



¡ MULTIMODALISMO !

Piden normas comunes en América del Sur

Según Peter Jones, referente internacional en Derecho, esto permitiría más seguridad a la hora de coordinar el traslado internacional de mercancía puerta a puerta

Movilizar mercadería utilizando distintos medios de transporte a través de nuestra pampa húmeda, la selva del Amazonas y del altiplano boliviano no es nada fácil.

Pero se puede hacer aún más difícil si se considera la falta de uniformidad en las regulaciones de transporte que existen en el nivel continental. Aunque los especialistas son capaces de hacer proezas a la hora de la logística, encuentran serios problemas para limitar su responsabilidad en el transporte. Por lo tanto, pueden sufrir grandes pérdidas si hay algún imprevisto en el traslado que afecte la entrega de la mercancía en tiempo y forma.

Pero esto no es lo que sucede en los países desarrollados como Canadá. "Su éxito se debe a que desde hace 18 años las condiciones estándar de comercio están vigentes para todos. Hay una base legal para las transacciones entre los *freight forwarders* (agentes de carga) y sus clientes", indicó Peter Jones, abogado canadiense y referente global en Derecho sobre traslado de mercancías, en el Primer Encuentro Internacional Assekuransa, que se desarrolló en el hotel Sheraton de Pilar y contó con la presencia de 250 agentes de carga.

"En América del Sur, en cambio, el agente de cargas sólo cuenta con el Código Comercial para defenderse ante reclamos", agregó el especialista.

Jones sugirió a los prestadores de servicios logísticos que seleccionen con el mejor criterio posible a los cargadores efectivos de la mercadería y



"El éxito de Canadá se debe a que desde hace 18 años las condiciones estándar [...] están vigentes para todos"

Peter Jones

que la controlen en todas las interfaces de transporte con el propósito de evitar problemas de responsabilidad en el caso de siniestros.

Hoy el transporte multimodal juega un rol central en la cadena de suministros. Pero, en opinión de Jones, tiene más riesgos: "El operador de transporte multimodal (OTM) asume la responsabilidad por el desempeño de los transportistas, por el flujo de mercaderías en las interfaces entre medios de transporte y por daños ocultos, ya que no se puede determinar con exactitud en qué momento fue dañada la mercadería.

A pesar de las mejores prácticas de control, los reclamos son inevitables—continúa—. Los *forwarders* no deberían asumir responsabilidades de OTM sin un seguro. Fiata [Federación Internacional de Asociaciones de Agentes de Carga] exige, por ejemplo, que un seguro cubra la responsabilidad si se va a emitir un documento".

Expectativas crecientes

Esta misma entidad define a los agentes de carga como puentes de facto de la cadena de suministros, enfatizó el abogado. Por eso mismo, sus clientes esperan un precio definido por el servicio de transporte puerta a puerta.

"Este objetivo no es fácil de lograr en momentos en que los cambios son tan rápidos, pero es parte de las expectativas del cliente: un transporte multimodal, un solo contrato con un proveedor de confianza y la entrega justo a tiempo que es muy importante para el comercio", aseguró el letrado.

El hecho de poder ofrecer un servicio puerta a puerta tiene cada vez mayor importancia porque el exportador quiere saber cuál es la cifra neta que obtendrá de la venta de su mercadería y el importador, cuál es el costo de transportar la mercadería al lugar de venta. Entonces, obtienen más control sobre los costos de traslado.

Los prestadores de servicios de transporte también estarían asumiendo mayor responsabilidad en el acatamiento de leyes que imponen obligaciones al propietario de la mercadería.

"He visto la necesidad del cliente de liberarse de la responsabilidad y que la asuma el agente de carga", dijo Jones, en alusión a la exigencia de que los agentes de carga cumplan con leyes aduaneras, comerciales y de seguridad.

FERROCARRILES I



Un medio de transporte no contaminante

El tren, en la vía del cambio climático

La necesidad de integrar las políticas de transporte en la discusión del cambio climático y la posibilidad de acompañarlas con financiación del Banco Mundial o de bonos verdes fue el centro del seminario taller que se realizó en la X Convención de Cambio Climático (COP 10), organizada en Buenos Aires por las Naciones Unidas el 6 de este mes.

Ocurre que existe una estrecha vinculación entre el crecimiento económico y el incremento de las actividades del transporte. Esto podría derivar en mayores problemas para el medio ambiente, si es que no se estimulan los medios de traslado menos contaminantes. Según la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (Cepal), el ferrocarril, impulsado a diesel o por electricidad generada en una planta no térmica, es prácticamente inocuo en términos de su contribución al calentamiento atmosférico. En el seminario taller, Fernando Petersen, de la Asociación Latinoamericana de Ferro-

carriles (ALAF), se refirió a la situación de la legislación de medio ambiente para el transporte en los países de América del Sur.

Petersen dijo que se han efectuado avances que deben ser profundizados y recomendó que se efectúen cambios sobre la base de decisiones políticas. Así, "la legislación sólo será una herramienta más y no el factor determinante", señaló Harald Diaz-Bone, de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre Cambio Climático (Unfccc), aseguró que Finlandia es el único país del grupo Anexo I (industrializados y en transición) que pudo cambiar esa tendencia a través de políticas que integran el transporte y el medio ambiente.

Robin Carruthers, del Banco Mundial, añadió que su entidad "desearía financiar la movilidad sustentable". En su opinión, los gobiernos deberían tener en cuenta el desarrollo sostenible a la hora de realizar proyectos de transporte.



LOGISTICA

ROMAN



LOGISTICA BRASIL

Operamos toda la cadena logística, independientemente del tipo de carga o localización y tipo de fuente de aprovisionamiento, brindando a nuestros clientes servicios a medida y garantizando ventajas competitivas duraderas.

PLATAFORMAS LOGISTICAS:

130 hectáreas con 200.000 m2 de depósitos desarrollados en Argentina y Brasil.

OPERACIÓN DE ALMACENES:

250.000 m2 operando más de 500.000 bultos diarios.

TRANSPORTE DE MERCADERÍA:

1.200 unidades especializadas por tipo de carga atendiendo más de 6.500 destinos diarios.

PLATAFORMA FERROVIARIA:

50.000 m2 con capacidad para operar más de 75.000 feus anuales.

OPERACIONES MULTIMODALES:

3.000.000 toneladas al año operadas y suboperadas.



WWW.ITL.COM.AR

