

Faltan puentes para el comercio (El Reforma 26/05/08)

Faltan puentes para el comercio (El Reforma 26/05/08) Si bien esta Administración tiene el propósito de construir tres nuevos puentes internacionales, el futuro es incierto por las elecciones de EU Karla Ramírez y Lilián Cruz Ciudad de México (26 mayo 2008).- La infraestructura para atender el intercambio comercial entre México y Estados Unidos es la misma desde hace 20 años en la frontera norte, cuando edificaron el último puente internacional. Ahora ahí se genera un cuello de botella, pues el flujo comercial entre ambos países creció 281 por ciento desde la entrada en vigor del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), en 1994. Si bien esta Administración tiene el propósito de construir tres nuevos puentes internacionales, el futuro es incierto por las elecciones de Estados Unidos. "Son proyectos de muy larga maduración porque necesitan estudios, análisis, acuerdos con Estados Unidos que tienen que ser validados y ratificados a nivel presidencial", explicó Óscar de Buen, subsecretario de Infraestructura de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT). También mencionó que tan sólo la gestión de construir un nuevo puente lleva alrededor de 10 años y la construcción otros dos, porque se instalan accesos y oficinas para las dependencias que prestan servicios en la frontera como aduanas, migración y salubridad. Eliot Shapleigh, senador por Texas y presidente de la Conferencia Legislativa Fronteriza, destacó que un problema actual es la saturación de los puentes. "Nuestra frontera ya es la más dinámica del mundo, en 1950 había 3 millones de personas, y ya son 60 millones", refirió. Para la construcción de dicha infraestructura también interviene la Comisión Internacional de Límites y Aguas, que tiene que precisar la longitud y latitud bajo cuestiones internacionales. "Una vez que los dos países nos ponemos de acuerdo en que se construirá un puente internacional, cada quien hace su parte, con calendarios de trabajo compatibles", agregó De Buen. El País tiene 21 puentes internacionales, de los cuales 35 por ciento requiere mantenimiento urgente o bien, modernizar su infraestructura, según un sondeo entre ingenieros especialistas. "En algunos casos ya presentan fallas estructurales reales por el peso de los camiones", apuntó Enrique Marís, ingeniero de la compañía Especialistas en Puentes y Construcción. Debido a la complejidad para construir más infraestructura, los gobiernos de ambos países decidieron adicionar más carriles dentro de los puentes existentes. Se trata de carriles diseñados para pasajeros (Sentri) y para carga (Fast, para exportación, y Exprés, para importación). Los primeros carriles Fast se colocaron en los cruces de Ciudad Juárez, Tijuana, Nuevo Laredo, Reynosa, Matamoros y Mexicali, según información de la Administración General de Aduanas. "Si bien los carriles Fast ayudan a los dueños a evitar mayores revisiones por parte de las aduanas, no alivian el problema, ya que sólo algunas empresas son partícipes de estos beneficios", reconoció Tirso Martínez, presidente de la Cámara Nacional de Autotransporte de Carga (Canacar). Para que un camión pueda utilizar un carril Fast es necesario que el dueño de la carga se inscriba en un programa diseñado por autoridades aduanales de ambos gobiernos, para que estén enterados de la empresa y el producto que se transporta.