



INTERMODALISMO: Potencial en México

Por Adriana Holohlavsky
con información del IMT

El considerable aumento en los movimientos de mercancías en el comercio internacional y doméstico ha traído como consecuencia mayores conflictos en algunos puntos de la red de transporte carretero del país, como congestionamientos y accidentes de tránsito. Esta situación, a medida que se vaya agravando, se traducirá en un mayor costo generalizado para el transporte de las empresas, y mayores tiempos de recorrido. Urge mayor impulso al intermodalismo.

Se observa que 23 estados cuentan con potencial para justificar la instalación o ampliación de terminales intermodales, entre los que destacan: Nuevo León, Distrito Federal y Jalisco, que juntos alcanzan el 52% del potencial total.

En el año 2003, el Instituto Mexicano del Transporte realizó un estudio de investigación profundo sobre el potencial que México tendría para la práctica intermodal hacia los años 2010 y 2025. Este estudio, como todos los realizados por el Instituto, tenía por objeto sustentar las decisiones de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para el desarrollo de sus iniciativas, particularmente aquéllas enfocadas hacia el desarrollo de infraestructura logística estratégica, en el contexto de los planes de desarrollo diseñados por la dependencia en la última década.

Esta investigación se realizó en la Coordinación de Integración del Transporte del Instituto Mexicano del Transporte, por los M. en I. Agustín Bustos Rosales, Luis Fernando Miranda, Roberto Aguerrebere Salido, Martha Elizabeth de la Torre Romero, así como por el Dr. Jorge Acha Daza; reconociendo la colaboración del M. en I. José Alfonso Balbuena Cruz en el tratamiento de la información referente a escenarios.

Estudios como éste demuestran que si bien en México todavía no logramos los resultados óptimos deseados en materia de ejecución de proyectos, por la cantidad de intereses públicos y privados involucrados en ello, sí contamos con investigadores profesionales e instituciones serias como lo es el IMT, entre otras, los cuales han venido haciendo esfuerzos loables para diagnosticar el potencial logístico del país, y evaluar con certeza hacia dónde enfocar las tareas; estudios que bien vale la pena difundir para que las empresas sustenten también su toma de decisiones sobre inversión.

A lo largo de diez años, hemos venido señalando a través de este medio, cuan lamentable resulta observar inversiones infructuosas, particularmente en materia de terminales intermodales, con las cuales algunos gobiernos estatales han querido perseguir objetivos políticos temporales, sin que ellos formasen parte de un plan de desarrollo nacional integral y con vocación regional. Este estudio retrospectivo y prospectivo a la vez, aporta información suficiente para valorar con criterio si lo que se hizo hasta el año 2010 en materia intermodal en el país fue adecuado, y si lo que se pretende realizar de aquí al año 2025 también lo es. A continuación las conclusiones más sobresalientes del estudio titulado: *Análisis del potencial para el intermodalismo en el movimiento de mercancías, proyecciones 2000, 2010, 2025.*

Este estudio inicia señalando que debido al aumento de la transportación de mercancías por carretera y los conflictos derivados, el Gobierno Federal ha venido planteado medidas





alternas, entre ellas, el impulso al desarrollo del transporte intermodal, identificado como una de las soluciones más convenientes para el desarrollo equilibrado de un sistema de transporte. Para el cumplimiento de dicho objetivo se hubo requerido una herramienta de análisis geográfico y un esquema director de ubicación y características de terminales intermodales a nivel nacional, que fundamentara y orientara decisiones de promoción de la inversión en este tipo de infraestructura para propiciar su desarrollo y la de los servicios relacionados de una manera ordenada y productiva.

Los investigadores plantearon en el estudio que gran parte del mercado potencial para el intermodalismo provendría de flujos que en ese momento se movía en el transporte carretero; es decir, la demanda que se generaría para los años 2010 y 2025 respecto al transporte por ferrocarril de carga contenerizada –en la mayor parte de las distancias de recorrido– sería del desvío de flujos transportados por carretera en aquel entonces. Así, se procedió a la identificación de las regiones o estados con mayores

oportunidades para el transporte bimodal autotransporte-ferrocarril, considerando el comercio binacional México-Estados Unidos, el comercio exterior de México que entra o sale por puertos mexicanos, y el mercado doméstico.

Entre los criterios o factores que se consideraron se encuentran los siguientes por ser los más comúnmente asociados con la selección modal: Peso en toneladas de los flujos, distancia de recorrido, densidad económica, caducidad de los productos, carga movida por contenedor, y accesibilidad al ferrocarril. Una vez definidos los criterios, el siguiente paso consistió en la valoración o caracterización de cada uno de los flujos de mercancías por autotransporte, procediéndose después a seleccionar aquellos que cumplen con las restricciones establecidas, y que representan realmente un mercado potencial para el transporte intermodal.

Con el mercado potencial para el intermodalismo, así establecido para el año base, se procedió a proyectar los flujos potenciales para los años 2010 y 2025 de acuerdo con cuatro posibles escenarios, los cuales com-

prenden el crecimiento del país con respecto a sus socios comerciales en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte y con la dinámica en el peso relativo de las economías estatales. De acuerdo con las combinaciones posibles de componentes, los cuatro escenarios considerados fueron:

- 1. Escenario 1A.** México crece más lento que sus socios comerciales y no hay cambio en el peso relativo de las economías estatales.
- 2. Escenario 1B.** México crece más rápido que sus socios comerciales y no hay cambio en el peso relativo de las economías estatales.
- 3. Escenario 2A.** México crece más lento que sus socios comerciales y sí hay cambio en el peso relativo de las economías estatales.
- 4. Escenario 2B.** México crece más rápido que sus socios comerciales y sí hay cambio en el peso relativo de las economías estatales.

En forma general, el estudio sugiere que el escenario más favorable es el 2B, seguido del 1B; por el contrario, el escenario 1A tiene un crecimiento más limitado, y el más bajo de todos fue el 2A. Sin embargo, se debe

señalar que en forma individual, el escenario 2B es el que presenta las dos entidades con los valores más altos de potencial (el caso del Distrito Federal y Nuevo León), para todos los escenarios considerados. Los dos escenarios más favorables (2B y 1B) manejan comportamientos y valores muy similares hasta el año 2010; en cambio, los dos escenarios menos favorables (1A y 2A), tienden a divergir desde el año 2000 hasta 2010, tiempo a partir del cual tienden a crecer en forma paralela.

Los resultados mostraron que las entidades con potencial de intermodalismo de comercio exterior son, de mayor a menor: Distrito Federal, Nuevo León, México, Baja California, Chihuahua, Tamaulipas, Jalisco, Coahuila, Guanajuato, Sonora y Aguascalientes. Asimismo, en cuanto al mercado doméstico, se observa que 23 estados cuentan con potencial para justificar la instalación o ampliación de terminales intermodales, entre los que destacan: Nuevo León, Distrito Federal y Jalisco, que juntos alcanzan el 52% del potencial total.

Es interesante observar que el estudio señala que para el año base del mismo, la principal fuente del potencial de intermodalismo en México correspondía al mercado doméstico, con un 72.2% de la carga, mientras el comercio exterior por puertos apenas representaba el 12.4%, y el de la frontera norte el 15.4%. Para el año 2010, en el caso del comercio exterior a través de la frontera norte, se suponía que Querétaro se agregaría a la lista de potencial, lo cual quedó comprobado en los años recientes, y que para el 2025 se sumarían al potencial los estados de Veracruz, Tlaxcala y Durango.

Cabe señalar que mientras en el año base (2000) había cinco entidades sin potencial de intermodalismo (Morelos, Nayarit, Oaxaca, Quintana Roo y Tlaxcala), para 2010 y 2025 sólo dos estados (Baja California Sur y Campeche) no aparecen con potencial en ninguno de los escenarios.

En cuanto a las proyecciones de los flujos totales de carga con potencial de intermodalismo para los



Dada la actividad portuaria, existe un potencial excedente para justificar la ampliación o la construcción de terminales intermodales en Tamaulipas, Veracruz y Colima.

años 2010 y 2025, se observó que la principal fuente provendría del comercio doméstico, con una participación de alrededor del 80% para 2010 y del 76% para 2025. Por su parte, el comercio exterior por puertos generaría alrededor del 12% de este potencial para 2010 y un 11% para 2025. En cuanto al comercio exterior por la frontera norte, éste tendría una contribución para 2010 de aproximadamente 8%, y se incrementaría para 2025 con una participación de aproximadamente 13.5%.

De acuerdo al estudio, los únicos puertos por los que se realiza el comercio exterior con potencial de intermodalismo son Veracruz y Altamira en el litoral del Golfo de México y Manzanillo en la costa del Pacífico. Esto implica que existe un potencial excedente para justificar la ampliación o la construcción de terminales intermodales en Tamaulipas, Veracruz y Colima.

La situación geográfica del estado de Baja California Sur, de acceso difícil por tierra, así como la ausencia de infraestructura ferroviaria, hacen

ver la necesidad de transporte multi e intermodal vía marítima, por lo que esta entidad, bajo criterios de análisis distintos a los utilizados en el estudio, resultaría con potencial, no obstante que su escasa población demandaría bajos requerimientos.

Aunque algunos de los estados con potencial ya cuentan con terminales intermodales, esto no significa que no sea necesario la construcción de nuevas o la ampliación de las existentes en la medida en que se desee atender al mercado potencial.

Como podemos observar, las premisas están puestas sobre la mesa. La construcción de terminales intermodales no puede ni debe hacerse como resultado de una ocurrencia entre políticos y empresarios; la justificación la otorgan los números y las variables circunstanciales citadas. Ojalá la presentación somera de este estudio, despierte la inquietud de muchos para acercarse a las instituciones de investigación del país y conocer los análisis existentes antes de considerar invertir en proyectos de infraestructura logística. ■