

# MULTIMODAL o INTERMODAL?

---

**Los conceptos de transporte Intermodal y transporte Multimodal son utilizados en la mayoría de los casos de forma indistinta. Sin embargo para algunos especialistas los términos se refieren a cosas diferentes.**

Sin pretender adentrarnos a un problema conceptual y sólo con fines prácticos, podríamos señalar lo siguiente:

- **MODOS Y MEDIOS:** Los modos están determinados por el entorno físico en el que se desplazan los bienes: Marítimo, aéreo o terrestre. Los medios son los vehículos utilizados en cada modo: Barco, avión, camión o tren. Así, el transporte Intermodal o Multimodal se presenta cuando una carga requiere ser transferida de un modo a otro para llegar a su destino.
- **EL TÉRMINO MULTIMODAL** ha sido utilizado por la Organización de las Naciones Unidas para identificar un problema fundamentalmente relacionado con la responsabilidad', puesto que lo vincula a un solo contrato para mover mercancías por lo menos a través de dos modos diferentes de transporte.
- **EL TÉRMINO 'INTERMODAL** tiene un carácter mas bien técnico-comercial y se refiere a la relación entre diversos medios de transporte que buscan ofrecer soluciones conjuntas. El término es utilizado por otros especialistas para distinguir los casos donde se utilizan exclusivamente los modos marítimo y ferroviario.

Existen algunos otros términos que aducen a aspectos relacionados con el uso de dos o más modos de transporte, como los siguientes:

**INTRAMODAL:** No parece haber polémica, pues se entiende como el uso de dos medios de transporte dentro del mismo modo, como por ejemplo la transferencia de la carga de un camión de dimensiones mayores a uno más pequeño.

**BIMODAL:** Es el uso exclusivo de dos modos distintos de transporte que se utilizan de forma reiterada, particularmente en procesos industriales o comerciales claramente establecidos.

**COMBINADO:** Cuando son utilizados dos o más modos de transporte, pero sin buscar una coordinación de los distintos porteadores, así como la ausencia de un responsable para todo el trayecto.

El uso de estos mismos conceptos en diferentes idiomas también tiene sus preferencias. Por ejemplo, en Estados Unidos tanto en la práctica como en los trabajos académicos se habla de transporte Intermodal, lo mismo sucede en el caso de la lengua francesa; Ambos utilizan Intermodal y resulta extraño encontrar alguna referencia al transporte Multimodal o Multimodalismo, a menos que se haga referencia al Convenio de las Naciones Unidas antes señalado.

En cualquier caso, el uso de los términos sólo es importante si tiene que ver con la mayor eficiencia de los transportes a escala mundial. Y en última instancia, si de alguna manera pueden contribuir a la configuración de un auténtico Sistema de Transporte Intermodal.

## CLASIFICACIÓN DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE

Un sistema es, en la perspectiva de la International Standardization Organization (ISO) "una entidad consistente en componentes interdependientes". Estos componentes tienen una relación entre sí, que permiten conformar la unidad. Por ello, el denominado Sistema de Transporte Intermodal sólo es posible en la medida en que diversos sistemas de transporte se visualicen de forma articulada. Los sistemas de transporte se identifican por el medio en el que realizan sus operaciones, como se muestra en el siguiente cuadro:

### Clasificación de los Sistemas de Transporte (ISO)

Sistemas Terrestres	Sistemas Acuáticos	Sistemas Aéreos	Sistemas por Ductos
Ferrocarril	Marítimo	Aviación	Ductos para líquidos
Auto transporte para gases	Lacustre		Ductos
	Fluvial		
	Ductos para otros productos		

El constante crecimiento de comercio internacional propició la necesidad de establecer nuevas formas de integración de los transportes que permitieran desplazar las mercancías de un lugar a otro en tiempos cada vez menores y con una considerable reducción de los costos. Esto llevó a la aparición del transporte combinado.

Pero es realmente hasta el siglo XX, y concretamente en los años que siguieron a la Segunda Guerra Mundial, cuando la Cámara de Comercio Internacional acordó entre sus miembros el establecimiento de reglas muy claras y precisas que permitieran un transporte combinado a nivel internacional que siguieran parámetros mínimos de orden y eficiencia.

Sin embargo, en aquel entonces los distintos modos de transporte eran operados desde una perspectiva fragmentada y dispersa, impidiendo una visión panorámica que los ubicara como partes componentes de un sistema integral que bien organizado podía ofrecer enormes ventajas a las actividades del comercio internacional.

En el caso de México, todavía falta mucho camino por recorrer. A continuación se presentan **algunas reflexiones** que deben darse en diferentes instancias antes de que podamos hablar de un auténtico Sistema Mexicano de Transporte Intermodal (SMTI)

#### Nivel Gobierno Federal

Se requiere que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes establezca un canal de comunicación exclusivamente dedicado a los aspectos de conectividad entre los diferentes modos de transporte.

Hemos insistido en que las inversiones que fomenta la Autoridad en este sector de la economía podrían tener un impacto mucho mayor si se cuida que dichas inversiones se realicen teniendo a la vista, no solo su modo particular, sino su posición relativa con respecto a los otros componentes de la cadena de transporte.

#### Nivel del Congreso

Aprobar las iniciativas de ley que surjan como resultado de las consultas sectoriales que realiza actualmente la Cámara de Diputados. Sobre todo aquellas que permitan vincular modos de distintos de transporte y definan mejor los niveles de responsabilidad.

#### Nivel del Usuario

El usuario deberá exigir una solución logística a sus necesidades y no el simple movimiento de sus cargas.

Ante la falta de una oferta integral de servicios, el cliente se ha tenido que involucrar en buscar soluciones de transporte, descuidando lo que es el centro de su negocio (producción o comercialización)-. O bien consume mucho tiempo y recursos tratando de armar su propio servicio de transporte pero con muchas "costuras"-.

#### **Nivel Empleado / trabajador del transporte**

El profesional del Transporte, a cualquier nivel, deberá buscar su permanente capacitación y actualización. Al final de cuentas, la empresa depende mas de un individuo que de sus activos fijos.

Solo las empresas que cuenten con dichos programas podrán hacer frente a la alta competencia que caracteriza al medio del transporte.

#### **Nivel Eventos**

Es necesario que los eventos especializados definan con mayor claridad sus propósitos. Algunos pueden servir como punto de contacto entre proveedores, otros como foros de intercambio de conocimientos y las mas como atracción de clientes potenciales. Por lo anterior, en algunos casos habrá que cambiar radicalmente el formato de dichas "Expos"-.

#### **Nivel Academia**

Se requiere que el Instituto Mexicano del Transporte, intensifique sus objetivos de investigación en proyectos intermodales propiamente dichos.

UPIICSA, la Universidad de Querétaro y la del Estado de México, tiene como reto que sus egresados compitan en igualdad de circunstancias en informática e idiomas con los alumnos de escuelas e institutos privados.

El Instituto de Capacitación Ferroviaria. Deberá consolidar sus Diplomados a través de una mayor difusión.

### **Nivel Organizaciones**

Se requiere Consolidar la Asociación Mexicana de Transporte Intermodal como foro reconocido para presentar ante las diversas autoridades e instancias gubernamentales las necesidades legítimas de los diferentes modos de transporte para poder ofrecer servicios intermodales altamente eficientes.

Que el Comité de Transporte de la ANIERM pueda especializarse en el apoyo a empresas pequeñas y medianas; que el Consejo de Transporte de la CONCAMIN se consolide como el foro de alto nivel para debatir retos del transporte en México y que el Council of Logistics Management pueda acercar sus trabajos de logística a los aspectos intermodales.

#### **Nivel Empresarial**

Las empresas de transporte son las que mayor esfuerzo tendrán que hacer en esta cruzada, puesto que además de ser actores principales, resultarán los más beneficiados con el surgimiento del SMTI:

No podríamos pedir a las empresas que dejen de competir por el flete, en ello va su permanencia en el mercado. De hecho, la Ley vigente fomenta la competencia. Sin embargo, en los casos donde la característica del servicio sea de una clara complementariedad, las empresas deberán concretar alianzas que aseguren una alta eficiencia en el transporte.

Dichas alianzas deberán ser el resultado de la identificación de una necesidad concreta de un cliente o clientes en un corredor determinado, elaborando una fórmula de operación que asegure resultados inmediatos a favor del usuario.

Se requiere vincular a todos los servicios de almacenaje y servicios complementarios dándole valor agregado a los aspectos operativos de los diversos sistemas de transporte, a través de la información en tiempo real o "casi en tiempo real".

Las empresas deberán contribuir a lograr una sólida base estadística nacional sectorial que permita, a escala nacional la planeación a mediano y largo plazos y a nivel empresarial al desarrollo de estrategias integrales.

Deberán asimismo, abrir espacios a los egresados de escuelas, universidades e institutos que preparan especialistas en la materia. Actualmente pagamos por la preparación de esos alumnos pero no son aprovechados masivamente en la actividad cotidiana de las empresas transportistas.

Será necesario vincularse más con los institutos. Es responsabilidad de la empresa utilizar y aplicar los conocimientos, del Instituto es solo crear dicho conocimiento.

El SMTI no sólo es un concepto, sino una necesidad apremiante que reclama el comercio y la industria de la décima tercera economía a escala mundial.

De los 194 países del mundo, sólo Estados Unidos, Japón, Alemania, Francia, Reino Unido, Italia, Canadá, España, China, Rusia, Brasil y Corea del Sur tienen un Producto Interno Bruto superior al de México. De estos, los primeros ocho cuentan con infraestructura, flotas de camiones, barcos y sistemas ferroviarios capaces de responder a las exigencias de todo tipo de usuarios del transporte.

Por su parte China y Brasil, al igual que México cuentan con economías muy dinámicas que arrojan crecimientos muy altos del 6 al 10% anual exigiendo el desarrollo en paralelo de sus sistemas de transporte. El caso de Rusia y de la República de Corea es distinto, puesto que el primero cuenta con una infraestructura de transportes muy amplia pero sin recursos para modernizarla y el segundo es un país con una superficie algo mayor a la del Estado de Oaxaca, lo que le facilita las cosas en materia de comunicaciones.

En todo caso, el transporte Intermodal es el sello de las economías más desarrolladas y elemento indispensable a corto plazo para países como China, Brasil y México. De éstos, el que logre consolidar su Sistema de Transporte Intermodal con mayor rapidez, contará con una ventaja competitiva invaluable en el mundo globalizado.

\*El autor es coordinador del comité ferroviario-Marítimo-Portuario de la Asociación Mexicana de Transporte Intermodal.  
sruiz@ferromex.com.mx

<sup>1</sup> *Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, Ginebra, mayo de 1980.*  
<sup>2</sup> *International Standardization Organization, Packing - Unit Load Sizes - Dimensions, ISO/TC-122/13676/1983, Suiza, p. 4.*

**Fuente: SERGIO A. Ruíz O.**