



LA REVOLUCIÓN
DE LA
INFRAESTRUCTURA

◀ La Caribbean Shipping Association reconoció este mes al puerto de Cartagena como el mejor del Caribe.

FOTO: CORTESÍA SOCIEDAD PORTUARIA DE CARTAGENA.

MODERNIZACIÓN ■

Sobrados de puertos

Han pasado 24 años desde que Colpuertos fue liquidada para poner en marcha el modelo de concesiones privadas. Hoy, Colombia tiene grandes puertos pero aún queda mucho por hacer.

Muchos colombianos, sobre todo los que viven en el interior del país, tienden a pensar que el comercio solo circula a través de los puertos de Cartagena y Buenaventura. Y aunque estos son los de mayor importancia por la cantidad de carga que movilizan, la realidad es que en los últimos años Colombia ha logrado consolidar nueve zonas portuarias para ponerse a la altura de los retos que impone una economía cada día más globalizada.

En Buenaventura, Tumaco, La Guajira, Santa Marta-Ciénaga, Barranquilla, Cartagena, Urabá, San Andrés y el golfo de Morrosquillo hay 67 puertos marítimos que movieron el año pasado 185 millones de toneladas para el comercio exterior (contando carbón térmico y petróleo). Además, el gobierno estudia 25 solicitudes de nuevos puertos con recursos propuestos por 1,5 billones de dólares con los que se podrían movilizar 50,9 millones de toneladas adicionales.

Aunque la situación de la infraestructura portuaria está lejos de ser ideal, es innegable que ha habido muchos avances al respecto. De hecho, un reciente informe de la Cámara Colombiana de la Infraestructura califica lo que está ocurriendo en esta materia como “una revolución silenciosa, quizá opacada por las

nuevas carreteras, pero cuyos avances hacen ver que el país va camino a buen puerto y que ha encontrado en el capital privado el apoyo para un mar de oportunidades de progreso”.

Según el Ministerio de Transporte, en 2014 las inversiones públicas en el sector fueron de 238.000 millones de pesos, mientras que las del capital privado superaron 420 millones de dólares. Y el creciente interés de las multinacionales portuarias en el país se evidencia en la presencia de las empresas PSA International, de Singapur, y de la filipina Container Terminal Services en la construcción del puerto de Aguadulce en Buenaventura; así como en la compra del 50 por ciento de la Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla por el fondo Southern Cross.

Este panorama promisorio comenzó a dibujarse en 1991 cuando el gobierno decidió ponerle fin al caos de la Empresa Nacional de Puertos (Colpuertos) y entregarles a los privados el manejo de esa infraestructura mediante la figura de las concesiones. Un artículo de SEMANA, de octubre de 1990, muestra que la estructura administrativa y los excesivos privilegios de los trabajadores convirtieron a Colpuertos en la compañía más ineficiente del país.

Por un lado, el hecho de que los princi-

pales usuarios de los puertos fueran al mismo tiempo accionistas de la empresa impidió que la junta directiva pudiera tomar decisiones autónomas. Por el otro, las prebendas laborales eran de tal alcance que los trabajadores recibían 20 salarios al año, no aportaban a salud ni a pensión, cobraban el 5 por ciento de las utilidades netas de Colpuertos y habían pactado un esquema de trabajo tan improductivo que los puertos de Cartagena y Buenaventura se mantenían prácticamente inactivos durante buena parte del año.

Cuando esta situación se hizo insostenible, y en medio de un proceso de apertura económica que exigía empresas capaces de competir en el mercado mundial, el gobierno nacional presentó ante el Congreso el Estatuto de Puertos Marítimos que se convirtió en la Ley 1 de 1991. Entre otras disposiciones, esta norma ordenó liquidar a Colpuertos, abolió el monopolio estatal de la actividad portuaria y estableció que fueran entregados en concesión bajo el supuesto de que con este modelo las operaciones serían más modernas y eficientes.

EL RESURGIMIENTO PORTUARIO

Según Alberto Jiménez, quien tiene más de 40 años de trayectoria en el sector y hoy preside la empresa Compas, “desde que los

FOTO: ALEJANDRO ACOSTA - DINERO

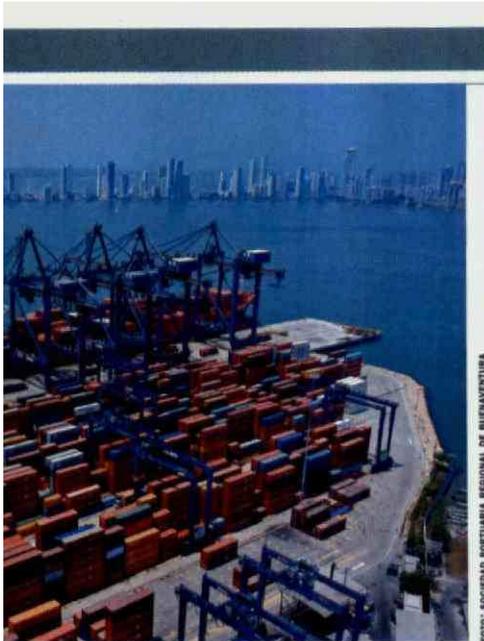
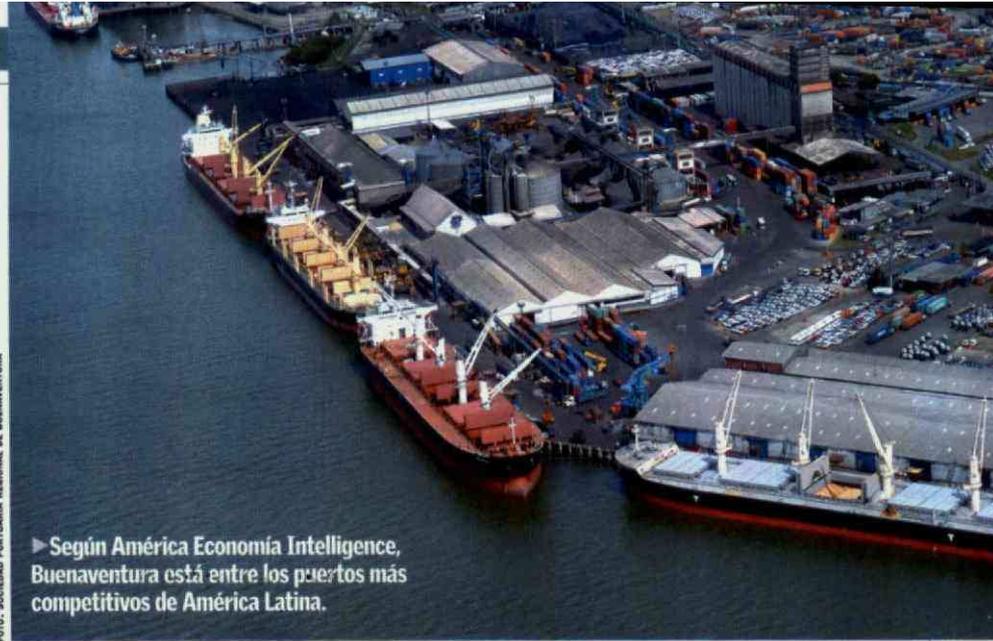


FOTO: SOCIEDAD PORTUARIA REGIONAL DE BUENAVENTURA



► Según América Economía Intelligence, Buenaventura está entre los puertos más competitivos de América Latina.

puertos fueron entregados en concesión a los operadores privados se han logrado avances verificables en el aumento de la capacidad y en la prestación de servicios portuarios de calidad, lo cual permite afirmar que el país ha respondido bien a la apertura económica que comenzó en ese momento y, sobre todo, que está preparado para enfrentar los grandes desafíos que se avecinan”.

Mientras que en 1990 las cuatro principales sociedades portuarias regionales (Cartagena, Barranquilla, Santa Marta y Buenaventura) movieron 5.500.000 toneladas de carga, en el primer semestre de este año esa cifra ascendió a 18 millones de toneladas. Y ese incremento cobra mayor relevancia si se tiene en cuenta que a principios de la década de los noventa esos cuatro terminales manejaban casi la totalidad del comercio exterior de Colombia, pero en la actualidad representan un poco más del 35 por ciento del mercado portuario del país (sin petróleo y carbón térmico).

Desde que entró en vigencia el régimen de concesiones, el sistema portuario colombiano funciona bajo dos figuras: las sociedades portuarias de servicio público y las de servicio privado. En las primeras se mueven contenedores, graneles y carga en general. A través de las segundas, de las cuales las más importantes son las terminales privadas de Ciénaga, La Guajira y golfo de Morrosquillo, se transporta el carbón y el petróleo, los dos productos que más exporta Colombia, pues representan el 70 por ciento del comercio exterior del país.

Para Jiménez, “los puertos han podido responder exitosamente a los flujos crecientes de mercancías gracias a las cuantiosas inversiones en tecnología, a la especialización de los terminales en el manejo de diferentes tipos de carga y a un sistema de tarifas que promueve la competitividad”. Las cifras de la Superintendencia de Puertos y Transporte

indican que en los últimos cinco años se han destinado más de 3.000 millones de dólares en el mantenimiento y la expansión de la infraestructura existente.

Según Luis Fernando Andrade, presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura, esta cifra permite calificar lo que ha ocurrido en estos años como un hito en materia de inversiones en el sector. “Es notable la modernización de sociedades portuarias como las de Buenaventura, Cartagena y Santa Marta, y de terminales especializados en contenedores como Tcbuen y Contecar. En todos ellos se ha trabajado en dragar los canales de acceso y se han adquirido grúas pórtico para adecuarlos a los barcos de grandes dimensiones que van a empezar a llegar a nuestro país cuando culmine la ampliación del canal de Panamá”, explica Andrade.

TODAVÍA FALTA

A pesar de todos los avances registrados en los últimos años, según el Índice Global de Competitividad de 2014, la infraestructura portuaria de Colombia ocupa el puesto 90 entre 144 países. En esta evaluación realizada por el Foro Económico Mundial, la red de puertos del país obtiene una nota de 3,7 sobre 7, y es superada por las de varios países de la región como Perú, Honduras, México, Chile y Panamá.

Para la ANI, una de las razones por las que el país sigue con malas calificaciones en los índices de competitividad es la deficiente conectividad intermodal hacia los puertos. La superintendencia del sector comparte este concepto, y añade que otro elemento contrario al óptimo desempeño de la actividad portuaria es la cantidad exagerada de tiempo que gastan los transportadores de carga en entrar y salir de las ciudades, debido a la falta de vías de acceso y a los trancones en las mismas.

La suma de estos dos factores explica que, de acuerdo con la Cámara Colombiana de la Infraestructura, transportar un contenedor de 30 toneladas por los 1.000 kilómetros que hay entre Cartagena y Bogotá cueste tres veces más que los 15.000 kilómetros de Shanghai a La Heroica. Para superar este cuello de botella, la ANI ha venido estructurando proyectos viales de cuarta generación que, sumados a las inversiones en concesiones férreas y al mejoramiento de la navegabilidad del río Magdalena, permitirán en un futuro cercano mejorar la conectividad intermodal desde y hacia los puertos.

Más allá de este tema, Alberto Jiménez señala otro asunto que genera preocupación en el sector portuario. Se trata de los mecanismos de control del narcotráfico y el contrabando. Según Jiménez, estos no solo implican retrasos sino que exigen inversiones adicionales en equipos y capacitación para los empleados, que encarecen la operación. Al respecto, la ANI, junto con las entidades de control, está poniendo en marcha un sistema de equipos para la inspección no intrusiva que cumpla los requerimientos internacionales en la materia.

En síntesis, en los 24 años que han pasado desde que los puertos quedaron en manos de las empresas privadas, se ha logrado consolidar una red de terminales modernas y eficientes que ha respondido a los requerimientos del libre mercado. Hoy el país cuenta con un sistema portuario preparado para los retos que se avecinan con los nuevos tratados comerciales y con las transformaciones que experimentará la actividad con la ampliación del canal de Panamá. Pero no hay que cantar victoria. Mejorar la conectividad y la lucha contra la ilegalidad son los grandes desafíos para que esta tendencia positiva se mantenga en el futuro. ■