

TENDENCIAS, RETOS Y DESAFÍOS DEL INTERMODALISMO



Por Adriana Holohlavsky

Desde finales del siglo XX hemos venido observando cómo el proceso de globalización económica y la apertura comercial derivada han venido reestructurando la configuración de los puertos tanto como la oferta de servicios de transporte marítimo de contenedores en el mundo. No deja de sorprender cómo el modo de transporte comercial más antiguo sigue dinamizando y pautando el comercio internacional y las cadenas de abastecimiento globales, además de innovar y marcar tendencias, desde el gigantismo de los buques y las terminales, hasta la configuración de una compleja red de puertos integrados internacionalmente por importantes operadores transnacionales, especializados en manejo de contenedores, y formados también como resultado de fusiones y alianzas encaminadas hacia la concentración característica del contexto globalizado. Ciertamente, en una veintena de años hemos podido observar una activa evolución, la cual ha extendido su fuerza hacia otros modos de transporte en aras de dinamizar los flujos de mercancías, como sucede con el ferrocarril, el cual también ha tenido que modernizarse para responder a las demandas comerciales e industriales globales.

En este sentido, un sinnúmero de estudios se han volcado para señalar los límites y potencialidades de los sistemas portuarios regionales, con el fin de prever medidas de ajuste y mejora para evitar que la capacidad competitiva de los países en cuestión quede exigua, y los países latinoamericanos no son la excepción. La oportunidad que las rutas comerciales asiáticas ofrecen en su

camino hacia el mercado más grande del mundo, así como su estratégico paso por Panamá, ha motivado a los países de la región a impulsar el desarrollo de su infraestructura portuaria, ferroviaria y carretera, creando en mayor o menor grado de competitividad, corredores internos diversos. En este esforzado afán, la creación de hubs logísticos o puertos pivotes –como ha intentado llamarles la Cepal-, ha sido el objetivo de casi todos los países de Latinoamérica, tal como lo señala el Dr. Carlos Martner Peyrelongue, investigador del Instituto Mexicano del Transporte y Catedrático de la Universidad Autónoma de Querétaro, quien desde 2002 y a través de la edición 76 de la Revista de la Cepal, señalaba los límites y posibilidades de la creación de estos puertos en la región latinoamericana, los cuales, a su decir, se estaban convirtiendo en un paradigma de desarrollo débil y poco sustentado por provenir principalmente de la adaptación de formas operativas, organizacionales y tecnológicas de los países centrales, pero carente de un desarrollo conceptual que pudiera dar cuenta, desde disciplinas como la geografía y la economía del transporte, de las condiciones, límites y posibilidades de desarrollo de este tipo de complejo portuario en países periféricos. El académico advertía, entonces, del riesgo de circunscribir este esfuerzo a los límites del Estado-nación, cuando el mundo empezaba a dibujar en la geografía comercial, Regiones-estado. En este contexto, Chile, por ejemplo, hacía esfuerzos por elevar a categoría de Pivote al puerto de Mejillones, Perú lo hacía en Callao, Ecuador en Guayaquil, Colombia en Buenaventura; mientras México analizaba la potencialidad de Veracruz, Altamira, Manzanillo y Lázaro Cárdenas. Asimismo, Panamá estudiaba cómo fortalecer y ampliar su Canal, Nicaragua evaluaba un desarrollo portuario y multimodal a través de un canal interoceánico seco, tal como el que contemplaba México, por su parte, en el Istmo de Tehuantepec. Todos, buscando desa-

rollar hubs logísticos que produjeran economías de escala.

Ahora, después de 10 años, Martner nos obsequia con su opinión respecto a los resultados de este esfuerzo y las consecuencias derivadas para el transporte intermodal.

EL CRECIMIENTO: LA ÚNICA TENDENCIA

Nadie puede negar el crecimiento del intermodalismo en los últimos años. Tan solo en México ha venido siendo de dos dígitos, y ante el fenómeno nearshoring todo indica que esa seguirá siendo la tendencia. Las navieras se han subido al ferrocarril, dado el creciente volumen de carga, ampliando su tradicional rol marítimo al de servicios integrados. Hoy, todas las navieras tienen divisiones de logística que ofrecen servicios puerta a puerta. Martner afirma que esta tendencia de crecimiento va a seguir por varios factores:

De alguna manera, el ferrocarril está funcionando mejor que hace 10 años, ahora tiene tiempos de recorrido menores, se han desarrollado nodos intermodales competitivos que complementan el servicio, pero sobretodo, representan un ahorro sustantivo en el costo con respecto al autotransporte, así como mayor seguridad. En los últimos 8 años hemos venido observando un aumento acelerado en los costos del combustible, el cual ha comprometido al flete carretero más que al ferrocarril, pues este último tiene una eficiencia energética mucho mayor. Hoy, las ferroviarias han incorporado trenes de doble estiba y de muy larga extensión, algunos ya de más de dos kilómetros.

En el caso de México, otro aspecto interesante de los últimos años es que se ha intensificado el flujo de los corredores transversales, contrariamente a lo que sucedía hace 10 años, cuando el corredor más denso era norte-sur, que introducía al país la importación proveniente de EU. Hoy, los puertos están distribuyendo carga proveniente de Oriente hacia los nodos urbanos más dinámicos, como la ciudad de México y el Bajío,

MIENTRAS AMÉRICA
LATINA VENCE
SUS LÍMITES Y
POSIBILIDADES
MÁS ALLÁ DE SU
INFRAESTRUCTURA,
LA EFICIENCIA
SEGUIRÁ SIENDO
EL MAYOR RETO
PARA CADA UNO
DE SUS PAÍSES
Y GOBIERNOS.

y vemos cómo también el fenómeno detona a puertos como Altamira, ante la demanda del mercado de la zona metropolitana de Monterrey.

Es claro que ante el crecimiento de la importación asiática, los puertos marítimos del Pacífico en América se han potenciado sustancialmente, sobretodo aquéllos que se encuentran en el cruce de rutas Norte-sur, entre Estados Unidos y Sudamérica, convirtiéndose en puertos de transbordo para la concentración y redistribución de carga. En este sentido, México, Panamá y algunas islas del Caribe tienen una posición geográfica privilegiada para hacer transbordo hacia Latinoamérica. Hoy, notoriamente lo está haciendo Lázaro Cárdenas, quien de enero a noviembre de 2012 reportó que el 49% de sus contenedores era de transbordo, presentando un crecimiento mayor al de Manzanillo, cuyos contenedores de transbordo representaron entre el 35 y el 40 por ciento. Por esta razón, observamos como cada vez llegan barcos más grandes a estos destinos, desde donde se transborda carga a barcos más pequeños que toman rutas

hacia Centro y Sudamérica, donde la densidad de los flujos es menor.

Sin duda, este fenómeno ha hecho que las terminales intermodales interiores y los recintos fiscalizados estratégicos aumenten en número y crezcan en capacidad. Muchas de las terminales mexicanas, por ejemplo, están operando con capacidades menores al 50 por ciento, preparándose para un crecimiento sostenido. Sin embargo, y tal como lo puntualiza el académico, son muchas las áreas de oportunidad que siguen existiendo, pues si bien estas circunstancias están fortaleciendo a los puertos, a las ferroviarias y a las terminales intermodales, también está dejando al descubierto algunas debilidades, que de no atenderse impactarán negativamente.

LA EFICIENCIA: EL ÚNICO RETO Y DESAFÍO

Tal como lo señalaba el Dr. Carlos Martner hace diez años al hablar de los límites y posibilidades de los

“En términos generales, los puertos pivotes (hubs) se caracterizan por la capacidad para concentrar carga cuyo origen o destino sobrepasa el hinterland o zona de influencia tradicional, y alcanza lugares distantes dentro o fuera del país de pertenencia. La concentración de carga se produce a través de dos vertientes principales: por vía marítima, cuando se hace un transbordo de carga dirigida hacia otros puertos, y por vía terrestre, mediante la ampliación del hinterland para alcanzar vastos territorios, sobrepasando incluso las fronteras nacionales.”

(Martner, Revista de la Cepal 76, 2002)

puertos pivote en Latinoamérica, la carencia de un desarrollo conceptual integral (disciplinas, geografía y economía del transporte), ponía en riesgo el esfuerzo ante la posibilidad de que se desarrollara infraestructura que a la larga fuera subutilizada por la incapacidad operativa integral. De nada sirve que la infraestructura y la capacidad estén dispuestas, si los actores involucrados no tocan la melodía en perfecta sincronía y armonización. Hoy queda de manifiesto, cómo la conectividad y la eficiencia en los procesos de desalojo de la carga son los retos principales. ¿Cómo coordinar los esfuerzos de los actores públicos y privados para vencer este desafío?

A decir de Martner, hoy se ve suficiente infraestructura al interior de los nodos, pero mucho se tiene que hacer todavía con respecto a la interconectividad entre ellos; también, es necesario mejorar procesos que tienen que ver con el tiempo de estadía de la carga en las terminales, que sigue siendo muy largo, y eso tiene que ver con la participación de los distintos actores; las causas pueden ser múltiples, pero hay medidas que pueden hacer más fluido el movimiento de la carga, como la coordinación tanto de las autoridades involucradas como de la comunidad portuaria o logística de la localidad. Sin duda, se requieren operaciones más coordinadas para generar eficiencia. Hasta hoy se han hecho esfuerzos en la búsqueda de recursos para generar más infraestructura, pero ésta de nada sirve si la eficiencia operativa no se optimiza. Si el patio de contenedores se utiliza como un lugar de almacenamiento, por ejemplo, obviamente su rendimiento va a disminuir.

El tema de la última milla también es un desafío, señala Martner. Si no se separan los flujos con respecto a los de la actividad urbana, se crean cuellos de botella, o viceversa. Si el acceso al puerto tiene un proceso no regulado o muy tardado, pueden generarse afectaciones a la movilidad de la ciudad. Es importante regular la entrada y salida de las mercancías en cada nodo.

La normatividad es otro reto, a pesar de los avances. Se pretendió crear la ventanilla única para los procesos de comercio exterior, pero todavía no está del todo consolidada. La regulación, por ejemplo, no contempla la figura del transbordo, a excepción del transporte de carga aéreo; en el resto de los modos de transporte, la carga es de importación o de exportación, y derivado de ello, la autoridad aduanal tiene que revisar siempre el contenedor, aunque éste se vaya a subir a otro modo, lo cual genera retraso y hasta pérdida en algunos casos; ¿acaso no debiera revisarse hasta su destino final?

“No obstante ello, en materia de intermodalismo, veo a México varios pasos adelante con respecto a otros países de América Latina”, comenta Martner. “En el tema de los trenes a doble estiba, por ejemplo, otros países siguen transportando a estiba sencilla. Sin embargo, es importante matizar. Hay países cuyo tamaño no justifica una práctica de este tipo, como pudiera ser Chile, quien en contraste, ha avanzado en otros aspectos como el normativo. En términos operativos, las prácticas son similares porque normalmente los puertos están siendo administrados y operados por las mismas empresas trasnacionales bajo la concesión de los gobiernos, y ellas trasladan las mismas prácticas operativas y tecnológicas a todos los países, adaptando lo necesario a las circunstancias particulares de cada uno”. Pero, a inferencia consecuente podemos señalar que, donde se encuentra el mayor desafío es, sin duda, en la manera en que las autoridades de cada país y la cultura regional faciliten la eficiencia mejorando la interconectividad nodal y los flujos, obstaculizados todavía por prácticas burocráticas obsoletas. Así, mientras América Latina vence los límites de sus Estados-nación, para potenciar las posibilidades de una Región-estado-bajo la presión de la misma globalización comercial y la expansión de empresas trasnacionales- la eficiencia seguirá siendo el mayor reto para cada uno de los países y sus gobiernos. ■