

MITOS PORTUARIOS

Diario “Notitarde La Costa”, 2 de agosto de 2010

José Alfredo Sabatino Pizzolante

SABATINO PIZZOLANTE ABOGADOS MARÍTIMOS & COMERCIALES

Puerto Cabello – Venezuela

Un año ha transcurrido desde que Bolipuertos tomara el control de los almacenes, patios y silos, en el marco de un proceso de recentralización contrario a los principios constitucionales, a pesar de la interpretación política que de la competencia sobre los puertos hicieran los magistrados del Tribunal Supremo de Justicia en abril del 2008; un traumático ejercicio que tiene apologistas y detractores, quienes desde las trincheras de sus convicciones lo interpretan y evalúan de mil maneras. Reformas en el sector que, una vez más, se adelantan de manera improvisada y apresurada, lo que explica los resultados obtenidos a la fecha, y obliga a adoptar medidas urgentes pero bien meditadas, para solventar los problemas en el mediano y largo plazo. Después de todo quien puede negar que nunca como hasta ahora se tuvo una oportunidad de oro para implantar un nuevo modelo portuario que erradicara los vicios del pasado, es decir, las distorsiones operativas, laborales y tarifarias para dar paso a puertos eficientes y competitivos, generadores de riqueza para la gente, la ciudad y la economía nacional.

El nuevo esquema administrativo y operativo, además, ha servido para desmontar algunos mitos que en las dos últimas décadas ganaron terreno para explicar la ineficiencia portuaria, y que apuntaban específicamente a los males de la descentralización y los vicios de los almacenes y patios en manos de los operadores portuarios privados. ¿Cómo explicar ahora que con un esquema recentralizado de administración, y estando los almacenes y patios bajo el control de Bolipuertos, los problemas operativos y altos costos subsistan?, ¿Por qué experimenta el puerto un serio problema de congestión, cuando este año probablemente tengamos un reducción del cincuenta por ciento en las toneladas movilizadas? Hay mucha tela que cortar, para nada análisis simplistas y

revanchistas, pues el tema requiere de muchos conocedores y gente con experiencia, sin importar quienes sean y qué posición ocupen. En fin, hay muchos mitos que desmontar.

La oposición podrá atacar la ineficiencia portuaria, el caso de los contenedores de PDVAL y la congestión actual argumentando que con la descentralización las cosas marchaban a la perfección. El gobierno dirá que se trata de maniobras políticas en víspera de proceso eleccionario, del boicot de trabajadores capitalistas no alineados con los principios del puerto socialista, aunque nunca nos hayan explicado en qué se diferencia aquél de uno capitalista. Otros culparán a los cubanos, a la falta de maquinaria, a la estiba en manos del sector público y pare uno de contar. Las explicaciones están a la orden del día, pero el punto es que el sistema dentro de los puertos de uso comercial, esos que manejan nuestro comercio internacional no petrolero ni ferrominero, en otras palabras, los puertos a través de los que llegan los alimentos a granel y los contenedores, colapsó hace rato. Bolipuertos podrá adquirir nuevas maquinarias y reparar las que tomara del sector privado que todavía espera ser indemnizado, podrá hacer operativos de fin de semana para aligerar la congestión y contratar proyectos de modernización que engrosen los ya existentes, y aún así los problemas subsistirán porque el sistema sencillamente colapsó.

Achacar el problema de la congestión únicamente a la estiba y la maquinaria defectuosa es peligroso, puede que sea una forma conveniente y simplista de evaluar el tema, pero errada desde todo punto de vista. No se trata para nada de revisar los procesos, sino de reinventar el sistema y mientras esto suceda estamos convencidos en lo personal, que se requiere urgentemente transferir la totalidad de las operaciones de carga y descarga al sector privado, devolverles sus maquinarias o en su defecto indemnizarles por el valor o uso de las mismas, proceder a la integración de los patios dentro de la zona portuaria y dar pasos concretos hacia la modernización de la infraestructura, todo lo anterior en permanente consulta con la comunidad portuaria.