferrocarriles, Iker de Luisa, mencionó que los principales retos que enfrenta hoy en día el sistema ferroviario son la inseguridad y la convivencia del tren al paso por las ciudades.

Por el mercado en el Bajío, dijo, compiten 11 terminales intermodales: Guanajuato (3), Querétaro (3), San Luis Potosí (2), Hidalgo (1), Aguascalientes (1) y Jalisco (1).

dinorah.becerril@eleconomista.mx