

## GESTIÓN DE RIESGOS ASOCIADOS AL SISTEMA DE TRANSPORTE MULTIMODAL

Ing. Lázaro Reigosa Cruz

Los orígenes y el propio desarrollo de la humanidad han estado marcados por eventos cuya ocurrencia han implicado directa o indirectamente cambios de estadíos. Muchos de dichos eventos han resultado totalmente imprevisibles y algunos – aunque previsibles - han resultado inevitables. La palabra riesgo implica dudas sobre el futuro y el hecho de que los resultados pueden dejarnos en una situación peor de la que nos encontrábamos. Es precisamente esa incertidumbre acerca de la ocurrencia a futuro de un suceso que pueda provocar efectos desfavorables en las personas o en los bienes lo que ha obligado a los actores económicos y sociales a estudiar el concepto de riesgo, sus componentes y diseñar modelos de gestión que permitan su mejor manejo y control, determinando en qué medida pueden ser mitigados.

Cualquiera sea la definición clásica que se adopte sobre el riesgo, existen dos componentes esenciales comunes a todas ellas: **Incertidumbre** y **Probabilidad**. La incertidumbre, puede ser entendida como la imposibilidad de predecir o pronosticar el resultado de una situación en un momento dado. Esta imposibilidad se debe principalmente al desconocimiento o insuficiencia de conocimiento sobre el futuro, independientemente de que tal desconocimiento sea reconocido conscientemente o no por los individuos. Si conociéramos con certeza lo que va a suceder no estaríamos corriendo ningún riesgo. Existen inclusive ocasiones en las que conocemos con certeza que algo va a ocurrir, como es la muerte de una persona, o un movimiento sísmico, pero no tenemos certidumbre acerca de cuándo se producirá y, de producirse, cuál será la magnitud de los hechos. La probabilidad, en cambio, es la proporción de veces que un evento en particular ocurre en un tiempo determinado, asumiendo que las condiciones fundamentales permanecen constantes. La idea de probabilidad se relaciona con la incertidumbre, estableciendo una tendencia en el resultado de un evento. La primera es una tendencia medible y la segunda nos determina la posibilidad de realización del hecho o no.

De modo práctico, aun conociendo la posibilidad de ocurrencia de un hecho, siempre existe cierta incertidumbre acerca de cuántas veces y cuánto efecto podrá tener. Estos dos factores se expresan mediante los conceptos de **frecuencia** y **severidad** de la ocurrencia de un riesgo. La frecuencia es entendida como el número de ocurrencias de un evento en un período de tiempo definido. La severidad puede establecerse como la magnitud de los efectos de la ocurrencia, es decir, el monto de daños o pérdidas ocasionadas por la misma. La relación de frecuencia y severidad puede presentarse de forma diferente según el tipo de riesgo que estemos analizando. Por ejemplo, los accidentes del tránsito tienen generalmente una relación de alta frecuencia y baja severidad, pues por cada accidente de proporciones considerables suceden decenas de pequeños accidentes. Por el contrario, los accidentes de aviación presentan una relación totalmente inversa, siendo riesgos de baja frecuencia y alta severidad.

El desarrollo de nuevas tecnologías, los descubrimientos científicos, las innovaciones, las nuevas problemáticas, la interdependencia, la creciente conectividad, imponen nuevos riesgos que tienen asociados probabilidades de pérdidas vinculadas a la ocurrencia de determinados acontecimientos que debe ser considerada cuidadosamente si se desean

obtener resultados positivos en cualquier actividad donde existan exposiciones a situaciones riesgosas.

Durante las últimas cinco décadas se ha desarrollado una actividad orientada a la investigación del riesgo, que trata de definir su naturaleza, terminología y componentes, así como las herramientas para enfrentarlo con eficacia. La disciplina surgida como resultado de este proceso es conocida como Administración o Gestión de Riesgos, que avanza rápidamente en continuo perfeccionamiento, ampliando su alcance, profundizando su estructura y delineando sus fronteras. Es la disciplina que combina los recursos financieros, humanos, materiales y técnicos de la empresa, para identificar y evaluar los riesgos potenciales y decidir cómo manejarlos con la combinación óptima costo - efectividad. Visto en el ámbito administrativo, es el proceso destinado a la identificación, análisis y control económico de aquellos riesgos que pudieran afectar los activos o la capacidad de generar utilidades de una entidad.

El advenimiento del contenedor como medio de unitarización de las cargas desde finales de los años 60 - que representó por sí mismo una revolución en el comercio internacional - combinado con los procesos de integraciones políticas y económicas que conllevan a la conformación de bloques a nivel regional; la abolición de barreras comerciales y el flujo de capitales entre países, crearon las condiciones ideales para el surgimiento y desarrollo del transporte multimodal, entendiendo como tal la transportación de cargas desde un punto inicial hasta un punto de entrega previamente identificado, utilizando para ello – al menos – dos medios de transporte, todo amparado por un mismo documento o contrato de transportación multimodal. La clave del buen funcionamiento del transporte multimodal es el operador de transporte multimodal. Su aparición en la transacción presupone el surgimiento de nuevos actores económicos que intervienen en la prestación de servicios puerta a puerta. Como resultado, si en sus inicios la gestión de riesgos se limitaba al análisis del entorno de actuación de la empresa, dentro de sus predios, actualmente el proceso implica un grado superior de complejidad, pues se extiende a toda la cadena de suministro.

Adicionalmente, si se toma en cuenta que muchas de las operaciones de la cadena caen en manos de proveedores de servicios que son externos a la entidad y resultan, consecuentemente, menos visibles, se tendrá una mejor dimensión de la mencionada complejidad. El análisis de riesgos, su identificación y la valoración del posible impacto de cada uno de ellos dependerán de la posición que ocupa en la cadena de suministro y del nivel del análisis que se haga.

El transporte multimodal ha sido garante del desarrollo del comercio internacional y ha ido ganando mayor relevancia en la medida que tributa flujos de cargas a los sistemas de tráfico de mercancías, no solo a nivel local, sino a nivel internacional. Constituyen un medio que conecta las diferentes tecnologías y los flujos a los corredores internacionales. Representa, sin dudas, el modo más revolucionario de racionalización en el contexto de las tecnologías del transporte moderno, pero genera la necesidad de cambiar la visión del modelo tradicional de gestión de riesgos.

Importadores y exportadores, operadores y armadores de buques, agencias marítimas, operadores y proveedores de contenedores, autoridades portuarias y aduanales, terminales marítimas y aeroportuarias, estibadores, operadores y dueños de los distintos

medios de transporte, depositarios de carga, productores, aseguradores, tasadores, entidades bancarias y financieras vinculadas a cada uno de los eslabones de la cadena de suministro son “socios estratégicos” que comparten no solo servicios y costos, sino también riesgos, cuya identificación, análisis y gestión deberá ser integral. Bajo un enfoque alineado con el punto de vista logístico, más allá de lograr optimizar el proceso de gestión de riesgos para cada uno de estos eslabones, deberá implementarse un modelo para su gestión integral, conociendo que existe un mercado ecuatoriano y un soporte internacional con una infraestructura y mecanismos de transferencia adecuados para la protección del patrimonio y la continuidad del servicio prestado a los clientes.

Lo anterior es condición *sine qua non* para el desarrollo articulado de las diferentes modalidades de transporte en el marco de la transformación del sistema nacional portuario y el crecimiento de la conectividad nacional, que permitirá la implementación de políticas y estrategias orientadas al logro de ventajas competitivas a nivel regional.