

AMTI: Congreso de Transporte 2015 "Intermodal en Movimiento"

Por Adriana Holohlavsky



Los días del 21 al 23 de octubre pasado, la Asociación Mexicana de Transporte Intermodal, AMTI, llevó a cabo su congreso anual, esta vez en la ciudad de Querétaro y bajo el título "Intermodal en Movimiento". Con patrocinio de empresas como Werner Intermodal, Ferromex, Intermodal México, XPOLogistics, SSA México, Tuxpan Port Terminal y Union Pacific, entre otros, el programa del congreso puso sobre la mesa los retos y desafíos del sector, así como las necesidades y demandas de usuarios, ferroviarias, autotransportistas, y navieras.

Teniendo como escenario el hotel Misión Juriquilla y hermosas joyas coloniales como el Museo de Arte de Querétaro, las conferencias magistrales dictadas por Carlos Puig, prestigiado periodista y comentarista, y Luis De la Calle, economista y funcionario público reconocido, encuadraron en cifras la difícil situación económica de México, así como las consecuencias lacerantes de su penoso desequilibrio entre riqueza y pobreza, infiriendo a la vez que dado que la situación ha rebasado la capacidad de los gobiernos en sus tres niveles, sólo la iniciativa privada a través de sus empresas puede contribuir a soluciones pragmáticas y directas. Ante la volatilidad y la falta de crecimiento, se requiere invertir en la estabilidad y apostarle a la Logística como principal anclaje, mientras los gobiernos hacen lo propio para crear un estado de derecho que genere certidumbre. En este contexto, se destacó la exitosa estrategia del Estado de Querétaro, el cual, pese al estancamiento económico del país en general, ha crecido a cifras extraordinarias en los últimos años (12% en el primer trimestre de 2015, y 5% en promedio en los últimos 20 años), incluso superiores a las proyectadas por China en la primera década del siglo. En contraste, se señaló la terrible caída de estados como Campeche, Chiapas, Michoacán, Baja California Sur y Tabasco, los cuales han tenido que enfrentar circunstancias difíciles ante la caída del precio del petróleo, la falta de seguridad y la embestida de fuerzas naturales inevitables.

Por su parte, los paneles destacaron temas como: "Dinámica Intermodal, ¿se mueve?"; "Expectativas de los clientes, ¿están satisfechos?"; "Proveedores de servicios, nuevas acciones"; "Las tecnologías en el intermodal, ¿ya pasamos el siglo XXI?"; "Crossborder, ¿qué nos falta?"; "F.F.C.C. versus Carretera"; "Última Milla, las necesidades"; y no pudiendo faltar el gran dilema, "Agencia Reguladora del F.F.C.C." Entre ellos, se pudo notar un importante enfoque en el servicio intermodal transfronterizo, por sobre el marítimo y el doméstico, dado el crecimiento del comercio internacional con Estados Unidos, particularmente el de exportación.

Derivados de estos interesantes paneles -moderados y comentados por destacados actores del transporte intermodal y directivos de empresas usu-

El transporte intermodal en México ha avanzado indiscutiblemente en la última década. Hoy, ferrocarril y autotransporte ya no compiten entre sí, se complementan; sin embargo, pese a la evolución indiscutible, el servicio al cliente sigue siendo el área de mayor oportunidad, siendo ésta la ventana donde se asoman los conflictos aún no resueltos.



rias del servicio- se dejó apreciar el avance indiscutible que tanto el mercado como los proveedores de servicio han tenido en materia durante la última década en México. Hoy, ferrocarril y autotransporte ya no compiten entre sí, se complementan, y usuarios importantes ya no se enfrentan ante la disyuntiva de elegir entre uno u otro; sin embargo, pese a la evolución indiscutible, el servicio al cliente sigue siendo el área de mayor oportunidad para el sector, siendo ésta la ventana donde se asoman los conflictos aún no resueltos entre ferroviarias, autotransportistas, terminales intermodales y gobiernos. Entre los desafíos que en este contexto se mencionaron, se destacaron los siguientes:

- 1) La urgente necesidad del desarrollo de terminales en el Sureste, para dinamizar las economías de la región, donde si bien la producción primaria es agrícola (frutas tropicales principalmente), se hace necesario invertir e impulsar la cadena ferroviaria de fríos para perecederos.
- 2) Con el fin de aumentar la seguridad y aminorar el impacto que la rapiña genera en la industria (particularmente en estados como Guanajuato y Querétaro)-, el apoyo de los tres niveles de gobierno para autorizar el aumento en la velocidad de los trenes y evitar interrupciones de vía, así como su inversión en laderos diversos y la conclusión del libramiento ferroviario de Celaya. Asimismo, se hace necesario homologar criterios y comunicación entre ejército, policía federal, los 3 niveles de gobierno, procedimientos judiciales y ministerios públicos para actuar de manera expedita ante la denuncia de robo a trenes. Se sugiere la creación de un ministerio público móvil, que pueda trabajar en el lugar de los hechos.
- 3) Aumentar la eficiencia de la aduana, para agilizar y mejorar el servicio intermodal transfronterizo.
- 4) Comunicación en tiempo real, expedita y oportuna entre los diferentes eslabones, así como entendimiento y consideración de las necesidades de cada uno.

Las ferroviarias principales de México dieron a conocer sus logros más recientes. Ferromex, por su parte, dio a conocer su compra de alrededor de 1000 contenedores standard de 55 pies para doble estiba; su estrategia de seguridad a través de la cual aminora el número de guardias a cambio de dotarlos de mejores recursos; y el enfoque que ha tenido recientemente en el servicio transfronterizo, haciendo alianzas con Union Pacific y BNSF, estrategias todas para las cuales invertirá 500 millones de dólares en los próximos cinco años; asimismo, anunció la apertura que próximamente harán de la terminal en Coatzacoalcos. Kansas City Southern México, por la suya, destacó su plan de acción de emergencia diseñado para combatir el impacto por huracán, así como las estrategias con las que se prepara para la temporada alta, aumentando

Ante el inminente crecimiento que las armadoras automotrices generarán en los próximos años, se hace un llamado urgente a la previsión, mejorando y aumentando infraestructura, balanceando el flujo de vacíos norte-sur, y homologando criterios de comunicación entre eslabones.



tanto el número de trenes como la longitud de los mismos, y reduciendo el ciclo cargados-vacíos. No menos importante fue el señalamiento que ambas ferroviarias hicieron respecto a las cuantiosas inversiones que en materia de mantenimiento y eficiencias de corredores han hecho en los últimos tiempos, así como el alto costo de inversión que les representa custodiar sus trenes en México, a cuyo respecto dijeron tener contratados entre 1200 y 2500 agentes dedicados.

Ante el inminente crecimiento que las armadoras automotrices generarán en los próximos años, se hizo un llamado urgente a la previsión, mejorando y aumentando infraestructura (para lo cual se hace necesario que el gobierno sume esfuerzos y no deje solas a las ferroviarias), resolviendo el problema de desbalance que provoca el flujo de vacíos norte-sur, mejorando y homologando las redes de comunicación entre eslabones, y haciendo una planeación a largo plazo para evitar que el servicio se sature.

En materia de tecnología, KIO Networks, patrocinador también del evento, presentó su innovadora oferta, entre la que destacó el uso de drones para la custodia de trenes y autotransporte. Con baterías de 6, 8 y 10 horas y una altura de tránsito no menor a 400 metros de altura, estos robots pueden transmitir imagen vía microondas, satélite o celular a centros de control de las empresas para monitorear unidades y tomar medidas de protección en caso de riesgo. Asimismo, el Dr. Rubén Castillo, físico mexicano galardonado por sus innovaciones y logros en Ferrovalle, habló del sistema "Distancia Cero" para transformar y capitalizar información por medio de un Balanced Scored Card en el contexto del servicio intermodal. Por su parte, el Dr. Carlos Martner, investigador del Instituto Mexicano del Transporte, dio a conocer el trabajo que la institución realiza para elaborar un índice de fluidez, un modelo nacional de logística y una metodología para registrar indicadores de desempeño intermodal en beneficio de la métrica y mejora del servicio, anunciando que para principios de 2016 el sector podrá contar con este apoyo, a través del cual se pretende hacer modelaje y proyección de carreteras, diseñar corredores ferroviarios, medir la afectación al medio ambiente por parte del transporte, plantear escenarios presentes y futuros, previendo saturación de infraestructura, entre otros.

Con un excelente trabajo y organización de parte de sus anfitriones, Fernando Ramos Casas, Presidente de la AMTI, y Sigrid Radau Macías, Directora de la asociación, así como sus equipos de trabajo, el Congreso de Transporte "Intermodal en Movimiento" dejó un buen sabor de boca entre sus asistentes y participantes, quienes agradecieron el enfoque que este años se dio a la experiencia de los usuarios del servicio. ■