

¿Quién protege los puertos?

Ahora deben asumir el pago de una contraprestación.

Antonio Abello R. y Gonzalo Conde A. nos cuentan en un excelente libro publicado por la SPRB para celebrar los 70 años del Terminal Marítimo –la historia del puerto de Barranquilla, que es también la historia de nuestra ciudad–, que la rebaja por los años de 1853 en un 25% de los aranceles aduaneros, la abolición del monopolio del tabaco y la reforma del sistema monetario favorecieron la inclusión del complejo portuario de Barranquilla–Sabanilla al comercio mundial.

Después de 138 años, la historia se repite pero para todo el país, que decidió acoger el modelo de apertura económica, y como consecuencia de ello era necesario que los puertos de servicio público y de propiedad estatal se habilitaran y/o adecuaran al reto de integrarse a la economía global.

Para 1991, y según un documento reciente de Luis Alberto Zuleta publicado por la CCI, los puertos públicos del país eran manejados por la Empresa Puertos de Colombia, posteriormente Colpuertos, en forma centralizada desde Bogotá, como todavía se pretende, y se

caracterizaban porque se laboraba en ellos solo 290 días al año. La politización, la excesiva cantidad de prestaciones laborales, los múltiples sindicatos portuarios y la falta de equipos, patios y bodegas, los convirtieron en una infraestructura ineficiente improductiva y anticompetitiva.

Como el Estado no tenía los recursos, para resolver tamaño problema, se expide la Ley 1ª de 1991, y se entregan en concesión a las Sociedades Portuarias Regionales que se constituyeron para esa época, a fin de que se encargaran de resolver tremendo ‘chicharrón’, cuyos resultados favorables están a la vista. Recuerdo que para esa época, nadie quería comprar acciones en dichas sociedades y solo unos valientes se atrevieron a invertir en tamaña aventura.

Pero desde esa época para acá, los puertos de servicio público y privado, obligados por igual ante la ley, más que felicitaciones por tamaño esfuerzo, solo han recibido y siguen recibiendo acciones por parte del Estado, como si el propósito ahora fuera lo contrario. Se les ha obligado a que tienen que tener casa y

**CÉSAR
LORDUY**
Opinión



caracterizaban porque se laboraba en ellos solo 290 días al año. La politización, la excesiva cantidad de prestaciones laborales, los múltiples sindicatos portuarios y la falta de equipos, patios y bodegas, los convirtieron en una infraestructura ineficiente improductiva y anticompetitiva.

cama para la Policía Antinarco-
ticos, oficinas para la Dian, para
el ICA y para el Invima. Son vi-
gilados, controlados e inspec-
cionados hasta ahora por Su-
persociedades, Superpuertos,
Ministerio de Transporte, Cor-
magdalena, Agencia Nacional
de Infraestructura, Contraloría,
Ministerio de Medio Ambiente
y otras autoridades ambienta-
les de orden distrital y Depar-
tamental.

Según norma legal deben tener una rentabilidad mínima, pagar una contraprestación, cuyo modelo actual, en caso de dicha fórmula no se ajuste, tenderá a que el negocio no sea viable, cancelar los tributos de renta como cualquier particular y además pagar una tasa de vigilancia y una contribución especial, invertir en temas de responsabilidad social a lo que nadie se opone, obligarse a construir vías y canales de acceso que son obras públicas y, además, a hacer relimpias, sujetas todas ellas a los criterios de las autoridades, que en materia de puertos se han incrementado, ya que de solo una que había en el pasado como lo era la Armada Nacional hoy Dimar, pasamos a muchas, cuyas competencias en algunas oportunidades, son excluyentes. ¿Quién protege a los puertos?

@clorduy
clorduy@gmail.com