

2025-02-13

Balizado genera incertidumbre en el transporte intermodal

Autor: Enrique Duarte Rionda

Género: Nota Informativa

<https://t21.com.mx/balizado-genera-incertidumbre-en-el-transporte-intermodal/>

40 o 20 pies. No importa. La gran pregunta que se hace en estos momentos el sector del transporte intermodal en México es si cada uno de los contenedores que ingresen y circulen por el país tendrán que atender el aviso del balizado para el autotransporte, una medida de reciente incorporación en el país por parte de la autoridad federal con la que se pretende combatir la inseguridad en las carreteras.

Si se dimensiona este escenario las proporciones de su aplicación son inmensas.

"No me imagino los miles de contenedores que entran por [los puertos de] Manzanillo y Lázaro Cárdenas que deban tener un número especial solo por entrar a México. Nuestra postura nunca es de oposición, sino de colaboración. Queremos encontrar soluciones conjuntas con el gobierno para que estas normativas sean viables sin afectar la operación intermodal", ha dicho Diego Anchustegui, presidente de la Asociación Mexicana del Transporte Intermodal (AMTI), durante la reunión mensual con su membresía.

El pasado 7 de febrero, la Dirección General del Autotransporte Federal (DGAF), perteneciente a la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes (SICT), publicó un "Aviso" en el Diario Oficial de la Federación (DOF) donde daba a conocer la nueva disposición gubernamental en la que se solicita a los dueños de flotas de autotransporte federal realizar la identificación de las unidades -con los datos alfanuméricos correspondientes a su placa-, mediante calcomanías, pintura o lonas, dependiendo de la configuración del vehículo.

La propia autoridad definió en un anexo técnico que "las configuraciones vehiculares que por las características de su carrocería o modalidad que en el contenedor o remolque no se cuenta con toldo, se deberá colocar una lona con el número de identificación (tolvas, pipas, plataformas sin carga, vehículos sin rodar, jaulas, contenedores, vehículos en esquema de arrendamiento y/o vehículos de internación temporal de EUA a México)".

Hasta ahora la autoridad no ha definido que el balizado de las unidades sea obligatorio o las sanciones para quienes no lo asuman; pero ha precisado que el "Aviso" entró en vigor al día siguiente de su publicación en el DOF y los dueños de las flotas tendrán 90 días naturales para realizarlo.

"La preocupación que debemos tener es que eventualmente esto se convierta en una ley con la cual pueda haber penalizaciones", indicó por su parte Humberto Vargas, vicepresidente en México para Union Pacific (UP), presente en la reunión mensual de la AMTI.

Ante este gran reto, la AMTI ha solicitado una reunión con la Dirección Jurídica de la SICT "para exponer las particularidades del transporte intermodal, en especial las dificultades que esto traería para el intermodal marítimo y transfronterizo. Implementar esta medida en miles de contenedores que entran al país por los puertos o fronteras sería imposible", de acuerdo con Anchustegui.

Tan solo en la parte marítima, los puertos del país recibieron poco más de 3.8 millones de contenedores de 20 pies (TEU) en servicios de importación en 2024, según los datos oficiales.

Una parte de esos contenedores se subirá al tren para transportarse hacia una terminal intermodal cercana a los centros de consumo o producción. La última milla de su viaje la realizará con un tractocamión. O desde el puerto serán transportados por un tractocamión hasta su destino final. En el argot logístico, el uso de ambos modos de

transporte se le conoce como intermodalismo.

El balizado de las unidades es parte de la estrategia que el Gobierno federal busca implementar para reducir los asaltos de las mercancías en tránsito. La idea de contar con una mayor visibilidad de la identificación de las unidades de transporte supondría una ventaja con el uso de drones en el momento de un incidente delictivo.