

SOUTHAMERICA LOGISTICS



Por Ricardo Ernesto Partal Silva *

Plataformas portuarias de sudamérica (Parte I)

Las relaciones entre los puertos, las sociedades y los gobiernos han cambiado notoriamente en los últimos 25 años. Los puertos modernos deben formar parte de las cadenas logísticas, y no desarrollar sus actividades como un eslabón independiente.

Históricamente, los puertos han sido centros de intercambio entre culturas, tanto del comercio como de las finanzas; por lo general, fueron el punto de ingreso de las mercancías que necesitaba cada país o ciudad -especialmente si se trataba para la ciudad que albergaba al puerto- y de la salida de los excedentes que se generaban.

Los puertos son los principales nodos de la red física del transporte marítimo. Éstos son competitivos y cumplen su función siempre y cuando sean capaces de ofrecer al comercio internacional y a las líneas navieras, servicios rápidos, flexibles y seguros.

Actualmente, en materia portuaria (y no sólo en este modo de transporte) además de rápidos, flexibles y seguros, se habla de, logística, integración, gobernanza, sostenibilidad y disminución de emisiones de gases nocivos a la atmósfera.

Aspectos todos de extrema importancia, para el comercio internacional y nacional, sin descuidar el local.

LA FUNCIÓN LOGÍSTICA Y NIVEL DE INTEGRACIÓN DE LOS PUERTOS

La influencia de la función logística en los puertos sobre la competitividad del comercio exterior de un país es muy alta. En función de esto, los puertos modernos deben formar parte de las cadenas logísticas de producción, transporte y distribución, y no desarrollar sus actividades como un eslabón independiente.

La consideración de un puerto desde una perspectiva logística significa que no sólo se deben tener en cuenta las actividades que se desarrollan en el ámbito portuario, sino también la influencia que estas actividades tienen sobre el transporte anterior y posterior a dicho puerto. Por lo tanto, el nivel de integración es fundamental y esto se logra ofrecien-



do una variada gama de servicios, lo que potencia la captación y fidelización del principal cliente del puerto: “la carga”.

La cadena logística no comienza en los puertos. En realidad, comienza en el lugar de producción y va hasta los centros de consumo en los países de destino. De allí el valor de una integración enraizada en cada uno de los servicios que transportan la carga y entre ellos.

Directores del CEPAL, comentan en sus boletines que: “Las relaciones entre los puertos, las sociedades y los gobiernos han cambiado notablemente en los últimos 25 años, en general en la mayoría del mundo y en particular en América Latina y en el Caribe. La actividad portuaria, en el inicio, venía de ser regida por ciertas características que pueden ser resumidas de la siguiente manera: Desde el siglo XX, los puertos pasaron por distintos roles dentro del sistema comercial, de transporte y de logística, asociándose con diferentes modelos de gobernanza para su gestión y administración”. Y de acuerdo a su explicación, los modelos observados

son típicamente los siguientes:

- 1.- Puertos completamente administrados por el sector público; también llamados “service”.
- 2.- Los intermedios, híbridos, en los cuales se agregan -a la situación anterior- servicios provistos por empresas privadas, especialmente de estiba; también llamados “tool”.
- 3.- Terminales operadas por privados, especializados o polivalentes, concesionados manteniendo la propiedad pública, bajo el modelo conocido como “landlord”.

El CEPAL también amplía diciendo: En general, diversos gobiernos de todo el mundo han decidido salirse del manejo directo de las operaciones y del negocio portuario, iniciando una serie de reformas en tal sentido, de igual manera que ocurrió en muchos países de América Latina y el Caribe. Desde el punto de vista teórico, varios autores han coincidido en denominar a este proceso como “devolución”, descripción general del cambio de la preminencia de régimen entre los sectores públicos y privados que ha ocurrido a lo largo

de la historia. Una noción precisa de “gobernanza” se ha correspondido con cada uno de esos cambios, como por ejemplo los descritos anteriormente entre puertos tipo *service*, *tool* y *landlord*: cada uno de ellos contiene instrumentos diferentes en cuanto a los mecanismos de devolución, reformas regulatorias, instrumentos de control y esquemas de gobernanza, que señalan formas asociativas diferentes. Aspectos estos que abordaremos en próximos números.

El concepto de Gobernanza se refiere al conjunto de los sistemas, estructuras y procesos que organizan grupos de individuos con un propósito común, en conjunto con la normativa y regulaciones que enmarcan la acción de la política pública que el gobierno impone en los correspondientes negocios públicos y privados. Las estructuras y procesos implementados a través de leyes nacionales, tales como los requisitos para procesos de adjudicación abierta, control, seguimiento, objetivos, restricciones, etc., integran la gobernanza de un gobierno (instituciones, mecanismos y procesos).

PUERTOS MARÍTIMOS EN ARGENTINA

Bahía Blanca – Buenos Aires – La Plata – Mar del Plata – Quequén – Coronel Rosales – San Antonio Este – Puerto Madryn – Comodoro Rivadavia – San Julián – Río Gallegos – Ushuaia.

PUERTOS MARÍTIMOS EN BRASIL

Santos – Río de Janeiro – Macapa – Victoria – Belem – Sao Luis – Fortaleza – Paranagua – Recife.

PUERTOS MARÍTIMOS EN VENEZUELA

Maracaibo – La Ceiba – Cabello – La Guaira – Guanta – Sucre.

PUERTOS MARÍTIMOS EN URUGUAY

Montevideo – Maldonado.

PUERTOS MARÍTIMOS EN CHILE

Arica – Antofagasta – Iquique – Chañaral – Coquimbo – Valparaíso – San Antonio – San Vicente/Talcahuano – Lirquén – Penco – Coronel – Saavedra – Puerto Montt – Punta arenas.

PUERTOS MARÍTIMOS EN COLOMBIA

Guajira – Santa Marta – Barranquilla – Cartagena – Turbo – Málaga – Buenaventura – Tumaco.

PUERTOS MARÍTIMOS EN ECUADOR

Esmeralda – Manta – Guayaquil – Bolívar.

PUERTOS MARÍTIMOS EN PERÚ

Chicama – Salaverry – Chimbote – Supe – Callao – San Martín – Ilo.

Como primeros datos comparativos en este cuadro desarrollado por el CEPAL, se refleja la importancia de los puertos de Sudamérica; entre los primeros diez, siete son de este segmento continental.

AEI	Cepal	Variación	Puerto	País	Inversiones (millones US\$)
1	3	+2	Balboa	Panamá	0.500
2	1	-1	Cristóbal/Colón	Panamá	0.500
3	4	+1	Manzanillo	México	5.700
4	7	+3	Buenos Aires	Argentina	0.750
5	2	-3	Santos	Brasil	3.150
6	6	0	Callao	Perú	0.270
7	8	+1	Guayaquil	Ecuador	0.070
8	9	+1	San Antonio	Chile	4.100
9	5	-4	Cartagena	Colombia	1.000
10	16	+6	Montevideo	Uruguay	0.050
11	14	+3	Veracruz	México	4.600
12	9	-3	Lázaro Cárdenas	México	0.450
13	10	-3	Caucedo	R. Dominicana	0.045
14	11	-3	Limón	Costa Rica	0.960
15	18	+3	Paranaguá	Brasil	1.200

■ Puertos que más puestos subieron
 ■ Puertos que más puestos bajaron

La sustentabilidad son otros motores claves en la cadena de transportes. El marítimo, junto con el transporte aéreo, son de los que más contaminan y vierten a la atmósfera un cercano 7% del total mundial de las emisiones de CO₂, NO_x, entre otras. Estados y organizaciones civiles están adoptando acuerdos para luchar contra el cambio climático y reducir las emisiones nocivas. Algunas compañías navieras, tanto del transporte de cargas como de pasajeros, están dando pasos elementales para alcanzar estos objetivos. Con disminuciones considerables de emisiones producto de, entre otros manejos: nueva tecnología para los escapes de gas, sistemas más eficientes de tratamiento de aguas residuales,

certificaciones ISO, que posee una de las certificaciones de sistemas de gestión ambiental más importantes en el mundo.

Una de las empresas portacontenedores más grandes importantes del mundo está aplicando tecnología y sistemas de mitigación. Actualmente el transporte de mercancía por vía marítima es estos barcos es mucho más ecológico y eficiente. El “Triple E” recorre 184 Km utilizando un solo KW de energía por Tn de carga, y emite 3g de CO₂ por km/Tn de carga. ¡Aún es poco, pero es algo!

Lo anterior, muy escuetamente presentado, es tan solo una introducción sobre lo que abordaremos en nuestras próximas ediciones. Pero era necesario entregarle un antecedente de algunos



conceptos claves a la hora de entender cuestiones referidas a las plataformas portuarias. Cada una de ellas nos llevará a futuro un análisis no sólo individual sino pormenorizado.

Mencionamos: logística, integración, gobernanza, sostenibilidad y disminución de emisiones de gases; todas, situaciones vinculadas directamente al sistema del transporte de cargas y a la logística, en todas sus modalidades: vial, aéreo, ferroviario, marítimo, fluvial. Pero también vinculados a sus sistemas operativos de acopios, almacenajes, bodegajes, movilizaciones internas, embalajes, estiba, mantenimiento y cadenas de frío, transbordos, entre otros.

Desde la Organización Mundial de Ciudades y Plataformas Logísticas (www.omcpl.org), creemos y estamos convencidos que si se exige a un solo

sector de la cadena logística (ejemplo: transporte de cargas por barcos) aplicar atributos que tienen que ver con mejorar el medio ambiente y su cadena logística y de suministros, la exigencia debe recaer en todos los demás, porque el análisis es básico. ¿Qué implica tomar una aspirina todos los días, si la enfermedad es histórica, reviste gravedad y amerita un tratamiento urgente?

Por ello, estamos promoviendo la certificación mundial de sustentabilidad en toda la cadena logística. Desde el productor hasta el receptor final, incursionando en acciones tendientes a alcanzar dicho objetivo en un breve plazo.

Ahora bien, y para hacer honor al título de nuestro trabajo de este número; dejaré plasmada la incursión que nos demandarán las próximas

publicaciones: las plataformas portuarias de Sudamérica. No sólo será mostrarle los puertos marítimos principales, sino los secundarios y también los fluviales que por este cono sur, son muchos y ofrecen una labor tan importante como los primeros. Y cada uno con los elementos plasmados en estas páginas; lo que también aprovecharé para ir ampliándolos. ■

* Ricardo Ernesto Partal Silva es Presidente de la Organización Mundial de Ciudades y Plataformas Logísticas (OMCPL), Secretario del Centro Profesional de Actividades Logísticas de Argentina (CPAL), Director Ejecutivo y autor de Integración Empresarial por Corredores Bioceánicos. Se le puede localizar en rutalogica@gmail.com