



PLAN País

El presente documento es producto del esfuerzo de cientos de expertos venezolanos dentro y fuera del país, que, a través de mesas de trabajo, aportaron al Plan País sus conocimientos para la construcción de una visión de desarrollo común, discutida y validada ampliamente con las fuerzas vivas y la sociedad en general a lo largo del territorio nacional.

Las propuestas aquí expresadas se basan en el “Acuerdo político para rescatar a Venezuela de la crisis social y del colapso económico” publicado en diciembre de 2018 y actualizado en diciembre de 2019, con el aval de las principales fuerzas democráticas del país. Este documento es una continuación de dicho trabajo que profundiza en la búsqueda de soluciones a los graves problemas que afronta el país en todos los ámbitos, pero no representa un producto definitivo. Las ideas aquí presentadas pueden ser mejoradas, ampliadas y actualizadas frente a los nuevos escenarios que se presenten. Este trabajo se continuará profundizando para alcanzar un mayor nivel de detalle que incluya proyecciones financieras para un gobierno de emergencia nacional. El objetivo de esta publicación es divulgar los avances alcanzados hasta la fecha y fomentar un debate sano acerca de las políticas públicas a ser implementadas una vez rescatada la democracia en nuestro país.

- JULIO 2020 -



@PlanPaísVzla



Plan País Venezuela

www.planpaisvzla.com



Puertos y marina mercante puntales del desarrollo económico

El área de Movilidad de Plan País es el resultado del trabajo en equipo de expertos venezolanos especializados en ingeniería civil, arquitectura, urbanismo, puertos y aeropuertos, gestión pública, ambiente, seguridad ciudadana y economía. El Plan País Movilidad cuenta con el consenso político logrado con los diversos partidos democráticos del país, para hacer viable la ejecución de las acciones necesarias a fin de superar la crisis en materia de desplazamiento de personas y bienes en el territorio venezolano, una vez tenga lugar el cambio político.

Esta área forma parte del área de Infraestructura y abarca las estructuras físicas, los servicios vinculados y los medios de transporte de manera integral. Comprende los temas de vialidad y transporte carretero, transporte marítimo, transporte aéreo y sistemas masivos de transporte ferroviarios y metroviarios.

Un equipo conformado por profesionales del sector marítimo y portuario han trazado una ruta de navegación clara y ejecutable, que tiene como propósito el desarrollo armónico del transporte marítimo¹ y los puertos en Venezuela, y así revertir la deriva en la desaparecida flota nacional y el deterioro en la gestión e infraestructura portuaria.

El diseño del Plan País tiene como norte lograr que los venezolanos recuperen la cotidianidad para movilizarse por vía marítima, que se transporten las mercancías y alimentos requeridos, y se recobre la normalidad en las operaciones portuarias.

Plan País plantea la enorme oportunidad de darle un gran impulso a la Marina Mercante² y los puertos, a fin de lograr un alto nivel de desarrollo y competitividad en el ámbito regional y mundial. De esta manera, se potenciará el empleo directo e indirecto en el sector y la contribución al equilibrio de la balanza de pagos.

Diagnóstico

La abrupta caída del comercio internacional del país ha incidido en la merma de la flota mercante y, por consiguiente, el irrisorio nivel de operaciones en los puertos trajo como resultado desempleo y empresas

cerradas. No obstante, es vital el transporte marítimo y los puertos para Venezuela dado que 90% del comercio internacional de los países en desarrollo se realiza a través de los puertos³.

En Venezuela se ha confundido el rol del Estado en cuanto a la marina mercante y los puertos, es decir, el Ejecutivo que es autoridad marítima y armador de buques, al mismo tiempo es administrador y operador

¹ Además del que se realiza por las aguas del mar, también se considera transporte marítimo el que se lleva a cabo por las aguas de los ríos, canales, lagos, o embalses naturales o artificiales, cuando sean accesibles para los buques desde el mar, pero sólo hasta donde se haga sensible el efecto de las mareas, así como en los tramos navegables de los ríos hasta donde existan puertos de interés general.

² Comúnmente, se cree que la marina mercante es lo mismo que el transporte marítimo; no obstante, la marina mercante es el conjunto de organizaciones públicas y privadas, personas, infraestructuras, equipos y tecnologías que hacen posible el transporte marítimo de mercancías y pasajeros. En razón de ello, el transporte marítimo forma parte de la marina mercante.

³ UNCTAD (2018). Review of Maritime Transport.

portuario (“juez y parte”). Mientras que el ámbito marítimo-portuario mundial presenta un panorama diametralmente opuesto, con grandes armadores, operadores de buques y puertos constituidos por compañías privadas y, como es natural, con el gobierno actuando como autoridad marítima y portuaria.

El diagnóstico de la situación actual permitió identificar los problemas que afectan las actividades y servicios que prestan las organizaciones públicas del sector⁴. Para su descripción se abordaron tres ámbitos:

Institucional

- 1 **Ausencia de personal calificado producto del ingreso de funcionarios por su lealtad política y no por su preparación técnica, provocando la desprofesionalización y descartando el ingreso de talento humano altamente calificado.**
- 2 **Énfasis en una gestión que relega a las empresas privadas y ahuyenta a los inversionistas nacionales y foráneos.**
- 3 **La legislación nacional sobre la materia no se ajusta a los convenios internacionales marítimos.**
- 4 **Gestión institucional excesivamente burocrática e ineficaz, deficiente gestión del Instituto Nacional de Espacios Acuáticos (INEA) y centralización de las actividades portuarias en Bolipuertos, bajo control de un socio inadecuado**
- 5 **Inexistencia de un Plan Maestro del sector marítimo-portuario.**
- 6 **Aseguradoras internacionales rechazan a la Oficina Coordinadora de Apoyo Marítimo de la Armada (OCAMAR) por no contar con los requisitos internacionales exigidos para las operaciones portuarias.**
- 7 **Control militar de la Oficina Coordinadora de Hidrografía y Navegación (OCHINA), que debería ser responsabilidad de la administración marítima civil, el INEA.**
- 8 **Solapamiento de funciones de control e ineficiencia administrativa en el manejo del flujo de carga por parte de entes gubernamentales: GNB, SENIAT, SAIME.**

- 9 **Escasa participación del sector de marina mercante en la planificación y ejecución de las políticas públicas de transporte marítimo.**

Flota

- 1 **Desaparición de la flota mercante venezolana operada por empresas privadas. En cuanto a los buques propiedad del Estado, solo funciona uno de los tres pequeños buques multipropósito de Venavega C.A., y tres buques tanqueros de PDV Marina obsoletos, que de forma intermitente operan en aguas nacionales.**
- 2 **Ineficiencia de las operaciones y disminución de las capacidades de producción de los astilleros Dianca y Astinave.**
- 3 **Gestión ineficiente e inoperatividad de las embarcaciones del Instituto Nacional de Canalizaciones (INC) para realizar servicios de dragado.**
- 4 **Inoperatividad de los ferrys de la compañía Conferry. Los ferrys que se usan en la actualidad se fletan a armadores extranjeros.**
- 5 **Constantes problemas técnicos-operativos en el buque Río Caroní, propiedad de Ferrominera del Orinoco, usado para cargar mineral de hierro. Opera en el río Orinoco con inadecuado mantenimiento y elevada obsolescencia.**

Puertos

- 1 **Deterioro, ineficiencia y obsolescencia de:**
 - i. Puertos públicos
 - ii. Instalaciones portuarias petrolera, carbonífera, petroquímica y gasífera.
 - iii. Muelles e instalaciones industriales y de las industrias básicas.
 - iv. Diques y astilleros.
 - v. Terminales de uso público.
 - vi. Marinas, instalaciones de turismo y muelles pesqueros.
 - vii. Canales de puertos y del Orinoco.
- 2 **Carencia de un servicio de navegación por cabotaje.**
- 3 **Abandono de los planes de mantenimiento en los puertos y terminales petroleros, hecho que eleva los riesgos para los usuarios y la seguridad industrial.**

⁴ Administración “Acuática” (Denominada: INEA), Venavega, Conferrys, Ferrominera/flota, INC, OCHINA, Puertos Públicos de uso público, Vencemos, Diques y Astilleros (DIANCA y ASTINAVES) y PDVMarina.

- 4 **Decrecimiento del movimiento de carga en los puertos nacionales.** Según los últimos datos oficiales⁵, el número de contenedores en los cinco principales puertos del país cayó de 943.380 en 2014 a 734.185 en 2015. Una simple proyección estima para 2019 menos de 100.000 contenedores.
- 5 **Falta de planificación portuaria afecta significativamente la gestión de los distintos puertos nacionales públicos, y el conocimiento acerca de las prioridades para la construcción de nuevas obras de infraestructuras portuarias.**

Visión y Desafíos

El área de Infraestructura de Plan País se sustenta en una visión de desarrollo que busca lograr sistemas de ciudades y territorio sostenibles, con base en los siguientes ejes estratégicos:

- a **Planificación estratégica de ciudades y territorio.**
- b **Cumplimiento con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la ONU.**
- c **Uso de plataforma tecnológica con matriz de indicadores de gestión e infraestructura de datos espaciales.**
- d **Participación ciudadana para su empoderamiento desde una visión colaborativa y formativa.**
- e **Sistema de gobernanza orientado a la descentralización en favor de gobiernos subnacionales.**
- f **Foco en la atención social.**
- g **Atención de la vulnerabilidad de la infraestructura nacional.**
- h **Asociaciones Público-Privadas (APP) y sistema financiero dispuesto al financiamiento de la rehabilitación de la infraestructura nacional y la construcción de nuevas obras.**

Modelo de Desarrollo de Infraestructura de Venezuela para el Plan País



El tema del Transporte Marítimo se enfoca en el Plan País desde la perspectiva del concepto de movilidad sostenible, entendido como la capacidad de reducir las necesidades de desplazamiento de personas y bienes a los límites físicos y ambientales del territorio, que privilegia el uso de los modos de transporte más eficientes, facilita el acceso a toda la ciudadanía a un precio asequible y favorece la prosperidad económica del territorio⁶.

El modelo de desarrollo de la movilidad del Plan País se expresa en el siguiente gráfico:



⁵ Anuario estadístico de Bolipuertos (2015 p.2)

⁶ Movilidad Sostenible, De la teoría a la práctica David Guillamon y David Hoyos. MANU ROBLES-ARANGIZ INSTITUTUA.

Para hacer posible un nuevo sector marítimo para los venezolanos, Plan País plantea cinco ejes estratégicos:

- 1 Reestructuración de la institucionalidad de marina mercante y puertos.**
- 2 Incremento de la flota mercante nacional.**
- 3 Ajustes de la legislación aplicable al sector marítimo y portuario.**
- 4 Descentralización portuaria.**
- 5 Rehabilitación de la infraestructura e instalaciones de los principales puertos.**

El Plan País propone diseñar y ejecutar políticas públicas, planes y programas para mejorar la administración marítima-portuaria, las instalaciones portuarias, y las organizaciones y empresas públicas venezolanas vinculadas al sector, a fin de lograr un servicio eficaz, eficiente y de calidad, que fortalezca el crecimiento económico de Venezuela.

Acciones

Acciones de corto plazo:

- Diagnóstico de las instalaciones portuarias comerciales y plan de inversiones para su adecuación a condiciones de operatividad.
- Inicio de la ejecución de un plan de mantenimiento e inspección de las instalaciones portuarias.
- Conformación de una comisión de alto nivel para el diseño de un Plan Maestro de Transporte Marítimo con la participación de representantes de los sectores relacionados.
- Eliminación de Bolipuertos.
- Reestructuración del INEA.

Acciones de mediano y largo plazo:

- Ejecución de un plan de mantenimiento e inspección de las instalaciones portuarias.
- Transferencia de las competencias del Puerto de La Guaira, Puerto Cabello, Maracaibo, Guanta, El Guama-che, Puerto Sucre, Carúpano y Guaranao a los estados.

- Implementación del Registro Especial de Buques en la isla de Margarita.
- Diseñar una estructura de incentivos para la prestación de servicios de transporte de pasajeros y cargas con la participación de inversionistas privados.
- Implementación del programa de profesionalización del sector.
- Ejecución del plan de mejoramiento de la prestación de los servicios de la administración marítima, puertos y empresas públicas del sector.
- Implementación de un programa para regularizar las competencias de control de carga y pasajeros por parte de los organismos del Estado, para evitar ineficiencias y retrasos en los flujos de carga y pasajeros.
- Elaboración y ejecución del Plan Maestro de Transporte Marítimo.
- Culminación de los proyectos de ley identificados y envío a las instancias correspondientes.
- Reestructuración de Venavega C. A., Dianca y Astinave.
- Desarrollo de un plan portuario para competir con puertos de la región.
- Implementación de un proyecto de Alianzas Público-Privadas (APP) para los puertos y empresas públicas del sector.

El comercio internacional se irá expandiendo en Venezuela cuando se inicie el gobierno de transición. En ese nuevo contexto, la marina mercante y sus puertos se constituirán en el soporte fundamental para lograr que fluyan las cargas de exportación e importación y la movilidad de pasajeros en buques, lo que generará cientos de nuevas empresas y miles de nuevos empleos entre directos e indirectos, así como el incremento acelerado de los saldos favorables a la Nación.

Plan País propone establecer un sistema de acción coordinado desde el Ejecutivo Nacional, con el concurso de otros entes responsables en materia de transporte marítimo y demás sistemas de transporte a integrar, las gobernaciones y alcaldías, así como el Colegio de Ingenieros de Venezuela (CIV), universidades, asociaciones civiles, ONG, comunidades organizadas y ciudadanos en general.



@PlanPaisVzla



Plan País Venezuela

www.planpaisvzla.com