

Parques industriales, sin enlace ferroviario

Sólo una quinta parte tiene esta infraestructura

Pilar Juárez

De los poco más de 250 parques industriales que hay en México, menos de una quinta parte tiene una conexión efectiva con las líneas ferroviarias, lo que limita las operaciones para cargas de gran volumen y en recorridos de largas distancias.

Rodolfo Balmaceda, presidente de la Asociación Mexicana de Parques Industriales, destacó que esta falta de conexión se debe a que se dejó de invertir durante muchos años en la conexión ferroviaria, además, las **vías férreas** están dentro de las ciudades y se deben hacer libramientos para que el servicio sea más eficiente.

“Los parques industriales dependen mucho de la infraestructura que está detrás de ellos para temas de conectividad. Se requiere de un compromiso a nivel federal importante, cosa que esperamos se atienda con el programa nacional de infraestructura”, dijo Balmaceda.

Lo que ha impulsado el desarrollo de los parques industriales en México es la ubicación geográfica, los tratados de libre comercio y el hecho de ubicarse en las cercanías de los centros de consumo como Estados Unidos, lo que ayudó al desarrollo industrial del sector automotriz y **aeroespacial**, por ejemplo.

Jaime Paredes, director general de People and Trains, refirió que el potencial que tiene el **ferrocarril** de mover grandes volúmenes en distancias largas es limitado, pues el número de parques industriales que tienen una conexión ferroviaria efectiva es pequeño.

La falta de conexión, obedece a que aquellos parques industriales construidos antes del 2000 no fueron planeados para tener servicio ferroviario y se debe

HAY POCOS

En México, pocos parques industriales están conectados por tren, lo que frena su competitividad.

Complejo	Estado
Parque Industrial Ferropuerto	Guanajuato
Puerto Interior	Guanajuato
Atitalaquia Industrial Park	Hidalgo
Interpuerto	Monterrey
Parque Industrial	Querétaro
Logistik	San Luis Potosí
WTC	San Luis Potosí

Fuente: Empresas

a la falta de inversión por décadas en el sector y a que el servicio era deficiente, consideró David Eaton, director comercial de Kansas City Southern de México (KCSM).

Para aliviar la conexión con el **ferrocarril**, Eaton indicó que existen las terminales de trasvase, que cuentan con vía y conexión al **ferrocarril**. Las empresas pueden llevar productos a ellas en otro tipo de transporte, generalmente camión para después transportarlas por tren.

Los productos que más se mueven en terminales de trasvase son resinas plásticas, rollos de papel, de acero, azúcar, granos, carbonato de sodio y botellas de cerveza.

Para este 2014, KCSM planea la expansión de nuevas terminales de trasvase, sobre todo para atender al segmento automotriz, en la región de Bajío.

Para las terminales de trasvase se realiza una coinversión con los desarrolladores de terminales o inversionistas interesados en este tipo de proyectos, en donde el **ferrocarril** apoya con la ingeniería de vía, con el terreno y con un incentivo económico por cada carro. ☒

