



CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL COMERCIO Y EL DESARROLLO

---

# Transporte Multimodal y puertos

José María Rubiato Elizalde

Rosario - 24 de abril de 2007 - Conferencia 4  
AAPA - XVI Congreso Latinoamericano de Puertos

---

# Esquema de la presentación

---

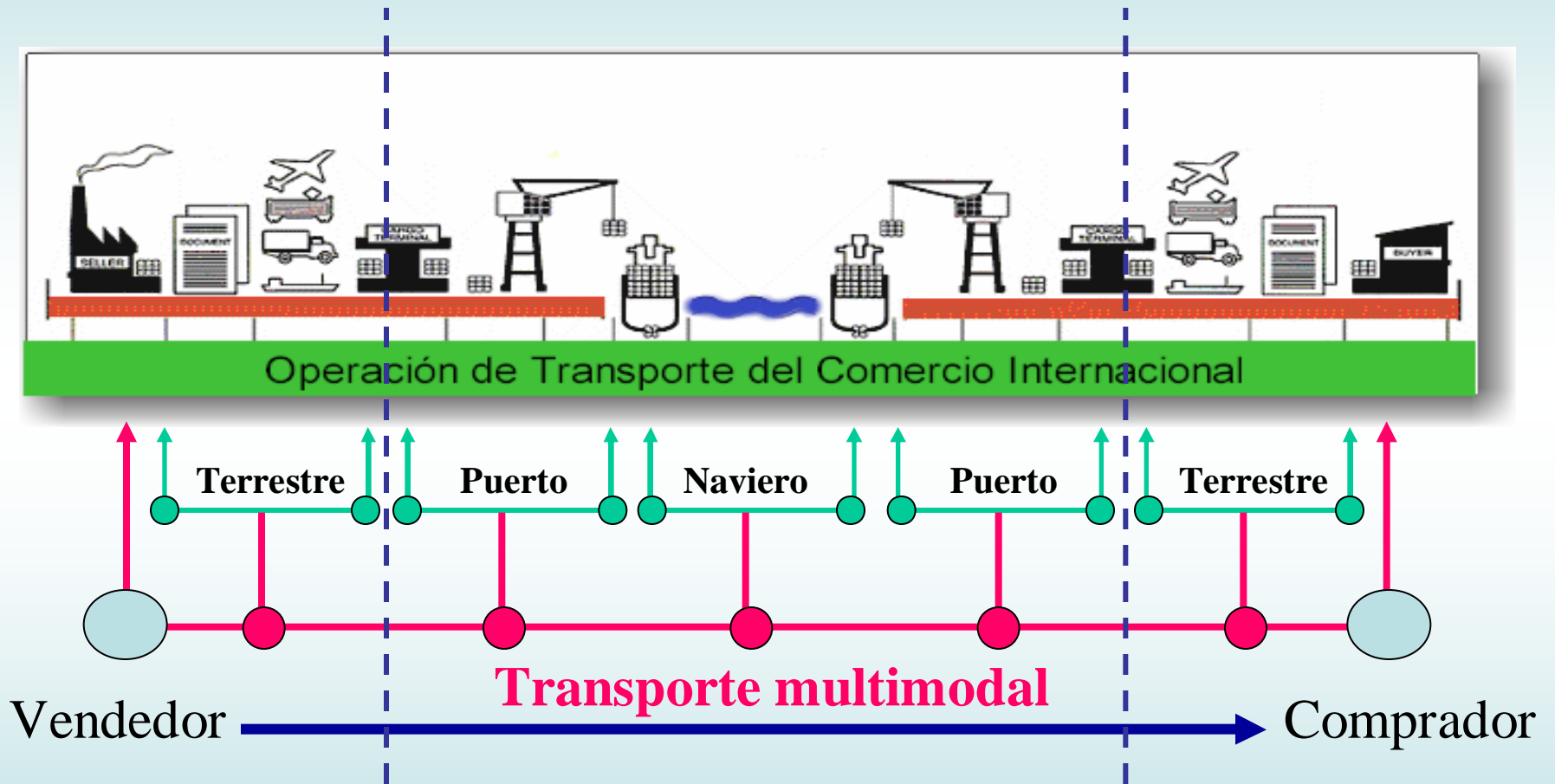
- BREVE REPASO
    - Conceptos generales
    - Regulación
    - Obstáculos
  
  - OPORTUNIDADES PORTUARIAS
    - Multimodalidad necesaria:
    - Frente marítimo y frente terrestre
    - Nuevos papeles del puerto
    - Actores del cambio
-

# Tipos de Transporte

---

- Unimodal: un solo modo, uno o varios transportistas, uno o varios documentos de transporte, varios organizadores, varios responsables.
  - Intermodal: dos o más modos de transporte, uno o varios transportistas, varios documentos de transporte, un solo organizador
  - Segmentado: intermodal con varios responsables
  - Multimodal: intermodal con un solo responsable
-

# Operación de Transporte Internacional



# Obligaciones del OTM

---

- Con su cliente

- 1 Recibir y entregar la carga en los plazos y lugares pactados
- 2 Hacerse responsable del traslado de la carga

- Con el transporte

- 1 Programar los despachos
  - 2 Contratar los servicios necesarios
  - 3 Asegurar el seguimiento de las operaciones
-

# Responsabilidad del OTM

---

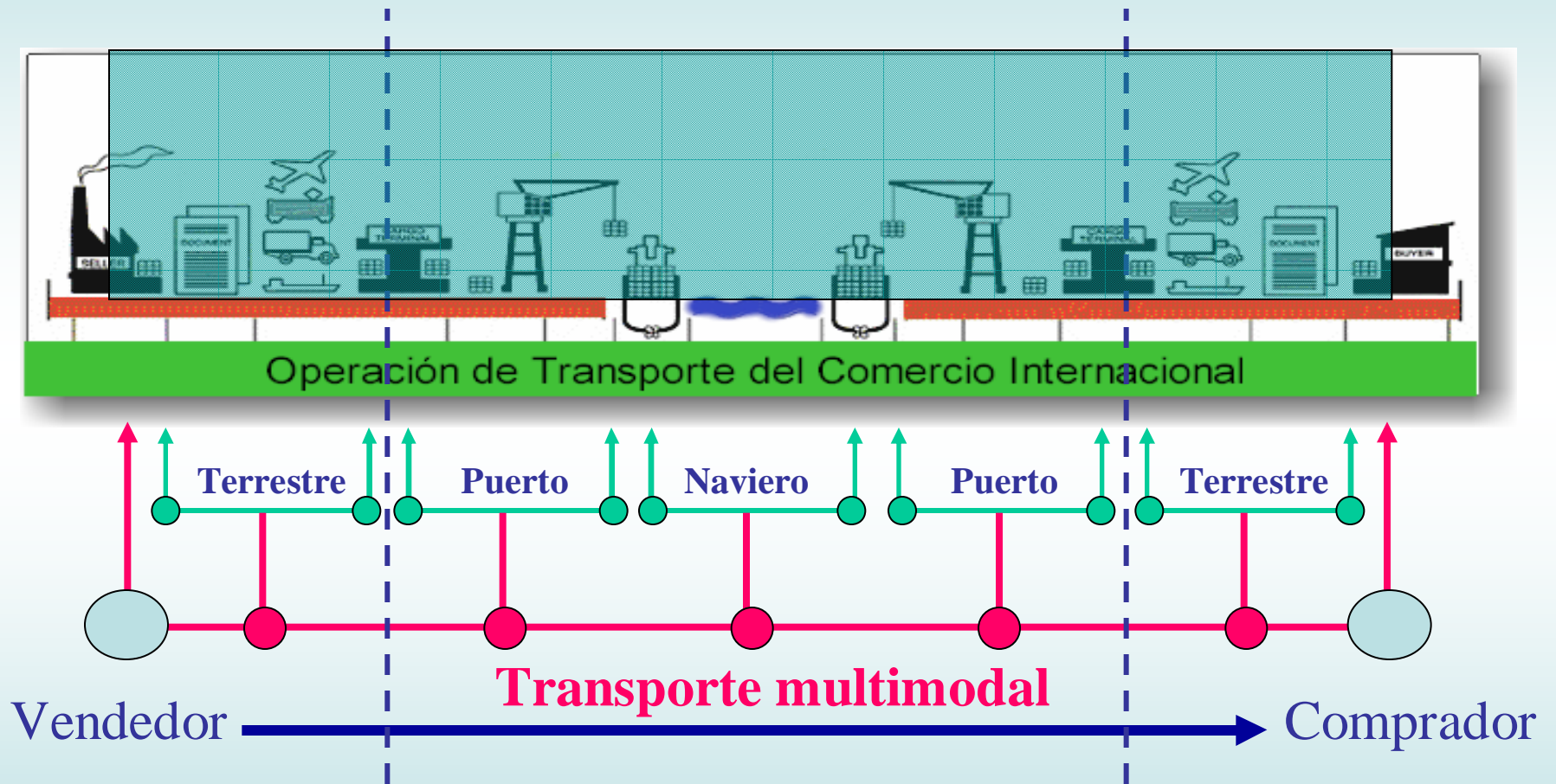
- Frente al cliente

- 1 Principio de custodia
- 2 Obligación de medios y de resultados
- 3 Se aplican responsabilidades multimodales

- Con el transporte

- 1 Hace las veces de cliente
  - 2 Se aplican responsabilidades modales:  
CMR - CRT-C  
CIM - CRT -F  
La Haya - Hamburgo  
Varsovia
-

# Período de custodia



# Límites de Responsabilidad (en DEG/KG) VAR: 22

CMR: 8.35

OTC: 8.35

OTC: 8.35

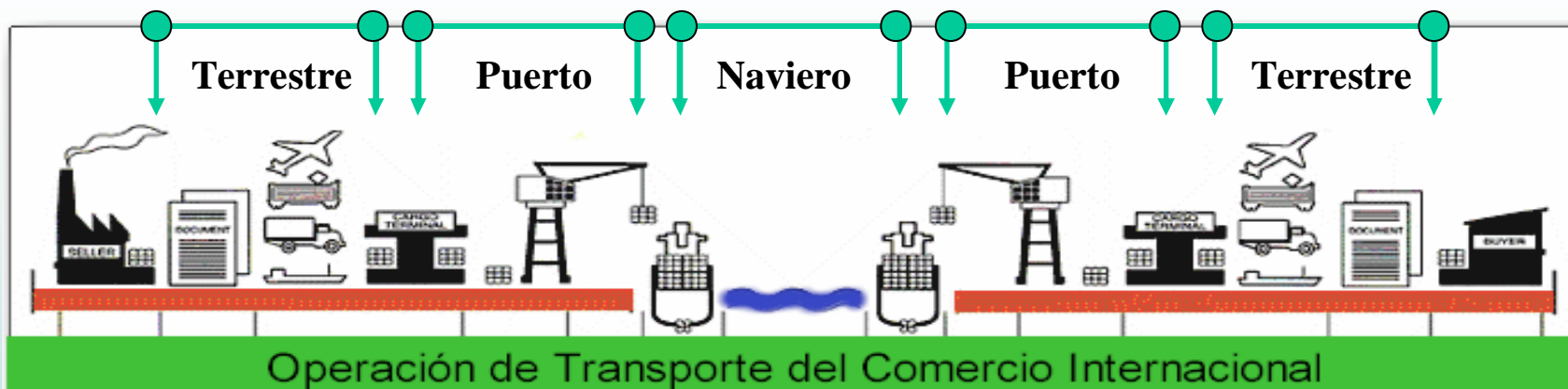
CIM: 17.65

OTM/CTM: 2.75/920

HAM: 2.5/835

HAY: 2/666

OTM/CCI: 2/666





# Convenios Internacionales

---

- Convenio de Transporte Multimodal Internacional de 1980 (Ginebra - UNCTAD)
  - Reglas de la UNCTAD-CCI sobre Transporte Multimodal Internacional: de aplicación voluntaria
  - En América Latina:
    - Comunidad Andina: Decisión 339 - 1992
    - Mercosur: 1994
    - América del Sur: 1998
-

# Categorías de OTM

---

- Con medios

- 1 VOCC - Cualquier empresa de transporte
- 2 Couriers y empresas de mudanza

- Sin medios

- 1 NVOCC- Operadores logísticos
  - 2 Freight Forwarders
  - 3 Cualquier empresa o institución
-

# Obstáculos al transporte multimodal

---

- Operativos y Empresariales
  - Administrativos y comerciales
  - Infraestructura y equipos
-

# Obstáculos Operativos y Empresariales

---

- Transportistas: flexibilidad, acuerdos entre empresas, confiabilidad en ciertos modos
  - Terminales: eficiencia de gestión, capacidad, tecnologías, seguridad
  - Operadores Multimodales: gestión, confiabilidad, relación con transportistas
  - Usuarios: gestión conjunta con operadores logísticos
  - Interconectividad de los modos/Interoperabilidad de los medios
  - Organización de la distribución física: redes y corredores
  - Sistemas de información y seguimiento
-

# Obstáculos administrativos y comerciales

---

- Controles en cruces de fronteras: interrupción de la continuidad del flujo de transporte:
    - Aduanas
    - Salud/Sanidad
    - Seguridad
  - Procedimientos bancarios y de seguros disuasivos: no consideran el transporte intermodal:
    - Dificulta el crédito con TB/L
    - Dificulta el seguro de la operación multimodal
  - Reglamentación de los operadores: falta o sobra definición de responsabilidad:
    - Falta disuade el cliente
    - Sobra disuade el operador
-

# Obstáculos de Infraestructura y Equipos

---

- Deficiencias en los puertos:
    - Espacios internos y accesos
    - Equipos e instalaciones
    - Organización de procesos
  - Déficit de terminales internas conectadas a los puertos:
    - Dificulta la interconectividad de modos
  - Tecnología modal inadaptada:
    - Dificulta la interoperabilidad de medios
-

---

# Segunda parte

Oportunidades para los puertos

---

# Multimodalidad necesaria

---

- En puertos congestionados: para mejorar la fluidez de la salida de la carga del puerto: es decir la mejor interconectividad del frente terrestre y el marítimo-fluvial.
  - En puertos con capacidad ociosa: para aprovechar el conocimiento, el equipamiento y la infraestructura instalada operando como centro de acopio y distribución de transporte terrestre o combinado.
-



# Centros logísticos

---

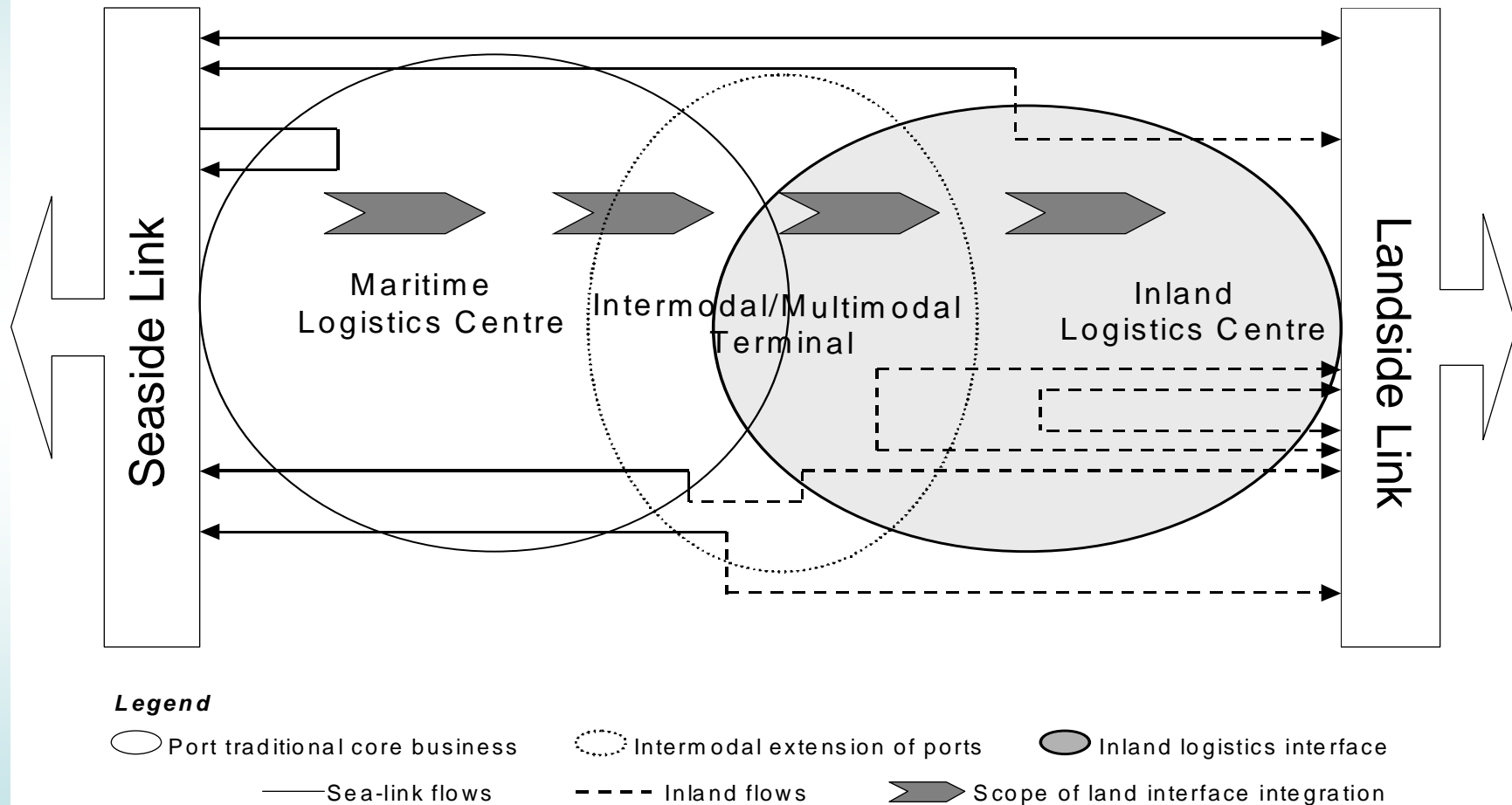
- Un puerto suele ser considerado como un nodo entre la tierra y el agua o como una interfaz modal entre transporte terrestre y el marítimo o fluvial .
  - En el marco de una gestión logística, el transporte por agua no puede estar separado del resto de las operaciones de transporte o de las demás etapas de la cadena de suministro global.
  - El transporte es parte integrante del sistema que une suministro, almacenamiento, producción y distribución en el que los buques son almacenes flotantes y los puertos centros de distribución.
-

# Puerto intermodal

---

- Redefinición del negocio portuario: centro de valor añadido de servicios logísticos, industriales, turísticos, es decir como un elemento del sistema de producción
  - Estrategias de integración vertical con operadores logísticos y horizontal con sistemas terrestres de transporte
  - Extensión de mercados de “hinterland” y “foreland” a límites muy lejanos
  - Nuevos clientes: navieras ofreciendo servicios logísticos y productores globales
-

# Nuevas funciones del puerto



# Elementos del cambio

---

- Nuevo modelo de negocio
  - Nueva estrategia de desarrollo
  - Nuevas dimensiones espaciales
  - Nuevas dimensiones funcionales
  - Nuevos marcos regulatorios
  - Nueva gestión de activos
  - Nueva gestión de operaciones
  - Nuevos indicadores de rendimiento
-

# Actores del cambio

---

- Usuarios/clientes
  - Transportistas terrestres
  - Navieras
  - Operadores de terminales
  - Agentes de carga/Agentes de aduana
  - Aduanas
  - Autoridades portuarias
  - Entes administradores de carreteras y ferrovías
  - Entes reguladores del transporte
  - Servicios de seguridad
  - Servicios de salud
-

# Conclusión

---

- La multimodalidad es compleja por que exige que muchos distintos elementos converjan.
  - La logística actual necesita del transporte multimodal como factor de esencial de operación.
  - Los puertos son parte de las redes logísticas y no solo como nodos o interfaces sino también como posibles centros de distribución.
  - La multimodalidad es una oportunidad de nuevo rol para los puertos.
-



CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL COMERCIO Y EL DESARROLLO

---

Muchas gracias

José María Rubiato Elizalde  
jose.rubiato@unctad.org

---