

EL GRAN RETO DEL TRANSPORTE MULTIMODAL

Por: Oscar Medina Mora*

Palabras Clave: Transporte Fluvial, Sistema Intermodal, Operador de Transporte Multimodal



Desde hace varios años es común escuchar en conferencias, foros y espacios académicos, inclusive en las páginas de esta prestigiosa revista, a calificados profesionales en el campo de la logística, argumentando sobre las innumerables ventajas del transporte fluvial, especialmente pivotado sobre el río Magdalena y, también últimamente, con algunas referencias al río Meta y el desarrollo que sobre la región de la Orinoquía se está dando con motivo de grandes inversiones en el sector agrícola y minero.

No es mi intención plantear en este escrito mi enorme escepticismo sobre la "arteria natural" y el desarrollo del transporte fluvial, pero sí llamar la atención sobre la necesidad de pensar en que si éste algún día se desarrollara, lo deberá hacer en apoyo a servicios intermodales, por razones propias de la geopolítica colombiana y las tendencias globales de los servicios de transporte.



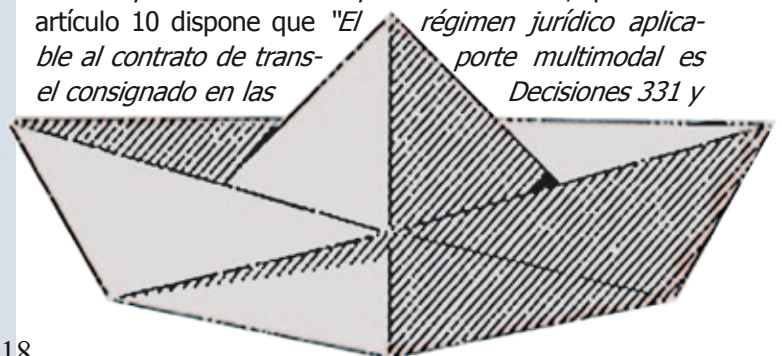
Me refiero a la geopolítica colombiana en razón a que a diferencia de los ejemplos que estos voceros fluviales exponen con buenas fotografías, pero sin entrar en detalles de las grandes inversiones y subsidios que les cuestan a los Estados propietarios de las hidrovías sostenerlas y sin tampoco referirse a las dificultades que implica su uso, ni a la diferencia estructural geopolítica de los países vistos como referentes para el nuestro, nuestras ciudades, en específico Bogotá, Medellín y Bucaramanga en dónde, según cifras de Quintero Hermanos de 2011, se originan o tienen destino el 65%¹ de las 23,24 Millones de Toneladas de Tráficos Portuarios Comercio Exterior diferentes de Carbón e Hidrocarburos², (42, 18 y 5% respectivamente), están como diría aquella campaña publicitaria "2.600 metros más cerca de las estrellas" pero 1.100 kilómetros más lejos de los mercados y unos 200 kilómetros separados del río.

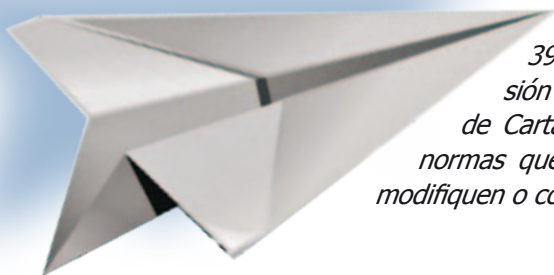
Lo anterior obliga a estructurar cadenas logísticas intermodales, que para el caso específico de nuestro transporte interno, se refieren principalmente a "modo fluvial, nodo portuario y modo terrestre" o viceversa, ya que el modo férreo está dedicado a cargas específicas y su "reingreso al servicio público" demorará, aunque creo que menos que el tema fluvial.

De cualquier manera, legalmente al hablar de sistemas intermodales de transporte, nos referimos esencialmente a dos figuras contractuales a saber; el Transporte Combinado, artículo 985 del Código de Comercio y el Transporte Multimodal, artículo 987 del mismo cuerpo legal. Destacando de estas definiciones como factor común el *uso de dos o más modos de transporte bajo un único contrato de transporte*. Lo que implica que la responsabilidad se soporta en un único prestador del servicio quien suscribe el contrato y se hace responsable desde el lugar en que toma las mercancías bajo su custodia hasta el lugar designado para la entrega. Las diferencias sustanciales están en la regulación de la responsabilidad de ese único prestador de servicio y en la calificación del mismo.

El Transporte combinado puede ser desarrollado por una empresa de transporte o por un comisionista de transporte, quien responderá ante el remitente cargador, sin perjuicio que "...los transportadores que intervengan serán solidariamente responsables del cumplimiento del contrato" (Art. 986 C. de Co). Estas responsabilidades se analizarán bajo las reglamentaciones modales que intervengan, es decir, en el tema fluvial, según el artículo 28 de la Ley 1242 de 2008- Código Nacional de Navegación y Actividades Portuarias Fluviales, "El contrato de transporte fluvial se regirá por lo establecido en el Libro V del Código de Comercio para el contrato de transporte marítimo de personas y de cosas, en lo que le sea aplicable."; para el tema terrestre las regulaciones propias de este modo, principalmente las del Código del Comercio, artículo 981 y demás normas complementarias. Con relación al nodo portuario, el régimen aplicable es la Ley 1 de 1991 y los respectivos Reglamentos Técnicos de Operación- RTOs, de cada terminal involucrado.

En cambio al Operador de Transporte Multimodal – OTM, se aplicará lo que sobre el particular se disponga el Código de Comercio, los reglamentos y en lo no reglado se estará a la costumbre. En esta materia, se hace referencia al Decreto 149 de 1999- "Por el cual se reglamenta el Registro de Operadores de Transporte Multimodal", que en su artículo 10 dispone que "El régimen jurídico aplicable al contrato de transporte multimodal es el consignado en las Decisiones 331 y





393 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena y en las normas que la sustituyan, modifiquen o complementen.”.

De lo anterior, se puede colegir, aunque el mismo Decreto hace una definición especial de Transporte Multimodal Nacional, que al definir el régimen jurídico con base en las Decisiones Comunitarias, se enmarca este contrato en un instrumento de comercio exterior.

Lo anterior se reafirma, al exigirle al Operador de Transporte Multimodal *"Constituir una garantía global en favor de la Nación - Unidad Administrativa Especial - Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, por un valor asegurable equivalente a dos mil (2.000) salarios mínimos mensuales legales vigentes"; es decir, si el SMMLV es igual a COL\$ 566.700 el valor asegurable será COL\$ 1.133 400.000,00, "...para cubrir el pago de los tributos aduaneros suspendidos de las mercancías, las sanciones generadas con ocasión de las operaciones de transporte multimodal"*(Art.3 Requisitos generales de la inscripción el registro de OTM, la negrilla es mía), generando así un costo adicional al OTM cuando nos encontramos frente a Operaciones de Transporte Multimodal Nacional a desarrollarse con cargas sin restricciones aduaneras.

En conclusión a los OTM, que por cierto sólo hay 27 registrados, se les aplicará el régimen de responsabilidades de las Decisiones Comunitarias mencionadas, sin importar en que eslabón del sistema intermodal se haya fallado, mientras que a quienes contraten bajo la modalidad del combinado se les aplicará el régimen de responsabilidad modal vigente.

Ahora bien en materia operativa y de gestión de sistemas intermodales es importante analizar dónde el uso de varios modos conectados por nodos hace lógica y sentido económico y operativo, para lo cual me permito utilizar un símil o metáfora: Suponga que usted está en el Portal de las Américas, Calle 43 Sur con Av. Ciudad de Cali, y necesita ir al Teatro Mayor Julio Mario Santo Domingo, Calle 170 Carrera 67, es decir atravesar la ciudad de Bogotá, presento excusas a quienes no conocen Bogotá. Hace sentido en este sistema "intermodal", servirse del Transmilenio (COL\$ 1.700,00) hasta el Portal del Norte, en la calle 170 con Autopista, y utilizar un taxi (COL\$ 3.500,00) para llegar a destino final, a un costo estimado de COL\$ 5.200,00. Es preciso acá analizar que no existen costos de transferencia más que la caminata para salir del Portal a buscar el taxi. Esto versus una carrera de taxi de origen a destino que puedo calcular en 25.000 pesos, también bajo el supuesto que el taxi es más rápido y cómodo que el transporte masivo, de lo que es cierto lo segundo pero no lo primero.

No haría sentido entonces, en el regreso servirse de un taxi desde el Teatro Mayor hasta por decir algo, la Estación Patio Bonito (COL\$ 24.000) y de allí transbordar a Transmilenio (COL\$1.700) por un costo de (COL\$ 25.700).

Así pues el sistema intermodal tiene sentido cuando podemos utilizar el modo más económico en el trayecto mayor, pero como hemos dicho, nuestras principales ciudades están "montaña arriba" y no sobre el río, es decir la "Troncal del Transmilenio" nos queda lejos, si a esto se le suma, que a diferencia del símil, los costos de transferencia son significativos y el alimentador vale, el hacer que un sistema intermodal haga sentido es el gran reto.

Importante advertir que no se ha tenido en cuenta en este escrito, por falta de espacio, asuntos tan relevantes como los costos de inventario, las inestabilidad del río a lo largo del año, las construcción de dobles calzadas paralelas al río que harán más rápido seguro el transporte terrestre y otras variables importantes al hacer estas valoraciones.

Siendo así que el desafío para los que pretendan utilizar sistemas logísticos intermodales es que puedan plantear una ecuación más o menos así:

TI << TT

Dónde

TI= Transporte Intermodal que será igual a TF + CP + Tt

<< = Significativamente menor que

TT = Transporte Terrestre

Y dónde

TF= Transporte Fluvial

CP= Costos Portuarios

Tt= Transporte Terrestre posterior o anterior al fluvial.

Referencias Bibliográficas

¹Hago referencia sólo a este 65% pues el restante de los tráfi-cos logísticos de comercio exterior se obtiene al sumar el 15%, que se origina o tiene destino en Cali, el 8% de Barranquilla, el 5% de Cartagena y el 2% de Santa Marta, completando así el 95% de estos tráfi-cos, y en donde el uso del río no es una opción.

²Según datos de la SuperTransporte los tráfi-cos portuarios co-lombianos en el año 2011 ascendieron a 167 Millones de Tone-ladas- MT, de estos el 46% corresponde a carbón y el 28% a carga al granel líquida, donde el crudo es mayoría y un 8% a Transbordos Internacionales, así que haciendo una depuración de las cifras y enfocándose en los principales terminales de ser-vicio público que manejan carga de comercio exterior se puede inferir que estos tráfi-cos corresponden a 23,24 MT.

Imágenes Por: Jairo Munard Diaz

*Administrador Marítimo de la Escuela Naval "Almirante Pa-dilla", MBA de la Universidad de los Andes y Especialista en Derecho Comercial de la Universidad Externado de Colombia.