



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

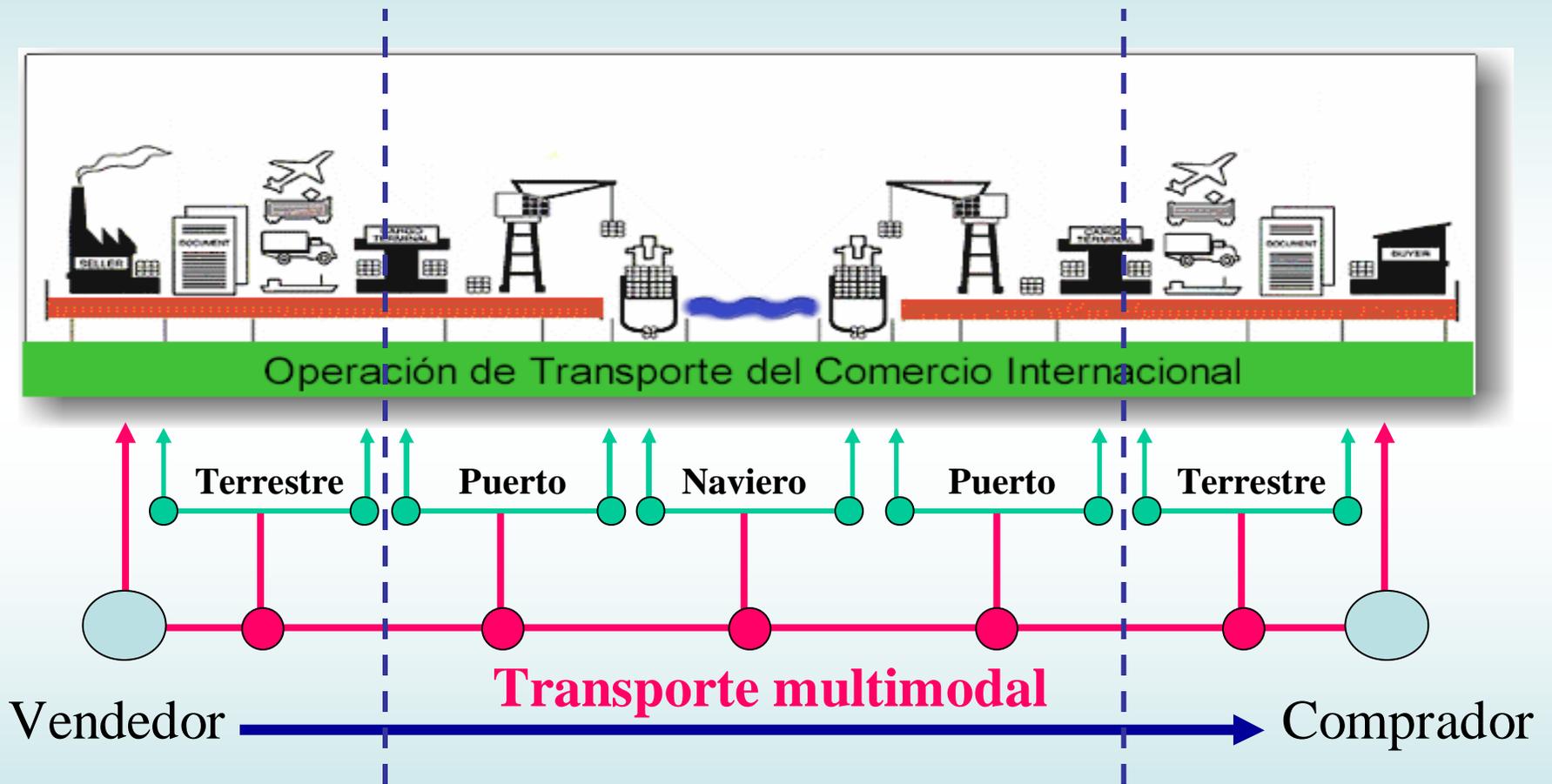
- BREVE REPASO
 - Conceptos generales
 - Regulación
 - Obstáculos

 - 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

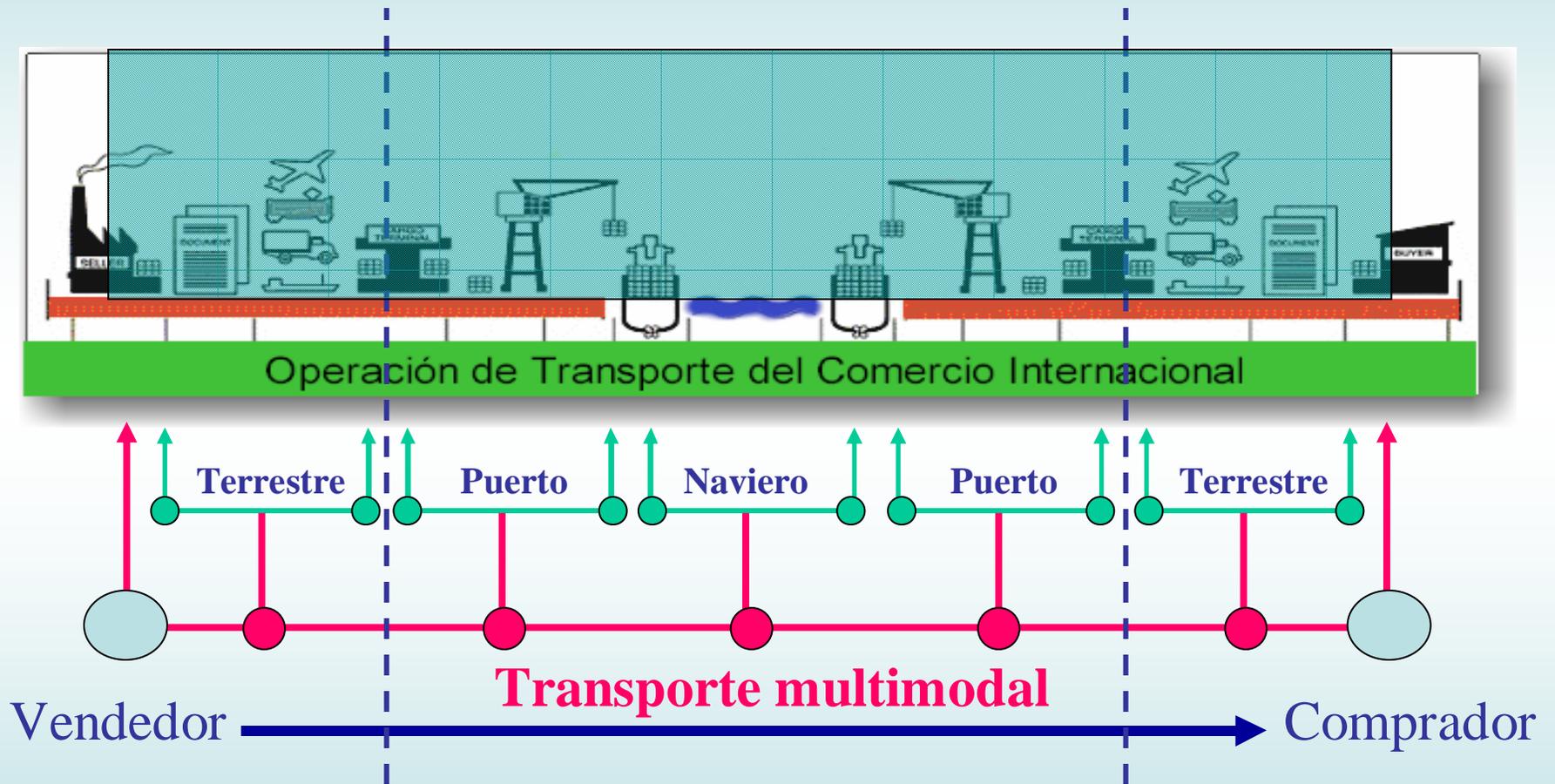
- Frente al cliente

- 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

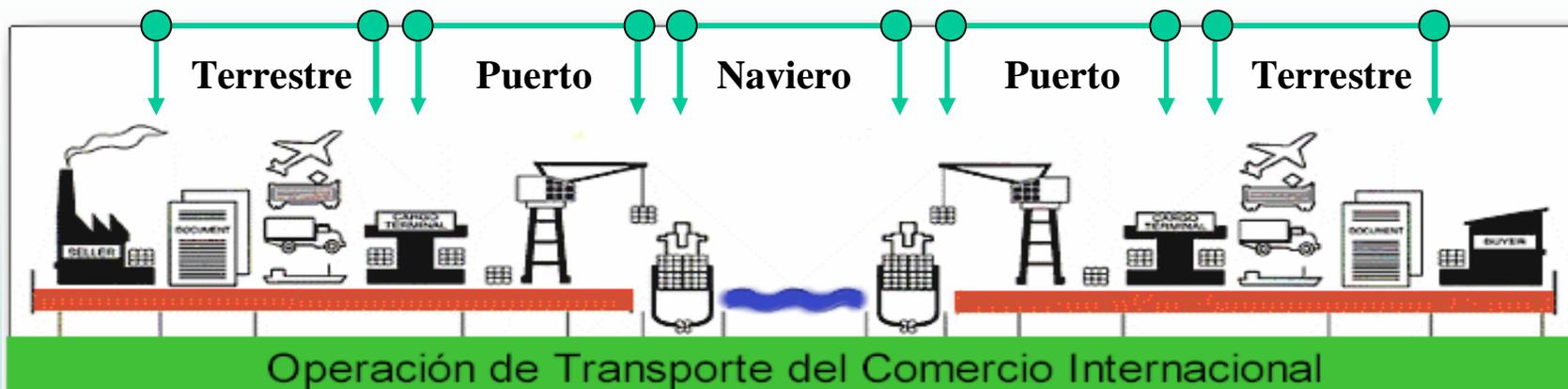
CIM: 17.65

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.
-

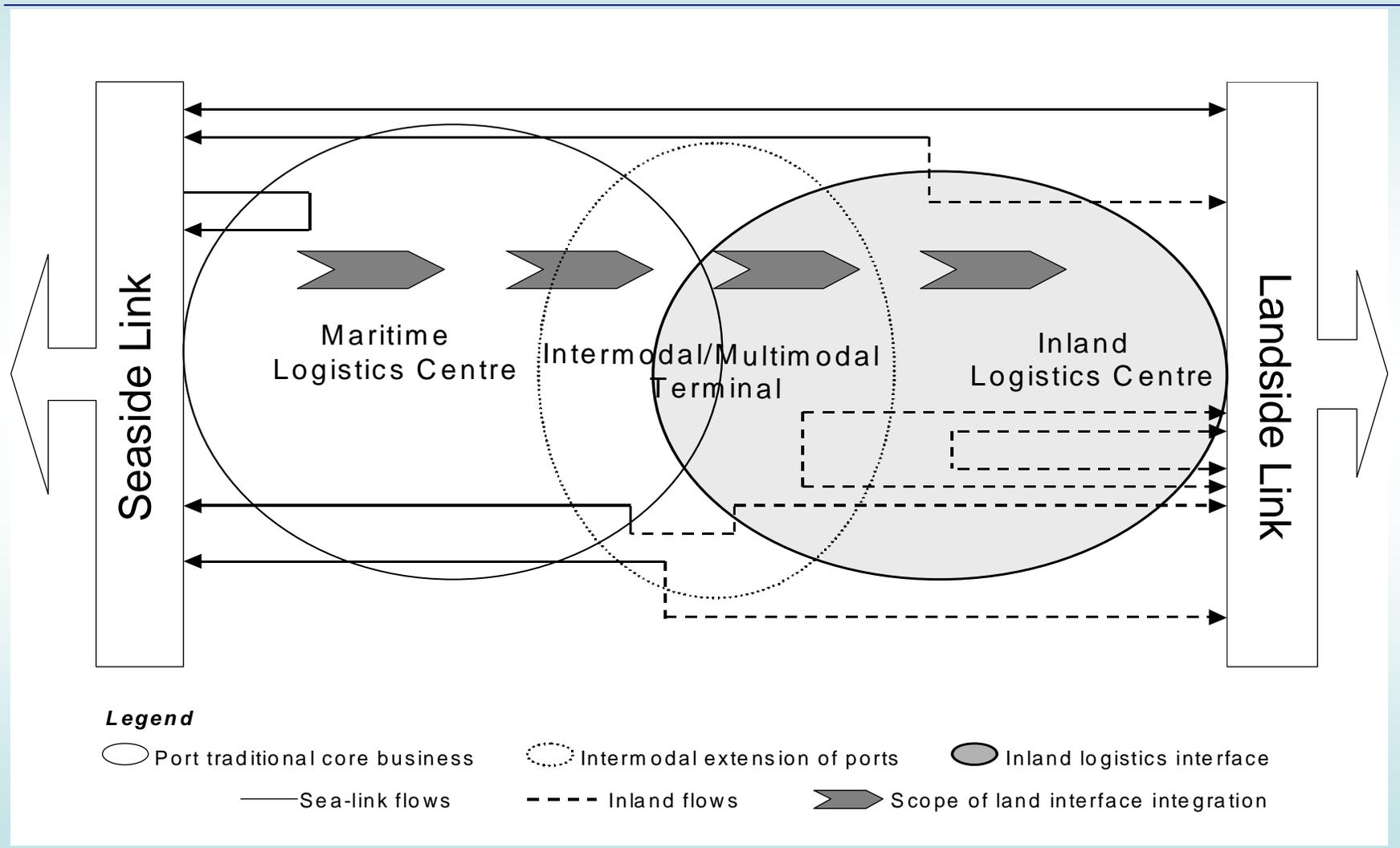
Centros logísticos

- 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
