

IMPORTANCIA DE LA LOGÍSTICA PORTUARIA Y RESULTADOS DE LA CENTRALIZACIÓN DEL SISTEMA DE PUERTOS VENEZOLANOS

Humberto José Mayora Guaita¹
UNIVERSIDAD SIMÓN BOLÍVAR

Resumen:

La presente investigación tiene como objetivo destacar los aspectos fundamentales de los puertos venezolanos que a lo largo de las dos últimas décadas pasaron de un estancamiento operacional hasta disfrutar de las bondades de la descentralización. En la actualidad estos puertos enfrentan problemas en su logística, acentuando una economía de puerto como resultado de las excesivas importaciones de los sectores público y privado. La metodología empleada es de tipo documental; además se ilustran las posibles implicaciones económicas y políticas de la nueva centralización portuaria lo cual muestra un resultado relacionado con cifras de los movimientos portuarios y un importante adelanto de los planes de la nueva autoridad portuaria acerca de ¿cómo enfrenta su realidad y los retos por venir?

Palabras claves: Puertos, descentralización, logística y economía.

INTRODUCCIÓN

La economía venezolana depende en gran medida de su comercio exterior; cuenta con gran cantidad de empresas prestadoras de servicios vinculadas con agencias aduanales, agentes navieros y operadores de servicios portuarios que realizan sus tareas en los puertos donde se hace efectiva la comercialización de productos entre empresas nacionales y extranjeras establecidas en el país para el ingreso y egreso de mercancías. Este estudio pretende describir la importancia de los puertos del país, su funcionamiento en la dinámica del comercio marítimo venezolano y las operaciones aduaneras vinculadas a la importación, exportación y tránsito de numerosos bienes.

El sistema portuario vive un momento importante, la estratégica ubicación de las costas venezolanas; las estrechas relaciones con los vecinos suramericanos favorecen al país en la exportación de su producto número uno: el petróleo, también las alianzas con China y el mercado norteamericano han permitido la extracción y comercialización del oro negro al extranjero, afianzando rutas marítimas y propiciando los cielos abiertos a las migraciones de empresarios con intereses en la inversión, de manera de crear en el país zonas con éxodos de

¹ hmayora@usb.ve

poblaciones en un intento de desviar la concentración de las principales capitales para integrarse a poblar con mayor intensidad nuestras costas.

LA DESCENTRALIZACIÓN PORTUARIA EN VENEZUELA

Es importante iniciar con los aspectos que a comienzo de la historia contemporánea de Venezuela en la segunda mitad del siglo XX, asentaron el proceso que buscaba la descentralización administrativa portuaria, lo cual se explicará de forma progresiva.

Sabatino José (1999a) indica: "El Congreso por el voto de las 2/3 partes de los miembros de cada cámara podrá atribuir a los estados o a los municipios determinadas materias de la Constitución Nacional a fin de promover la descentralización administrativa".

El marco regulatorio para los puertos en Venezuela estuvo amparado por la Constitución de la República de Venezuela de 1961 y con la entrada en vigencia de la Ley Orgánica de Descentralización Delimitación y Transferencias del Poder Público.

Con la finalidad de otorgar competencias de orden central a los Estados Federales, la Carta Magna del año 1961 estableció la descentralización de la navegación y transporte aéreo, marítimo y fluvial a las entidades y Municipios. Esta descentralización de índole administrativo consistió en liquidar el Instituto Nacional de Puertos que operó desde 1975 el sistema de puertos en Venezuela.

Según Sabatino Pizolante (1999a) "El proceso de transferencia portuaria del INP (Poder Central) a los Estados regionales era, por demás, bastante sencilla, toda vez que para ello las Asambleas Legislativas de los Estados portuarios procedieron a dictar las Leyes Especiales de asunción de competencia, tal y como ocurrió con la Ley Mediante la cual el Estado Carabobo Asume la Competencia Exclusiva sobre sus Puertos de Uso Comercial y Crea el Instituto Puerto Autónomo de Puerto Cabello".

Esta disposición no trató una reforma portuaria específica sino una legislación general de la descentralización administrativa como una forma de transferencia de poder a los Estados Federales sobre la administración de los Puertos y Aeropuertos públicos bajo el cumplimiento de la Ley, que para el momento en que se sancionaron las leyes portuarias regionales no se definió de manera expedita la descentralización portuaria en el llamado Congreso Nacional. El Instituto Nacional de Puertos continuó operando sujeto a una Resolución Ministerial, No. 319, modificada por la 419 de fecha 01-10-1991, la cual fijó las disposiciones legales sobre

tarifas y servicios portuarios, así como las líneas generales para la privatización de dichos servicios a ser ejecutados por los Operadores de Servicios Portuarios y así fomentó un mayor surgimiento de empresas de servicios portuarios.

El trabajo conjunto del sector público con el sector privado mediante las empresas de servicios portuarios, se convirtió en una exitosa sinergia para mejorar los servicios traducido en calidad y optimización portuaria, la disminución en los tiempos de espera por el arribo, atraque y salida de buques, así como también la puesta en marcha de un sistema que permitió un diagnóstico, adecuación y evaluación posterior de los servicios para efectuar significativas mejoras al sistema y por ende a los puertos.

Indica Chaparria (2003) que “La gestión del INP había sido deficiente. A principios de los 90 los principales puertos venezolanos estaban sumidos en una profunda crisis debido a la esclerosis burocrática, la corrupción y un desmedido y mal empleado poder sindical”.

La realidad para los nuevos administradores de Puerto Cabello en ese momento fue recibir un puerto en decadencia, con enormes deudas, obstrucción de cañerías, una infraestructura en ruinas, un calado tras muchos años sin un buen dragado, con una Capitanía Portuaria que efectuaba el pilotaje, remolcaje, lanchaje y los buques que quedaban atascados, con demoras en atraco y desembarque, trayendo como resultado su privatización sin la vigilancia, seguridad y de modo administrativo bajo la Gestión del Instituto Nacional de Puerto Cabello (INP) pero también se libraron de los patios y almacenes por las quejas de inseguridad. Esta privatización consistió en una correcta admisión de los operadores privados agrupados y clasificados en sus respectivas categorías especializados en estiba, caleta y almacenamiento logrando inscribir a todas aquellas empresas que cumplieran con la seguridad en materia de responsabilidad civil y demás obligaciones. Se concedieron delimitaciones en áreas de almacenamiento con licencia de cinco años para su uso, quedando especificadas tarifas oficiales para el fondeo y arribo, tránsito entre canales, transferencia de carga y muellaje, los resultados positivos por el impresionante precedente le arrojaron a Puerto Cabello superar los déficits y obtener un superávit.

Sabatino (1999b) aclara que el importante proceso de reformas portuarias realizado en Venezuela consistió en la aceptación de la enorme responsabilidad de control portuario ante la inexperiencia de legisladores que en esta materia se basaron en extraer o copiar parte del cuerpo legislativo que creó el Consejo Nacional de Puertos y su reglamento que estaba muy relacionado con el extinto Instituto Nacional de Puertos justamente el organismo que querían reestructurar. “Todo este proceso de descentralización portuaria, es importante señalarlo, es-

tuvo caracterizado por la ausencia de una Ley marco, quizás una Ley Nacional de Puertos o equivalente, que establecieran los principios básicos conforme a los cuales la asunción de competencias por parte de los Estados regionales, habrían de regirse”.

Con el éxito en las operaciones portuarias en el principal puerto del estado Carabobo, se dio un gran ejemplo la cual quedó en manos del primer mandatario regional con la adopción de las políticas concernientes al nuevo Instituto Autónomo Portuario adscrito a la Gobernación de ese estado, el cual nació con personalidad jurídica e ingresos propios, donde la Contraloría General y la Asamblea Legislativa tenían poder sobre las auditorías y comportamiento sobre la actuación del Instituto, cuyo máximo órgano de gobierno funciona como una Junta Directiva conformada por un Presidente y 10 directores principales nombrados por el Gobernador.

Ante la nueva administración de las finanzas del Instituto el 25% del presupuesto proveniente de sus ingresos se destinó al mantenimiento del puerto, así como para el Municipio de Puerto Cabello. Esta Ley de Descentralización le permitió a los Estados Costeros con actividad portuaria una amplia competencia sobre sus jurisdicciones.

Ejemplo Puerto Cabello en la descentralización que tuvo con reglamentaciones y mecanismos legales transparentes que parecieron evidenciar un éxito abrumador aportando ingresos al país en una economía cuyo modelo era el libre comercio y con una visión integracionista con los países vecinos. No obstante el escenario cuando toma un matiz político varía completamente; la desinformación y el exceso de control por el poder contrasta con lo previamente expresado.

Según Chaparria (2003) “El procedimiento seguido en el resto de los puertos públicos de uso comercial fue distinto. Así en 1992, el puerto de La Guaira, bajo control del gobierno central, fue entregado en concesión para que lo administrara la sociedad anónima mercantil Puertos del Litoral Central, S.A., cuyo único accionista es el Fondo de Inversiones de Venezuela; el puerto de Maracaibo es administrado por una autoridad portuaria, que adoptó la figura de Servicio Autónomo y Guanta está bajo el control de una entidad mercantil de carácter público, cuyo nombre es Puerto de Anzoátegui, S.A”.

Estos puertos son llamados puertos públicos de uso comercial que sufrieron una gran transformación desde el año 1991, como se refiere al detalle Puerto Cabello, La Guaira, Maracaibo, Guanta, El Guamache, Puerto Sucre, Guaranao, y Carúpano administrados por entes descentralizados.

En 1992 el procedimiento continuó en La Guaira, donde el Gobierno Central le transfirió las competencias en forma de concesión a Puertos del Litoral Central. El Puerto de Maracaibo fue administrado por un Servicio Autónomo y Guanta se encontraba bajo la administración de una Sociedad Mercantil denominada Puerto de Anzoátegui, S.A.

En agosto de 1993 entró en vigencia la Reforma Parcial del Reglamento Interno del Ministerio de Transporte y Comunicaciones donde se creó la Dirección de Puertos, adscrita a la Dirección General Sectorial de Transporte Acuático, con los que el Gobierno Nacional intentó ejercer control en los puertos venezolanos, el cual fue rechazado por parte de la agrupación portuaria regional y se declararon en desobediencia al no reconocer las órdenes de la Dirección de Puertos producto de la descentralización que en esta fase se anunciaba como una válvula de escape ante los grandes desequilibrios con los que sortearon en este período.

Iván Finot, investigador de la CEPAL, aunque no se centra en Venezuela, explica de manera general dos factores cómo la competencia y la globalización en Latinoamérica jugaron una dupla clave; pero que en Venezuela no se observaron estos rasgos característicos de la economía. Muy cierto, en el país este proceso se organizó dirigido a la delegación de las competencias a las administraciones estatales, es decir, tan sólo se limitó a una transferencia de competencias, al respecto comenta que Finot (2002: 142):

La descentralización como una solución “Desde el punto de vista económico, la descentralización es básicamente una reforma de la gestión pública dirigida a reducir ineficiencias en los procesos de asignación. Ella puede asumir dos formas fundamentales: i) descentralización política, que sería transferir la provisión de algunos bienes públicos a procesos democráticos locales, y ii) descentralización económica, que consistiría en transferir o exponer las decisiones sobre combinación de factores e insumos a la competencia económica”

“Se ha descentralizado hacia gobiernos subnacionales principalmente funciones de provisión de educación y salud y de infraestructura y servicios básicos, y se tiende a descentralizar económicamente la producción de infraestructura y servicios de transporte, la de servicios básicos y, más recientemente, la de seguros y servicios de salud”.

El proceso de descentralización en esta región no ha sido sencillo, la CEPAL ha concluido sobre la inexistencia de elementos de convicción relacionados con inclusión social, eficiencia pública y lucha contra la corrupción. En cuanto a la equidad la descentralización ha hecho esfuerzos significativos en infraestructura de servicios comunitarios y Finot (2002: 144) recalca que la descentralización política y sus sistemas de redistribución de territorio no han mejorado las tendencias históricas de la concentración del ingreso.

Un acontecimiento importante fue el deslave acaecido en el estado Vargas, catástrofe que generó una imposibilidad de tránsito y movilización obstaculizando las operaciones en el Puerto de la Guaira y por ende las carencias de servicios y suministros necesarios para la subsistencia. Desde el 1999, el estado vivió la tragedia que consistió en un gran movimiento de sedimentos causado por las altas precipitaciones con gran circulación fluvial en la mayoría de sus vertientes. Lo cual originó desastres, pérdida de vidas humanas, destrucción a casas y edificios, daño a la infraestructura vial en el Puerto de la Guaira.

Las importaciones y exportaciones en este de tiempo estuvieron paralizadas por meses, la reconstrucción del estado acaparó las inversiones públicas, donde funcionaba un excelente comercio de servicios impulsado por los Auxiliares de la Administración Aduanera representado por los operadores de transporte, agentes aduanales y almacenes o depósitos aduaneros que impulsaron un comercio dinámico que tuvo un largo paréntesis hasta recuperarse volver a la normalidad.

A comienzos de la reconstrucción del estado, el gobierno y el sector privado acordaron la reactivación económica con miras a recuperar el Puerto de la Guaira, pues las importaciones y exportaciones estaban paralizadas con rutas importantes para el destino de las exportaciones de aluminio, acero, frutas y cerámica a los Estados Unidos, Antillas Neerlandesas, Japón e importaciones destinadas a Caracas y el centro del país como granos, productos químicos, vidrio, manufacturas de papel, textiles, y maquinaria industrial provenientes de Estados Unidos de Norteamérica, México y Brasil y Europa.

Ante los primeros pasos de recuperación en abril de 2002, la oposición venezolana se manifestó en una sublevación política con un fallido golpe de estado, la economía sufrió una nueva parálisis, por ende, el sector portuario y aeroportuario del país no escaparon a dicha realidad. Se evidenció una crisis general en la mayoría de los productos de las cadenas de comercialización originando escasez, con muchos bienes y productos terminados en mercancía contenida en los puertos, lo que comprobó la vulnerabilidad del Gobierno Nacional en el control de la economía.

BOLIVARIANA DE PUERTOS Y LA CENTRALIZACIÓN DEL SISTEMA DE PUERTOS VENEZOLANOS

A partir de marzo de 2009, el cuerpo legislativo de la Asamblea Nacional mediante Gaceta Oficial No. 39143 de fecha 20-03-2009 autorizó la inmediata reversión al Poder Ejecutivo mediante el Ministerio de Obras Públicas y Vivienda los bienes que conforman la infraestructura portuaria de los Puertos públicos venezolanos, mediante Decreto No. 6.645 se autorizó la creación de la empresa

del Estado bajo la forma de S.A. Bolivariana de Puertos B.P para que administrara los espacios físicos de la infraestructura portuaria.

Según Sabatino (2009d) explica que: “Como consecuencia del proceso de reversión portuaria actualmente en desarrollo, el Ejecutivo Nacional dictó en marzo pasado el Decreto No. 6.645, relativo a la creación de la sociedad anónima BOLIVARIANA DE PUERTOS, BP por sus siglas, cien por ciento capital de la república venezolana, ente ahora encargado del acondicionamiento, administración, desarrollo, mantenimiento, conservación y aprovechamiento de los bienes y servicios que comprenden la infraestructura portuaria de los puertos del Guamache, Maracaibo, Puerto Cabello y La Guaira así como de los futuros puertos revertidos”.

Pizolante como investigador narra que en Venezuela la base legal para la regulación de las actividades portuarias se encuentran en el Plan Nacional de Desarrollo Portuario contenidas en la Ley General de Puertos, dicho plan es un instrumento de aplicación general elaborado por el Gobierno Nacional mediante el INEA Instituto Nacional de Espacios Acuáticos, Plan que garantiza el ordenamiento del sistema portuario nacional aún en una fase de anteproyecto.

Bolipuertos fue creada por medio de la Gaceta Oficial No. 38.146 de 25-03-2009, con la responsabilidad de administrar los espacios físicos portuarios y donde el 100% de sus acciones pertenecen a la República Bolivariana de Venezuela. Es una empresa venezolana orientada a lograr la eficiencia de la gestión portuaria y alcanzar beneficios económicos para los puertos, a través de una gestión que optimice la dinámica de las operaciones, modernice la estructura y avance hacia una revolución marítima productiva.

La ubicación geográfica de los puertos venezolanos le brinda al país una importante ventaja dentro del contexto internacional, ya que a través de los puertos se puede acceder a los mercados de los países del Grupo Andino, del Área del Caribe, del Océano Atlántico, Sur de los Estados Unidos, Centroamérica, Europa, también producto del rompimiento de relaciones comerciales afectará seriamente el comercio desde y hacia el transporte marítimo de buques por el Canal de Panamá.

IMPLICACIONES POLÍTICAS

Las implicaciones políticas que generó esta centralización portuaria para el gobierno, ha considerado el procedimiento de centralizar los puertos como instrumento político para controlar un área sensible mediante un vasto cuerpo de

decretos, leyes, resoluciones y providencias: Ley de Reforma Parcial de la Ley general de Puertos, Gaceta Oficial No. 39.140 de fecha 17-03-2009; Ley Orgánica de Espacios Acuáticos, Gaceta Oficial Extraordinaria No. 5.890 de fecha 31-07-2009; Ley General de Marina y Actividades Conexas de fecha 14-11-2002; Ley de reforma parcial del decreto No.1.506 con fuerza de la ley de comercio marítimo Gaceta Oficial No. 38.351 de fecha 5-01-2006; Ley de tasas Portuarias Gaceta Oficial Extraordinaria de fecha 25-03-2011; Resolución mediante la cual se establece el régimen tarifario al cual estarán sujetos los servicios portuarios en los puertos públicos, administrados por el Poder Público Nacional Gaceta Oficial No. 39689 de fecha 6-06-2011; Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias de fecha 22-12-2004, el Gobierno Nacional designa a Bolivariana de Puertos la administración de los puertos de La Guaira y La Ceiba Gaceta Oficial No. 39.788 de fecha 28-10-2011.

IMPLICACIONES ECONÓMICAS

Se utilizan cifras de la Asociación Logística de Venezuela (AVL) (2013), portal que organiza las estadísticas del movimiento portuario basándose en cifras previas de la Cepal. Se inicia con Puerto Cabello ya que refleja una prioridad por estar ubicado en una infraestructura portuaria cercano a la zona industrial de Valencia, y porque para el período enero-diciembre 2012, se reportó como la principal aduana de importación, representando el 40% de las importaciones del país, mientras que Maiquetía y Maracaibo en orden siguiente representaron 26.3% del total. Vale señalar que sólo se refleja una fracción de las importaciones por la aduana de La Guaira, pues las estadísticas incluyen solo los registros desde junio 2012.

Aduana	enero-diciembre 2011		enero-diciembre 2012	
	MM\$	%	MM\$	%
Puerto Cabello	15,292	43.9	18,914	40.0
La Guaira (*)	847	2.4	5,054	10.7
Maiquetía (*)	6,918	19.8	7,657	16.2
Maracaibo	3,3922	11.3	4,784	10.1
San Antonio	948	2.7	1,616	3.4
Guanta	2,830	8.1	3,947	8.3
Las Piedras	155	0.4	360	0.8
Guamache	881	2.5	1,052	2.2
Guiria	80	0.2	117	0.2
Puerto Ordaz	639	1.8	975	2.1
Valencia	1,043	3.0	1,460	3.1
Otros	1,306	3.7	1,375	2.9
TOTAL	34,861	100.0	47,311	100.0

(*)Incluye las importaciones registradas con Sidunea World a partir de junio 2012.
Fuente: INE, ALV Logística.

Según la ALV (2013) Las exportaciones no petroleras de enero-diciembre 2012 fueron 20% inferiores a las de enero-diciembre 2011. Se realizaron mayormente por las aduanas de Puerto Ordaz y Guanta, que sumaron 80% del total del país (2012).

Venezuela-Exportaciones por aduana

Aduana	enero-diciembre 2011		enero-diciembre 2012	
	MM\$	%	MM\$	%
Guanta	244	7.6	836	32.6
Puerto Ordaz	1,825	56.9	1,215	47.4
Puerto Cabello	257	8.0	124	4.8
Maracaibo	257	8.0	194	7.6
San Antonio	64	2.0	58	2.3
Maiquetía	96	3.0	21	0.8
La Guaira	7	0.2	0	0.0
Las Piedras	240	7.5	12	0.5
Otros	218	6.8	105	4.1
TOTAL	3,208	100.0	2,565	100.0

Fuente: INE, ALV Logística.

En los siguientes cuadros estadísticos se muestra el movimiento portuario de los cuatro puertos destacados como Puerto Cabello, la Guaira, Maracaibo y Guanta. Parte de las estadísticas fueron obtenidas de la fuente ALV Logística quien agrupó información de las Instituciones Portuarias de las respectivas entidades, La CEPAL y Bolivariana de Puertos S.A.

Estas cifras relacionan el movimiento total de carga portuario en miles de toneladas métricas y el movimiento de contenedores expresado en miles de TEUS. Sus siglas son un acrónimo del término en inglés Twenty-Foot Equivalent Unit o unidad de medida de capacidad de carga de un contenedor normalizado de veinte pies o su equivalente en seis metros con diez centímetros. Fácilmente transportable en buques, trenes y camiones.

En el detalle del movimiento se encuentran los contenedores definidos como el recipiente para depositar la mercancía en cargas. La carga general es aquella que se transporta en pocas cantidades cuya característica fundamental cuenta con el número de bultos que se emplearán como unidades. Ejemplo: botellas, bolsas, cartones, cajas que se almacenarán juntas por unidad y las cargas a granel son aquellas que se transportan con mucha frecuencia, sin embalaje y se estiba en las bodegas de los buques en compartimientos acondicionados para ello pudiendo ser sólida, líquida y/o gaseosa.

También se clasifican en los tonelajes movilizados las operaciones aduaneras como por ejemplo las importaciones definidas como todo lo que ingresa al territorio aduanero nacional por las vías habilitadas para ello; las exportaciones definidas como la extracción o salida de mercancías del territorio aduanero nacional por las vías habilitadas; el transbordo es un servicio aduanero que consiste en la transferencia de carga o contenedores de un barco hacia otro y el cabotaje es el tráfico de mercancías entre diversos lugares del territorio nacional ya sea de forma aérea, marítima, lacustre o fluvial. La casilla de los buques atendidos son aquellas embarcaciones que tendrán por objeto el atraque, desembarque, embarque, reaprovisionamiento y transferencia de la carga en un el recinto portuario.

Puerto Cabello mantiene su preponderancia como el principal puerto del país; el cual tuvo una tendencia creciente desde el período 2006-2012, reflejado en el movimiento de contenedores, sin embargo según estas cifras, no refleja desde el año 2010 valor numérico que permita asentar de referencia hasta 2012. Los detalles de movimiento tienen un valor porcentual desde 2006 hasta 2009, luego sale como valor no declarado los tres años posteriores y también en la casilla de buques atendidos con 546 en 2009.

Venezuela-Puerto Cabello, Movimiento de Carga Marítima

Puerto Cabello		2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006
Movimiento Total de Cargas (miles de toneladas)		ND	ND	7.8	7.5	9.6	9.0	9.1
Movimiento de Contenedores Miles de TEU		839	722	630	716	809	832	844
Buques atendidos		ND	ND	ND	546	1,965	2,278	2,339
Tonelaje movilizado	Contenedores	ND	ND	ND	53	49	53	58
	Carga a granel	ND	ND	ND	38	41	31	29
	Carga Suelta	ND	ND	ND	9	10	16	13
Tonelaje movilizado	Importaciones	ND	ND	ND	92	89	84	75
	Exportaciones	ND	ND	ND	7	7	9	11
	Trasbordos	ND	ND	ND	0	2	4	8
	Cabotaje	ND	ND	ND	1	2	3	6
Contenedores movilizados	Importaciones	ND	ND	ND	49	51	47	43
	Exportaciones	ND	ND	ND	50	46	47	43
	Trasbordo	ND	ND	ND	0	2	5	11
	Cabotaje	ND	ND	ND	1	1	1	3

Fuente: Ipac (2006-2008); CEPAL (2009-2011); Bolipuertos (20012); Alv Logística.
ND: no declarado.

La Guaira sí refleja un movimiento total de carga en toneladas métricas con tendencia a la baja. Un repunte en 2007 con 659 mil toneladas métricas hasta decrecer en 2011 con 323 mil toneladas métricas. El movimiento de contenedores inició en 2007 CON 422 mil TEUs y se alzó hasta llegar en 2012 con 543 mil TEUs reflejando datos relevantes en el segundo puerto más importante del país.

El detalle del movimiento porcentual tuvo una tendencia estable desde 2007 iniciando con 74% de su carga a granel para finalizar en 2011 con 76%; mientras que su carga general inició con un 26% y cerró en 2011 con 24%. Las importaciones en el tonelaje movilizado dominaron este puerto al tener un 100% de movimiento estable desde 2007 que inició con 99% y cerró en 2011 con 100%. Las exportaciones y el cabotaje arrojan según las cifras saldo cero. En cuanto a los contenedores movilizados las importaciones iniciaron con 46% para cerrar en 2011 con 52%. Las exportaciones inician con un 49% en 2007 y cierran con 48%. El cabotaje inicia en 2007 con 5 puntos porcentuales y decreció en 2008 con solo un punto porcentual. La cantidad de buques atendidos desde 2007 fue de 1,116 para disminuir en 2011 con 626.

Venezuela-La Guaira, Movimiento de Carga Marítima

La Guaira		2012	2011	2010	2009	2008	2007
Movimiento Total de Cargas (Miles de Toneladas)		ND	323(*) ene-sep	587	516	585	659
Movimiento de Contenedores Miles de TEU		543	467	334	377	437	422
Buques Atendidos		ND	626	722	775	987	1,116
Tonelaje	Carga a granel	ND	76	76	74	83	74
movilizado	Carga general	ND	24	24	26	17	26
Tonelaje	Importaciones	ND	100	100	100	100	99
movilizado	Exportaciones	ND	0	0	0	0	0
	Cabotaje	ND	0	0	0	0	1
Contenedores	Importaciones	ND	52	49	47	51	46
movilizados	Exportaciones	ND	48	51	53	48	49
	Cabotaje	ND	0	0	0	1	5

Fuente: Puerto del Litoral Central, PLCSA, CEPAL (2009-2011); Bolipuertos (2012); Alv Logística.
ND: no declarado.

Maracaibo inició en 2006 con un movimiento total de carga de 864 mil toneladas métricas y bajó en 2008 con una cifra de 639 mil TM, desde el año 2009 hasta 2012 no se declara información. El movimiento de contenedores fue al alza desde el 2006 con 32 mil TEUs hasta cerrar en 2012 con 76 mil TEUs. En cuanto al tonelaje movilizado inició con un 18% en 2006 hasta cerrar con el mismo valor porcentual en 2008 y luego no hay valor declarado hasta 2012. La carga a granel inició en 2006 con 61% y cerró en 2008 en 66%. Para la carga general comenzó con 21% y cerró en 2008 con 16%. Las importaciones ocuparon a este puerto reflejando 89% en 2006 hasta cerrar en 2008 con 97%. Las exportaciones iniciaron con 11% en 2006 y cerró con 3% en 2008. Cabotaje refleja saldo cero hasta 2008 y luego no declarado. Los buques atendidos en 2006 fueron 411 y cerraron en 2008 con 198 buques.

Venezuela-Maracaibo, Movimiento de Carga Marítima

<i>Maracaibo</i>		2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006
Movimiento Total de Cargas (Miles de Toneladas)		ND	ND	ND	ND	639(*)	984	864
Movimiento de Contenedores Miles de TEu		76	58	42	42	37	38	32
Buques Atendidos		ND	ND	ND	ND	198	436	411
Tonelaje movilizado	Contenedores	ND	ND	ND	ND	18	22	18
	Carga a granel	ND	ND	ND	ND	66	62	61
	Carga general	ND	ND	ND	ND	16	16	21
Tonelaje movilizado	Importaciones	ND	ND	ND	ND	97	92	89
	Exportaciones	ND	ND	ND	ND	3	8	11
	Cabotaje	ND	0	0	0	0	0	0

Fuente: Puerto de Maracaibo (2006-2008); CEPAL (2009-2011); Bolipuertos (20012); Alv Logística.
ND: No declarado.

Guanta el último puerto de esta secuencia inició en 2006 con un total de 829 mil toneladas métricas en su movimiento total de carga cerrando en 2008 con 1,057 mil toneladas métricas, a partir de 2009 hasta 2012 no hay valor declarado. El movimiento de contenedores en 2006 fue de 49 mil TEUs y cerró con 71 mil TEUs en 2012. Los detalles del movimiento en el tonelaje movilizado figuran las importaciones que iniciaron con 55% en 2006 y cerraron en 2008 con 62%; las exportaciones comenzaron con 22% y finalizaron en 2008 con 16%; el cabotaje en 2006 comenzó con 22% y cerró con 21% en 2008. En cuanto a los contenedores movilizados inician en 2006 con 45% y cerraron en 2008 con 51%; las exportaciones con un repunte de 43% en 2006 y un cierre de 51% en 2008 y el cabotaje en 2006 con 12% y cerró con 1 punto porcentual. En la casilla Buques atendidos registraron en 2006 la cantidad de 642 buques y cerraron en 2008 de 563.

Venezuela-Guanta, Movimiento de Carga Marítima

<i>Guanta</i>		2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006
Movimiento Total de Cargas (Miles de Toneladas)		ND	ND	ND	ND	1,057	887	829
Movimiento de Contenedores Miles de TEu		71	59	42	41	42	40	49
<i>Buques Atendidos</i>		ND	ND	ND	ND	563	613	642
Tonelaje movilizado	Importaciones	ND	ND	ND	ND	63	65	56
	Exportaciones	ND	ND	ND	ND	16	11	22
	Cabotaje	ND	ND	ND	ND	21	24	22
Tonelaje movilizado	Importaciones	ND	ND	ND	ND	51	46	45
	Exportaciones	ND	ND	ND	ND	48	46	43
	Cabotaje	ND	ND	ND	ND	1	8	12

Fuente: Puertos de Anzoátegui (PASA) (2006-2008); CEPAL (2009-2011); Bolipuertos (2012); Alv Logística.
ND: No declarado.

Una vez revisadas estas cifras y el detalle por movimiento portuario, de contenedores de los diferentes puertos referenciados, se observa que la fecha en que ocurrió la centralización portuaria, gran parte de los valores referenciales según esta asociación no ha sido totalmente declarados. Así en las miles de toneladas métricas con la ausencia de datos en los últimos años desde el período 2009 hasta 2012 con el indicativo no declarado (ND).

Las cifras previas permitieron analizar lo concerniente al movimiento portuario desde ALV Logística. Sin embargo como aporte desde la perspectiva oficial se buscó información oficial que respaldara las estadísticas más recientes y la información obtenida fue mediante una presentación del séptimo congreso portuario internacional celebrado el 28-6-2012 en la Isla de Margarita, entre una de las ponencias más representativas destacó la de la ex Contralmirante Elsa Gutiérrez Graffe, ex presidenta de Bolipuertos y ex Ministra de Transporte Acuático y Aéreo además de la ponencia de Pedro Castro Rodríguez ex Vicepresidente de Bolipuertos y Viceministro del Transporte Acuático y Aéreo representando al INEA, donde se refirieron con detalle en cuanto a las capacidades actuales de los puertos, diagnóstico, ampliación y modernización de Puerto Cabello y Puerto de la Guaira; visión y misión del sistema portuario nacional. Los representantes de Bolipuertos y el Inea iniciaron sus argumentos en esta presentación con el Boletín No. 49 de la CEPAL, donde el crecimiento económico, mundial y regional ha transformado la logística, los puertos y el transporte marítimo, por el incremento de barco portacontenedores y todas las actividades accesorias generadas como la estiba, desestiba, transporte y almacenamiento. Con la importancia del recorrido de estos barcos por las diversas rutas marítimas tardan menos tiempo incluso en América del Sur y se estima que entre 2016 y 2020 circularán 13000 teus, siendo una cantidad importante que debe tener una infraestructura que los pueda distribuir y almacenar.

Como una consideración general los puertos deben regirse por cinco principios básicos como: 1. Flexibilidad para adaptarse a la tecnología y a sus instituciones; 2. Rapidez para que las naves y cargas que transiten por el puerto se demoren el menor tiempo posible; 3. Seguridad: custodia de la carga para evitar daños y pérdidas de robo así como la protección de su personal que labora en dichas áreas; 4. Calidad de Servicio: eficiencia y eficacia evitando el congestiónamiento del servicio portuario y 6. Economía: justo cumplimiento de los principios anteriores traducido en costos razonables para los usuarios y para el país.

REQUERIMIENTOS DEL COMERCIO INTERNACIONAL (TRANSPORTE MARÍTIMO)

Calado mínimo: Para un buen sistema portuario nacional atractivo, el calado de puertos debe ser superior a 10 metros para los puertos actuales y a futuro 13 metros.

Longitud de muelles: Con la tendencia al alza en el incremento de buques, las facilidades en la longitud de puesto de atraque deben ser no menor a 300 metros.

Equipos de manipulación de carga: Los puertos deben contar con grúas y equipos de movilización de última tecnología para el manejo de grandes volúmenes, tipos de buques y sus cargas a ser manipuladas en ellos.

Sistema Intermodal: Un sistema portuario debe contar con vías de acceso (dentro y fuera), tanto para el transporte de vehículos apropiados como su interconexión con el sistema ferroviario nacional.

Facilidades Portuarias (Taquilla Única): Para evitar demoras en las fiscalizaciones y falta de coordinación por las autoridades que integran la comunidad portuaria. De manera que todo usuario *utilice la taquilla única*.

Personal Capacitado: Plan de capacitación de personal en el manejo de nuevas tecnologías para lograr mayor eficiencia e incrementar la competitividad.

Especialización: Cada puerto debe especializarse en sus recursos humanos y dotarse de equipos sofisticados para el manejo y tráfico de cargas.

Interrelación Puerto Ciudad: Se debe prever el desarrollo de áreas de ámbito portuario con desarrollo cultural (bulevares, caminerías, museos, entre otros).

Áreas de futura expansión: Para la expansión en las zonas de almacenamiento y patios.

CAPACIDADES ACTUALES DE LOS PUERTOS

Previo al diagnóstico, Bolivariana de Puertos definió las áreas de almacenamiento y las áreas operativas de los principales puertos de Venezuela con referencia a un valor medible que permita cuantificar con qué cuenta la Autoridad Portuaria al momento de tener su diagnóstico preliminar sobre la infraestructura portuaria en los párrafos siguientes:

Puerto	Áreas de almacenamiento				Muelles (No.)	Área operativa		
	Abiertas (m ²)	Techadas (m ²)	Silos (TM)	Tanques (m ³)		Puestos de Atraje (No.)	Calados Mínimo Máximo (m) (m)	
Puerto Cabello	1.011.724	39.709	129.000	53.304	6	23	8	12
La Guaira	248.840	68.730	13.200	0	6	25	8.5	10.5
Guanta	11.328	152.000	0	0	1	6	7.5	10
Maracaibo	301.331	240.000	30.000	0	3	12	5	9.85
Guarano	10.000	1.260	0	0	3	5	6.4	10
El Guamache	13.800	4.800	0	0	2	2	8.5	10.9
Cumaná	53.771	3.787	0	0	2	3	7	11
Carúpano	27.231	1.648	0	0	3	5	4	6
La Ceiba	103.500	2.000	0	0	1	2	4	9.5
TOTAL	1.781.525	513.934	172.200	53.304	27	83		

Fuente: MPP Transporte Acuático y Aéreo-Bolipuertos, S.A.

DIAGNÓSTICO DE LA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA

Insuficiencia de Calados: Las instalaciones no cuentan con los calados para atender la nueva generación de buques, los cuales pueden necesitar hasta 15 metros de calado y transportar entre 11.000 y 15.000 contenedores. En la actualidad los calados oscilan entre los 6 y 12 metros, lo que traerá como consecuencia que los puertos venezolanos solo podrán recibir carga transbordada en otras instalaciones con mayor habilidad para adaptarse a los aumentos del comercio internacional. Los muelles no tienen la capacidad de resistencia para realizar los trabajos de dragado a fin de obtener los 15 metros de profundidad requeridos.

Equipos de Manipulación de Carga: Los puertos carecen de grúas de nueva generación para la carga y descarga de los buques, lo que permitirá la movilización de unos 50 contenedores por hora, en la actualidad el promedio de carga y descarga de contenedores está entre doce contenedores por hora, lo que eleva la permanencia de los buques en el puerto e incrementa significativamente los costos operativos del buque, lo que trae como consecuencia que estos costos sean transferidos al consumidor.

Deterioro de la estructura portuaria: Los muelles fueron construidos para el manejo de carga general y para atender buques de medianas dimensiones, a esto se suma el desgaste que han sufrido estas estructuras, sin que se hayan tomado las precauciones para su renovación y adecuación, a fin de potenciarlas hacia las nuevas tendencias del transporte de carga internacional. Nuestros muelles no sobrepasan en la mayoría de los casos los 200 metros de longitud, siendo la tendencia internacional, buques de 300 metros de eslora.

Sistema de transporte de la carga: Ausencia de adecuadas vías de comunicación y no existe conexión a la red ferroviaria nacional para potenciar el transporte multimodal.

Terminales portuarias sin especialización: Algunos puertos nacionales tienden a congestionarse con la recepción de diversos tipos de cargas, que en la mayoría de los casos no pueden atender eficientemente, debido principalmente a que sus instalaciones no fueron diseñadas para ser terminales multifuncionales.

Inexistencia de zonas de actividades logísticas: La falta de zonas extraurbanas que integren un conjunto de organismos, instalaciones y equipamientos como plataforma logística que concentre todas las actividades relativas al transporte, logística y distribución de mercancías, lo que redundaría en la reducción de los costos dentro de la cadena logística y el descongestionamiento de los puertos.

DESCRIPCIÓN DEL PROCESO ACTUAL DE DESCARGA Y NACIONALIZACIÓN

Arribo del buque: Llegada prevista al muelle de una embarcación.

Atraque del buque: Operación de conducir la nave desde el fondeadero oficial del puerto y atracarla al muelle o amarradero designado.

Operación de carga contenedorizada: Cualquier tipo de unidad de carga, producto o mercancía a granel que se encuentre depositado o consolidado en un contenedor de transporte.

Operación de descarga a granel: Movilización de mercancía transportada o descargada sin envase o embalaje.

Operaciones de Carga General: Traslado de carga referida a una mercancía cuya naturaleza no ha sido especificada y que se transporta, almacena o manipula en forma de bulto, en unidades sueltas o en palés no contenedorizados. Generalmente, se refiere a productos manufacturados o semielaborados.

Acarreo Muelle-Patio: Carga de contenedores en esta área del puerto que facilita su movilización hasta el espacio de los contenedores a su espera de reparto a sus destinatarios.

Almacenamiento Carga contenedorizada: Almacenamiento de carga general de embalaje variado empleada en el interior de una caja de fibra de vidrio o de metal para que se movilice una gran cantidad en el menor tiempo posible.

Almacenamiento carga suelta: Almacenamiento de carga sin embalaje de mercancía como por ejemplo piezas, neumáticos, láminas de hierro, rieles para su inmediato almacenamiento y rápida movilización.

Almacenamiento en Silos de Carga a Granel: Disposición de guardar alimentos como por ejemplo harinas o granos cerca de las áreas del puerto cuya estructura de conservación facilita estos productos a granel.

Reconocimiento Físico: Procedimiento aduanero que implica la verificación física y documental de las mercancías almacenadas en los contenedores para la importación o exportación dentro de los espacios habilitados del puerto como almacenes o patios.

Despacho de la Carga suelta: Salida de los productos o mercancías por los espacios habilitados del puerto con destino a sus beneficiarios o propietarios de dichas mercancías. Equipos con los cuales se atienden los buques actualmente son los vehículos que implica la manipulación de los contenedores como las gruas de tierra que facilitan la elevación y el descenso de los contenedores dentro de los patios y zonas de almacenamiento, las gruas de abordaje que facilitan la elevación de cargas mediante cables.

Reach Staker: Es una grúa móvil que sirve de soporte para el apilamiento de los contenedores en los patios que sirve para la movilización de contenedores con una altura equivalente a la que representan 5 contenedores apilados (9.6 mts) y hasta 3 contenedores de ancho, con una capacidad de 45 toneladas. En la primera ilada (radio mínimo de 4 con tenedores de alto) este equipo también es utilizado para la colocación y retiro de contenedores sobre los camiones durante las operaciones de cargue y descargue en bodegas y muelles, y para el traslado de cargas especiales. En este último caso, se hace necesario, la colocación de aparejos y eslingas, que facilitan el desplazamiento de aquellas cargas no estandarizadas o en formas irregulares.

Gandolas: Vehículos terrestres de gran capacidad para la movilización de contenedores en las áreas del puerto.

ESTADÍSTICAS BOLIPUERTOS

Previamente se comentaron algunas cifras por Puerto con un detalle y metodología propuesta por ALV Logística, estas cifras de Bolipuertos son un referente bastante significativo pues compensa los valores no declarados citados en las previas estadísticas, las cuales se argumentan por la cronología desde el

año 2006 hasta 2011, ya que en los años siguientes Bolipuertos no ha vuelto a publicar cifras e información desde el año 2012 las cuales se estructuran de la siguiente forma

- Toneladas Métricas Movilizadas en los puertos (1995-2011)
- Carga a Granel movilizada en puertos
- Carga general movilizada en puertos
- Carga Contenedorizada movilizada en puertos
- TEUS Movilizados en puertos
- Buques atendidos en los puertos

Toneladas métricas movilizadas en los puertos (miles de toneladas métricas)

<i>Puerto</i>	<i>2006</i>	<i>2007</i>	<i>2008</i>	<i>2009</i>	<i>2010</i>	<i>2011</i>
Cabello	9.045	9.047	9.490	7.929	7.796	7.645
La Guaira-	2.041	2.222	2.411	2.009	1.958	2.513
Maracaibo	949	984	1.276	1.026	1.192	1.131
Guanta	828	886	1.056	618	773	818
Guamache	165	203	184	141	116	130
La Ceiba					848	829

Fuente: MPP Transporte Acuático y Aéreo-Bolipuertos, S.A.

Puerto Cabello siempre encabeza las cifras en la mayoría de las categorías asignadas, en 2006 inició con 9.045 mil toneladas métricas y tuvo un repunte en sus dos años posteriores pero luego de la reversión o centralización disminuyó considerablemente hasta reflejar en 2011 7.645 mil toneladas métricas. La Guaira y Maracaibo se mantuvieron relativamente estables y luego de 2009 tuvieron una tendencia al alza. Guanta y el Guamache tuvieron también una tendencia al incremento de su volumen pero al igual que el resto les afectó la reversión.

Carga a granel movilizada en puertos (miles de toneladas métricas)

<i>Puerto</i>	<i>2006</i>	<i>2007</i>	<i>2008</i>	<i>2009</i>	<i>2010</i>	<i>2011</i>
Cabello	2.613	2.794	3.841	3.406	3.745	3.166
La Guaira	462	490	484	386	453	394
Maracaibo	610	649	791	701	862	736
Guanta	59	99	121	87	165	39

Fuente: MPP Transporte Acuático y Aéreo-Bolipuertos, S.A.

Sigue Puerto Cabello liderando las estadísticas, en 2006 inició con 2.613 mil toneladas métricas, Maracaibo inició con 610 mil toneladas métricas y cerraron en 2011 con tendencia al alza en 3.166 mil toneladas métricas y 736 mil respectivamente, se recuerda que la Carga a Granel se transporta frecuentemente, sin

embalar y se estiba en las bodegas de los buques en compartimientos acondicionados. La Guaira y Guanta repuntaron con tendencia al alza y terminaron con 394 mil y 39 mil toneladas métricas respectivamente.

Carga general movilizada en puertos (miles de toneladas métricas)

<i>Puerto</i>	<i>2006</i>	<i>2007</i>	<i>2008</i>	<i>2009</i>	<i>2010</i>	<i>2011</i>
Cabello	1.206	1.447	967	737	512	549
La Guaira	156	166	102	131	132	111
Maracaibo	184	139	197	100	93	120
Guanta	227	282	326	251	256	381

Fuente: MPP Transporte Acuático y Aéreo-Bolipuertos, S.A.

La carga general es aquella carga que se transporta en pequeñas cantidades contando con los bultos que se emplearán como unidades cuantificables. De los cuatro puertos citados, los tres primeros iniciaron con una tendencia relativamente estable hasta cerrar en pequeñas unidades, sólo Guanta inició con 227 mil toneladas métricas y cerró al alza con 381 mil toneladas métricas.

Carga contenedorizada movilizada en los puertos (miles de toneladas métricas)

<i>Puerto</i>	<i>2006</i>	<i>2007</i>	<i>2008</i>	<i>2009</i>	<i>2010</i>	<i>2011</i>
Cabello	5.226	4.805	4.682	3.786	3.232	3.773
La Guaira	1.423	1.566	1.825	1.491	1400	2.208
Maracaibo	156	196	260	193	201	276
Guanta	214	189	226	240	256	321
Guamache			184	141	116	129

Fuente: MPP Transporte Acuático y Aéreo-Bolipuertos, S.A.

El detalle de este movimiento refleja los contenedores definidos para depositar la mercancía en cargas; Puerto Cabello continúa en 2006 en la cima de las cifras reflejando 5.226 mil toneladas métricas que al paso de los años decayó hasta cerrar en 2011 con 3.773 mil toneladas métricas. Sin embargo La Guaira, Maracaibo y Guanta iniciaron en 2011 con menor cantidad pero terminaron incrementando en los cuatro años siguientes, el puerto del Guamache refleja un movimiento portuario de 184 mil toneladas métricas para culminar de último en 2011 con 129 mil toneladas métricas.

Teus movilizados en los puertos (miles de toneladas métricas)

<i>Puerto</i>	<i>2006</i>	<i>2007</i>	<i>2008</i>	<i>2009</i>	<i>2010</i>	<i>2011</i>
Cabello	776	832	811	720	595	715
La Guaira	332	395	424	372	328	467
Maracaibo	32	38	48	42	42	58
Guanta	49	40	42	41	42	59
Guamache	35	11	10	31	21	28

Fuente: MPP Transporte Acuático y Aéreo-Bolipuertos, S.A.

Puerto Cabello y el Guamache iniciaron en 2006 con 776 y 35 mil toneladas métricas y se mantuvo con tendencia al alza y cerró en 2011 con 715 y 28 mil toneladas métricas respectivamente. La Guaira Maracaibo y Guanta iniciaron 332, 32 y 49 mil toneladas métricas y cerraron con un incremento hasta llegar a 467, 58 y 59 mil toneladas métricas.

Buques atendidos en los puertos (miles de toneladas métricas)

<i>Puerto</i>	<i>2006</i>	<i>2007</i>	<i>2008</i>	<i>2009</i>	<i>2010</i>	<i>2011</i>
Cabello	154	1.993	1.813	1.649	1.438	1.329
La Guaira	1.029	1.098	979	752	709	756
Maracaibo	419	436	416	374	365	405
Guanta	361	344	333	311	288	276
Guamache	291	244	175	199	183	164
La Ceiba			45	44	19	52

Fuente: MPP Transporte Acuático y Aéreo-Bolipuertos, S.A.

Finalmente está categoría agrupa a las embarcaciones que tendrán por finalidad el atraque, desembarque, embarque, reaprovisionamiento y transferencia de la carga en el puerto. La Guaira fue líder en esta categoría con 1.020 mil toneladas métricas con detrimento en sus valores hasta llegar a 756 mil toneladas métricas, mismo comportamiento para Maracaibo, Guanta y el Guamache con un arranque en sus inicios y terminaron decreciendo. Puerto Cabello inició en 2006 con 154 mil toneladas métricas y culminó con el valor más alto en 2006 con 1.329 mil toneladas métricas.

Ampliación y modernización de Puerto Cabello

En septiembre de 2010 se firmó un Memorando de Entendimiento entre el Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC) y la empresa China Harbour Engineering Company (CHEC) para la formulación y desarrollo de un Proyecto Definitivo de Ingeniería y Construcción de las Obras Civiles en Puerto Cabello.

Se estima la construcción de un espacio para los contenedores fuera de Puerto Cabello, en sentido occidental, con dos (2) atraques para buques porta-contenedores Post-Panamax de hasta 70,000 DWT (6,200 Teus) y capacidad de diseño de 700,000 Teus anuales. También se construirá un rompeolas para proteger los muelles, el costo del Proyecto de Ingeniería y construcción de esta obra es de US\$ 520Millones.

Este proyecto se divide en fases: la Fase 1 para 2013 es de 700.000 Teus; fase 2 en 2020 500.000 Teus más y fase 3 para 2030 1.200.000 Teus adicionales.

les. Las características de este proyecto portuario es contar con 6 grúas pórtico con capacidad de 65 toneladas. 15 grúas transtrainer (RTG) con capacidad de 40 toneladas y apiladores frontal con capacidad de 45 toneladas.

Los beneficios socio-económicos se traducen en:

- Generación de empleos.
- Disminución de la carga pesada.
- Rescate de espacios con miras a mejorar el área de terreno para futuros proyectos de desarrollo turístico.
- Proyectos de responsabilidad social para la comunidad.
- Mejor optimización de la inversión estatal.
- Disminución de costos para la importación y exportación.

Ampliación y modernización del Puerto de La Guaira

Esto consistirá en un proyecto de ampliación y mejoramiento en el sector oeste del Puerto. Con un volumen de dragado en maniobra de 240.000 metros cúbicos; un volumen de dragado de canal de 725.000 metros cúbicos y un volumen de relleno de 863.000 metros cúbicos. Este proyecto requerirá de 6 grúas pórtico para contenedores buque-muelle con capacidad de 65 toneladas; 15 grúas RTG para contenedores en el área de almacenaje con capacidad de 45 toneladas; 2 apiladores frontales de contenedores llenos con capacidad de 45 toneladas; 6 apiladores frontales para contenedores vacíos con capacidad de 10 toneladas; 36 tractores de contenedor (chuto); 40 semiremolques para contenedores (tara) y 4 balanzas camioneras con capacidad de 100 toneladas.

El costo de esta inversión se estima aproximadamente en 398.861.858.68 millones de dólares.

Los beneficios socio-económicos se traducen en:

- Generación de empleos directos e indirectos,
- Transferencia de Tecnología con la implementación de un programa (software) de Gestión portuaria.
- Capacitación y entrenamiento de operadores para equipos portuarios de última tecnología.

CONCLUSIÓN

Dados los acontecimientos ocurridos desde el año 1991 hasta la actualidad, se concluye que Venezuela marcó una pauta operacional de sus espacios portuarios con una legislación discordante en los ámbitos de competencia territorial y administración de los Puertos, debido a las diferencias regionales, cada proceso se vivió como propio, Puerto Cabello fue el modelo de pauta en lo que se refiere a descentralización, siguiendo el Puerto de Maracaibo, La Guaira y el Guamache, entre otros, que posteriormente evidenciaron en sus principios ser administrados por el Poder Central, luego de auto administrarse y mostrar gestiones de éxito con reglamentaciones y mecanismos legales transparentes que parecieron evidenciar un éxito. Como balance los estados tuvieron la firme intención de mejorar los puertos y los servicios portuarios como la reducción del tiempo de espera de los buques para beneficio de su productividad.

La realidad de los Puertos de Venezuela se observa en el encarecimiento de muchos productos que no llegan a industrias y anaqueles y las cadenas de comercialización evidencian que su logística está fallando desde su origen y el final se ve muy cargado de obstáculos técnicos y administrativos al comercio con una facilidad de generar leyes y regulaciones y aplicaciones de elevado costo en la realidad. En este contexto es recomendable una evaluación constante de esas debilidades que el sistema portuario ofrece para transformarlo en la fortaleza que se traduce en la agilización de trámites que permitan que las operaciones sean más expeditas, se cuente con una infraestructura eficiente y evite las demoras, las pérdidas pero sobre todo que genere más beneficios y políticas con miras a la producción, creación de nuestros propios productos, elaboración de manufacturas y el reimpulso de exportaciones no tradicionales y garantizar ese equilibrio para permitir la llegada de inversiones extranjeras que generen mejores aportes a la creación de comercio y a la multiplicación de la riqueza que en teoría pareciera no existir pero que se necesita.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Asociación Logística de Venezuela (2013), *Estadísticas*, <http://www.alv-logistica.org/index.asp?id=1> (consulta 4-2013).

CEPAL (2012), *Boletín número 49* http://www.cepal.org/transporte/noticias/noticias/3/47173/BoletinMaritimo_49_junio2012b.pdf (consulta 4-2013).

Chaparría, V. (2003), "Universidad Politécnica de Valencia y Corporación Andina de Fomento. Proyecto de Estudio: Evaluación de los Principales Puertos de América del Sur", http://www.iirsa.org/BancoMedios/Documentos%20PDF/mad_eppas.pdf (consulta 4-2013).

- Finot, I. (2002), "Descentralización y participación en América Latina", *Revista Cepal* 78, http://www.eclac.org/publicaciones/xml/7/19317/lcg2187e_Finot.pdf (consulta 4-2013).
- Gutiérrez G.; Castro P. (2012), *Modernización del Sistema Portuario Nacional, Bolivariana de Puertos y Viceministerio de Transporte Acuático y Terrestre*, presentado en el VII Congreso Portuario Internacional, Desarrollo y Desafíos Marítimos y Portuarios en el Comercio Internacional, Isla de Margarita, <http://www.sabatinop.com/Presentaciones/Modernizacion%20del%20Sistema%20Portuario%20Nacional.pdf> (consulta 4-2013).
- Sabatino, J. (1999a), "Análisis de la Ley de Puertos del Estado Carabobo y su validez a la luz de la Constitución de 1999 (su impacto sobre el negocio marítimo portuario)", *Artículo 46*, <http://www.sabatinop.com/site/inicio.php?seccion=publicaciones.php> (consulta 4-2013).
- (1999b), "Fundamentos Constitucionales de las Competencias Portuarias en Venezuela (su impacto sobre el negocio marítimo portuario)", *Artículo 28*, <http://www.sabatinop.com/site/inicio.php?seccion=publicaciones.php> (consulta 4-2013).
- (1999c), "Los Puertos y su Rol para el Nuevo Milenio", *Artículo 47*, <http://www.sabatinop.com/site/inicio.php?seccion=publicaciones.php> (consulta 4-2013).
- (2009d), "Reversión Portuaria", *Diario El Carabobeño*, <http://www.sabatinop.com/site/inicio.php?seccion=publicaciones.php> (consulta 4-2013).
- (2009e), "Toma de Almacenes", *Diario Notitarde*, <http://www.sabatinop.com/site/inicio.php?seccion=publicaciones.php> (consulta 4-2013).
- (2009f), "Marco Regulatorio Portuario", *Diario Notitarde la Costa*, <http://www.sabatinop.com/site/inicio.php?seccion=publicaciones.php> (consulta 4-2013).
- (2010g), "La historia como excusa", *Diario Notitarde la Costa*, <http://www.sabatinop.com/site/inicio.php?seccion=publicaciones.php> (consulta 4-2013).
- (2010h), "La autoridad portuaria", *Diario El Carabobeño*, <http://www.sabatinop.com/site/inicio.php?seccion=publicaciones.php> (consulta 4-2013).
- Ley General de Puertos (2009), Gaceta Oficial 39.140 del 17 de marzo de 2009, República Bolivariana de Venezuela, http://www.tsj.gov.ve/legislacion/LeyesOrdinarias/11.-GO_39140.pdf (consulta 4-2013).