

HACIA UNA NUEVA ORGANIZACIÓN PORTUARIA

Diario “El Carabobeño” 30 de marzo de 2009

José Alfredo Sabatino Pizzolante
Sabatino Pizzolante Abogados Marítimos & Comerciales
Puerto Cabello-Venezuela

Los puertos han regresado al Poder Nacional, luego de casi dos décadas en manos de las regiones. Independientemente de las consideraciones jurídicas que se puedan formular, especialmente desde el punto de vista constitucional, así como las acciones judiciales que los gobernadores puedan intentar ante el TSJ, se trata de un hecho cumplido que nos obliga necesariamente a mirar hacia adelante, con la esperanza de que esta nueva etapa suponga para el sistema portuario nacional importantes cambios, que aseguren la optimización de las operaciones y la efectiva modernización de los puertos.

La descentralización portuaria (1991), y en verdad el movimiento descentralizador venezolano, tuvo como finalidad dotar a los gobernadores entonces recién electos por el voto directo, de ingresos que le permitieran el ejercicio de gobierno en sus respectivos estados. La privatización de los servicios portuarios, la liquidación de un grotesco número de trabajadores y desaparición de un legendario sindicato, así como la supresión del Instituto Nacional de Puertos (INP), fueron todos factores que contribuyeron a un cambio radical en la actividad portuaria materializada en el incremento de la productividad, flexibilización de las operaciones, profesionalización del sector de estiba y adcentamiento en las prácticas administrativas.

La ausencia de líneas maestras para la modernización del sector y de estrategias nacionales de mediano y largo alcance, sin embargo, devinieron en un sistema portuario anárquico y poco competitivo que, ante la ausencia de planes nacionales reguladores del desarrollo portuario y de mecanismos que permitieran la coordinación entre el Poder Nacional y los gobiernos regionales, se encontraba a la espera de cambios para retomar el rumbo. Después de todo transcurrido tan solo una década (1991-2001) la descentralización portuaria ya

mostraba un saldo negativo traducido en la ausencia de un plan maestro que garantizara el desarrollo sostenido del puerto, la poca atracción de capitales privados para la construcción de terminales especializados de contenedores y graneles, la falta de capacitación y la rotación del personal administrativo, la ausencia de coordinación con otras autoridades que hacían vida dentro del recinto portuario (SENIAT, CADIVI, CAPITANÍA DE PUERTOS, etc.) y la inexistencia de una clara política en beneficio de la mano de obra portuaria.

Con la entrada en vigencia de la Constitución de 1999 muchos pensamos el momento había llegado para introducir los cambios tendentes a revertir tal situación —asegurando la necesaria coordinación entre los niveles de gobierno— y por ello participamos decididamente junto a un nutrido grupo de profesionales en la discusión y elaboración de la Ley General de Puertos. Los resultados no fueron los deseados, ya que este instrumento legal no pasó de ser un interesante ejercicio teórico, en particular ante la ausencia de su reglamentación y la falta de lineamientos macros de desarrollo que debían estar previstos en el Plan Nacional de Desarrollo Portuario, cuya elaboración es una tarea pendiente del INEA como autoridad acuática. Ni siquiera vimos materializar en los términos deseados los aportes del 12,5% del puerto a la ciudad, curiosamente eliminado por el TSJ en diciembre del dos mil seis.

Hoy se inicia una nueva etapa para los puertos de uso público nacionales, siendo muchas las expectativas. El centralismo (INP) y la descentralización fueron incapaces de lograr una eficiencia portuaria sostenida, de allí que la nueva organización que haya de implantarse deba ser el resultado de una profunda reflexión sobre los aciertos y desaciertos del pasado, teniendo como fundamento las opiniones y experiencias de todos aquellos que conforman la comunidad portuaria (sector público y privado, además de los trabajadores y los ciudadanos organizados hoy en consejos comunales), quizás de esa manera podamos tener puertos competitivos al servicio del comercio internacional, generadores de riqueza para quienes allí trabajan y bienestar para la ciudad que le sirve de asiento.