LA MODERNIZACIÓN DE LOS PUERTOS Y EL CONAM

EL TELÉGRAFO, 22 de junio del 2002 Por Hugo Tobar Vega

Por efecto del avance de las comunicaciones vino la globalización; hoy ningún país es lejano a otro. Podemos comunicarnos con China, Rusia, Australia, Mauricios; igual que con Colombia, Perú; y con Quito, Manta, Salinas. Así el mundo se hizo un gran conglomerado de países, comunidades, empresas e individuos que pueden interrelacionarse con facilidad en un escasísimo tiempo. Esto dio origen a la competitividad.

La competitividad obligó a los países mal organizados, socializantes e ineficientes; a modernizarse para poder competir. Esta influencia llega a Ecuador y como nuestros gobernantes y políticos, pensaron que creando un organismo burocrático modernizador, se podía lograr este objetivo; crearon hace aproximadamente diez años el CONSEJO NACIONAL DE MODERNIZACIÓN (CONAM); que en este corto lapso ha tenido siete Presidentes.

Las áreas de influencia del CONAM son aeropuertos, servicio postal, hidrocarburos, PUERTOS MARÍTIMOS, etc. Emprende esta tarea a base de su Ley de Modernización, pero creando un ente burocrático sin conocimiento ni experiencia de sus áreas de su modernización.

El Banco Mundial y el Banco Interamericano, concientes de su importancia, dan apoyo incluso económico para la modernización de los Puertos en 1993; y por lo tanto, establece una Unidad Modernizadora; pero trayendo asesores de segunda.

Se hace un proceso absurdo de asignación y retaceo de las diferentes áreas de la operación portuaria a diferentes empresas o personas; sin conocer lo que significa la función del Puerto en la Cadena Mundial del Transporte Marítimo.

El Transporte Marítimo, es parte del Sistema Mundial de Producción; su función es transportar los productos desde las bodegas del fabricante, a las bodegas del consumidor.

Hasta 1980, los Puertos ignoraban a los navieros operadores de las naves sus clientes; ni les importaba lo que hacían. También ignoraban a los transportistas que llevaban o traían los productos para ser embarcados o desembarcados en las naves; solo les interesaba CARGAR Y DESCARGAR las naves que atracaban a sus muelles.

El CONTENEDOR había transformado desde su aparición en 1968 el transporte marítimo; ya que la carga viajaba más segura en paquetes unificados desde: 1) los centros de producción al Puerto de Origen; 2) del Puerto de Origen transportada por la nave al Puerto de Destino; y 3) del Puerto de Destino al consumidor por vía terrestre. Así nace el ÍNTERMODALISMO o MULTIMODALISMO, es decir; el transporte de la producción por diferentes MODOS DE TRANSPORTE; el marítimo y el terrestre por carreteras o ferrocarriles.

Nacen también los que se llaman PUERTOS DE LA TERCERA GENERACIÓN. Los navieros se hacen cargo de la cadena completa de transporte; y construyen o reciben en concesión por periodos largos de tiempo los terminales unitarios, propiedad de las AUTORIDADES PORTUARIAS, los dueños y administradores de los Puertos.

Este es el mejor método de operación Portuaria aplicado en el mundo por los países desarrollados y eficientes; donde la Autoridad Portuaria concesiona a cada naviero uno o más atracaderos. Esto significa que el naviero es responsable por la mercadería desde que: sus camiones la reciben en el centro de producción, la transportan al Puerto de Origen; la embarcan en su nave que transporta al Puerto de Destino; lo descarga en su Terminal en concesión en Puerto de Destino; se encarga de la seguridad de la mercancía hasta que se cumplan los trámites aduaneros; y por último la entrega al propietario en sus bodegas, por vía terrestre y hasta a veces fluvial. Se cumple así un CICLO COMPLETO DEL INTERMODALISMO. Las normas y regulaciones, son universales; por que las naves visitan todos los puertos del mundo. El Transporte Marítimo es Universal; como también la ADMINISTRACIÓN DE LOS PUERTOS.

Al tipo de puerto que opera de esta forma se lo llama PUERTO PATRÓN; administrado por la Autoridad Portuaria que es propietaria de las instalaciones, edificios, muelles, bodegas, patios, etc.; y que entrega en concesión en unidades de Puerto a cada uno de los operadores navieros independientes; para que hagan las operaciones portuarias; CON SUS EQUIPOS Y SU GENTE. La Autoridad

Portuaria, planifica el desarrollo integral del Puerto, de sus vías y canales de acceso; y de los servicios generales que como remolque y practicaje, que pueden ser concesionados .

El CONAM gestor de esta modernización con burócratas controladores desde Quito, no han tenido idea de una área tan importante en el mundo por desconocimiento de causa; y hoy intentan concesionar todo el Puerto Marítimo Guayaquil, a un solo concesionario creando un MONSTRUOSO MONOPOLIO. Con mucha razón han protestado en forma total las líneas navieras y operadores de naves que son usuarios del Puerto.

El asunto fundamental de la Autoridad Portuaria, con su Directorio que dirige esta concesión; es que es nombrado a dedo entre políticos y profesionales de muchas disciplinas que nada tienen que ver con esta especialización. El actual Presidente, un distinguido abogado, cuando fue nombrado dijo:"que conocía mucho porque su padre fue Presidente del Directorio por algún tiempo" (también otro distinguido abogado). La administración y gestión de Puertos Marítimos, es materia de especialización y estudio en universidades como: la Universidad Marítima de Suecia, el Instituto Tecnológico de Massachussets, la Universidad de Delft en Holanda, la Universidad de Michigan, etc.

También la experiencia y actualización, se consigue en contacto con los Organismos Internacionales de esta área como: UNCTAD, IMO, Asociación de Autoridades Portuarias de América (AAPA), etc.; que emiten boletines de información y organizan seminarios de los cambios de esta disciplina. Hace poco asistí a la convención anual de la AAPA en la Florida, a la que pertenezco desde 1971. También asistieron los Directores de Portuaria; casi nunca estuvieron en las conferencias técnicas; y se pasaron el tiempo haciéndose chequeos médicos por seguros dados por Portuaria.

Concesionar el Puerto a un solo concesionario significa, crear un monopolio que después extorsionaría a los navieros individuales eliminando completamente la competencia, que es clave del buen servicio al usuario. Solo vayan a Miami; y verán que tiene implantado el sistema que indico HACE "RATÓN"; cada naviero tiene su terminal concesionado o propio. ¡No inventen el "agua tibia"!.

Si esto no les gusta a muchos, estoy dispuesto a participar en un foro público para que demuestren técnica y conceptualmente que estoy errado; y las razones, causas y circunstancias de este tipo de concesión, que "inocentemente" se pretende.

Ecuatorianos, el asunto preocupante es que; todo lo que es modernizado por el CONAM tiende al fracaso, por cuanto este ente burocrático mal modernizador; no tiene la menor idea de lo que tiene que hacer en áreas tan especializadas como teléfonos, energía; y hasta Puertos Marítimos. ¡Ya es hora se revisar su existencia!.

Espero una pronta llamada al foro que solicito... ¿me llamarán?

jeugo@espoltel.net