

**Acto de celebración 45 Aniversario AVDM
Instalación Comité Ejecutivo 2022-2025**

Breves reflexiones sobre los Puertos Venezolanos

(25 de marzo 2022, Cámara de Comercio de Pto. Cabello)

Se nos ha asignado, según el programa, una CONFERENCIA MAGISTRAL, lo que nos preocupa porque la deferencia presupone una de dos cosas: O se cree que el expositor (quizá por su experiencia y/o sapiencia) tiene algo importante que decir; o tienen frente a Uds. a un expositor que comienza o está próximo a transitar la avanzada madurez -algunos nos llaman viejos- y por consiguiente, de todas formas, tenemos algo que decir. Me ubico entre estos últimos, después de todo, decía el recordado don Adolfo Aristeguieta Gramcko: “Llegamos a viejo, cuando la propia vida hecha cuento se vuelve historia”.

Y de cuentos e historias sobre los puertos venezolanos, sí que podemos hablar, al igual que muchos aquí, así que en los minutos restantes dictaré esta sencilla conferencia, más bien charla, que de magistral nada tiene, ya que lo único magistral en materia portuaria ha sido la estrepitosa caída de los volúmenes de carga y tráfico de buques, que es precisamente por donde queremos empezar.

Los tiempos del INP, a partir de los que tenemos recuerdos de los que dar cuenta, fueron una locura. Eran tiempos en que la treintena de buques fondeados para poder atracar, consecuencia de la falta de muelles o las operaciones deficientes, hacían sentir orgulloso al gerente de turno. Alguien nos contaba que entonces desde la azotea del edificio del puerto, orgulloso se sentía aquél por lo importante que era su puerto, al ver todos aquellos barcos fondeados en la rada.

La ineficiencia portuaria no solo manifestaba en la lentitud de las operaciones, el poder y los privilegios del sindicato, en los costos resultantes, sino también en la integridad de las mercancías. Era la época en que Ud. podía comprar un piano vertical exhibido en una camioneta pick-up que recorría la ciudad, lógicamente hurtado del recinto portuario...

Más tarde, llegó la descentralización portuaria (1991) y el festín continuó, pues los volúmenes de carga y tráfico resultaban asombrosos.

En el año 2006, recordemos, Puerto Cabello alcanzó la cifra récord de 844.000 TEUs. Tiempos en los que nuestro puerto, y en alguna ocasión La Guaira, estuvieron presentes en el ranking mundial de los 120 grandes puertos de contenedores. Pero tiempos también de colapso portuario, en el que los puertos a duras penas podían con aquellos volúmenes, dando paso a una gran congestión portuaria. Puerto Cabello alcanzaba por aquel tiempo su capacidad máxima, carente de terminales especializadas para el manejo de contenedores. De eso discutimos mucho en diversos foros y escenarios institucionales, que tuvieron a este mismo recinto como escenario.

Los puertos venezolanos en su conjunto manejaban entonces, estimamos nosotros, la cifra de 1.400.000 TEUs!

Hacia el año 2011, todavía aparecía Puerto Cabello en el puesto 117 de ese ranking, con 809.454 TEUs. Al año siguiente, y ciertamente ya para el 2013 el puerto desaparecía del ranking mundial, iniciando su estrepitoso descenso hacia volúmenes que nadie de los aquí presentes pudimos nunca imaginar.

Y qué acerca del tráfico de buques? Según las estadísticas de 1999 (Si es que podemos tomarlas como ciertas), solo Puerto Cabello manejó 2.541 buques, de los cuales 1.333 eran portacontenedores, y aproximadamente 1.000 sumaban graneleros y buques de carga general.

En ese transitar de la caída en los volúmenes -es importante recordarlo- se produce la recentralización de los puertos, de la que surge Bolipuertos, S.A. como ente administrador y operador de los puertos de uso comercial.

Llegamos así al año 2021, en la que la estrepitosa caída de carga y buques queda de manifiesto, al considerar los números de cierre a diciembre del año pasado.

Las estadísticas portuarias continúan siendo un misterio en nuestro país, pero al menos en el manejo de TEUs/contenedores

tenemos algunos indicadores, según los cuales los principales puertos venezolanos (excluido El Guamache) manejaron en su conjunto 200.995 TEUs o 349.000 contenedores, transportados en tan solo 337 buques.

Puerto Cabello manejó 169.761 cajas, mientras que La Guaira 141.720, transportados en 128 y 138 buques, respectivamente. En otras palabras, hemos experimentado una caída de 75 a 80 por ciento (%), en comparación con lo que fue nuestro mejor año.

Teniendo en cuenta este nada alentador panorama, quisiéramos ahora hacer unas breves **REFLEXIONES**:

1.- Los puertos venezolanos han perdido en un lapso de 15 años (2006-2021), entre un 75% y un 80% de las mercancías que manejaban, y aún así los encargados de su administración parecieran querer manejarlos con los mismos criterios del pasado. En otras palabras, nuestros puertos de uso comercial están en problemas, incluso podríamos decir en **crisis**, si partimos de la idea que crisis no solamente significa grandes volúmenes de cargas y buques que no puedan manejarse, sino también ausencia de estos.

2.- En Venezuela, lamentablemente, hemos estado más pendiente del modelo de gestión que de las operaciones. La competencia ha saltado del gobierno central a las regiones (1991), para volver a la capital (2009), en medio de acusaciones de lado y lado sobre las virtudes de la descentralización y de la recentralización, prestando muy poca atención a la prestación de los servicios, que definitivamente debe estar en manos de sector privado, pues sobrados argumentos y muestras a su favor, se observan alrededor del mundo, especialmente, en la región (Colombia y Panamá, los mejores ejemplos). Hay que promover la inversión privada, introduciendo condiciones que garanticen su sostenibilidad.

3.- Por suerte para los puertos venezolanos, pero no para los venezolanos, las cosas volvieron a su normalidad, desapareciendo la congestión portuaria, PERO no por nuevas inversiones, o la optimización de las operaciones portuarias o mejoras en los modelos de gestión, sino principalmente por la estruendosa caída en los volúmenes de carga de los últimos años.

4.- Y a pesar de todo, los principales puertos enfrentan una sobreoferta de operadores portuarios y alianzas estratégicas que difícilmente pueden manejar los precarios volúmenes de carga y número de buques. Afortunadamente, empezamos a ver cierta recuperación en esos volúmenes, aunque en nuestra opinión no alcanzarán los niveles conocidos. Recuperación que por incierta que sea obliga a reinventarnos y prepararnos para colocar los puertos al servicio de nuestro comercio internacional, echar mano de las bondades del transbordo y otros servicios logísticos, claro está, siempre que esto venga acompañado de seguridad jurídica, legislación actualizada y un claro marco cambiario.

5.- Para decirlo más claro, la debacle económica ha jugado en favor de nuestros puertos, pero cualquier recuperación por modesta que sea se convertirá en una seria amenaza. La AVDM, indudablemente, y las demás instituciones gremiales como las cámaras de comercio, industriales, navieras, etc., pueden contribuir a una discusión provechosa siempre en la búsqueda de cambios.

En 1988, el recordado Cap. Marcel Antonorsi decía desde la Casa Guipuzcoana porteña, con motivo de una sesión solemne en homenaje al Día de la Marina Mercante: “El futuro nos exige un comercio y transporte internacionales ágiles y vigorosos. Corresponde a Puerto Cabello tomar el estandarte y colocarse al frente de ese vital requerimiento nacional...”. El reto, desde luego, corresponde a nuestro puerto y el resto de las ciudades portuarias que forman parte de nuestro sistema portuario.

Ese FUTURO es hoy angustiante PRESENTE, que obliga a seguir discutiendo problemas y proponiendo soluciones, en la búsqueda de puertos mejores. Esperemos, desde luego, no sea tarde...

José Alfredo Sabatino Pizzolante