



1896 El teniente coronel Clemente Gómez ataca el destacamento español del ingenio Olimpo, Matanzas. >>
1960 El Gobierno Revolucionario aprueba la Ley de Reforma Urbana, así como la Ley de Solares y Fincas de Recreo.



El empleo inadecuado de los contenedores provoca significativamente pérdidas a la economía nacional.

TRANSPORTE DE CARGA

Utilizar los contenedores como se debe

Los pagos por concepto de estadía acumulados hasta julio del presente año ascendieron a casi dos millones de dólares, dinero que el país pudo haber invertido en otras necesidades

MAYLIN GUERRERO OCAÑA

EL MOVIMIENTO de mercancías a través de contenedores constituye una importante actividad dentro de la estructura de las transportaciones de carga del país. Las ventajas que ofrece su empleo hacen que resulte una de las opciones más viables a la hora de trasladar mercancías de un destino a otro.

Y es que la utilización de estos medios permite disminuir los tiempos de traslado de los productos, y al sellarse herméticamente evitan en gran medida los daños por inclemencias del tiempo o manipulación manual de las cargas, y otros hechos indeseables, como el robo de mercancías.

Para aprovechar al máximo estas ventajas, la estrategia del país está encaminada a ir aumentando progresivamente la contenerización de sus cargas. Así, según señaló a **Granma** Antonio Ramos Rodríguez, director de Transportaciones de Carga del Ministerio de Transporte, en el 2012 se trasladarán de esta manera cerca de dos millones 700 000 toneladas del total de cargas que moverán las empresas especializadas en transporte del MITRANS.

Sin embargo, cuando los contenedores de importación llegan a Cuba, diversos factores atentan en tierra contra la eficiencia que por sí solas generan sus ventajas y, paradójicamente, su empleo inadecuado provoca significativas pérdidas a la economía nacional.

NOS CUESTA LA ESTADÍA

Los pagos por concepto de estadía acumulados hasta julio del presente año ascendieron a casi dos millones de dólares, dinero que el país pudo haber invertido en otras necesidades como, por ejemplo, adquirir unas 400 toneladas de leche en polvo,

según precios actuales, señaló el directivo, y agregó además que las entidades que más incidieron en tales resultados pertenecen fundamentalmente a los ministerios de Comercio Exterior y la Inversión Extranjera, del Turismo, de la Construcción, la Corporación CIMEX y TRD, entre otros.

El periodo destinado para realizar las operaciones de extracción y devolución del contenedor al puerto es de unos 15 días como promedio para los contenedores secos y siete para los refrigerados. Después de la fecha establecida, si el contenedor no ha sido devuelto al puerto para regresarlo al proveedor extranjero, el país empieza a pagar ese "tiempo extra", que no estuvo planificado.

"Hasta finales de julio habían en el territorio nacional unos 3 251 contenedores de importación, y de ellos 347 (11 %) estaban pagando estadía: 95 pendientes de extracción y 252 pendientes de devolución a sus armadores", precisó Ramos Rodríguez.

Si se tiene en cuenta que la estadía de un contenedor cuesta unos 21 dólares por día, mientras que los refrigerados unos 55 dólares, se puede entonces deducir que los gastos por este concepto no son nada despreciables. ¿Pero qué factores provocan la demora de los contenedores en las terminales y fuera de ellas?

Al respecto, el directivo se refirió a la falta de control y seguimiento de las operaciones por parte de los organismos, pues la mayoría no asegura el cumplimiento de los planes de extracción y devolución de los contenedores en el plazo establecido debido a factores relacionados con la organización del trabajo.

Por lo general, las entidades reciben los contenedores solo hasta las cinco de la tarde, desaprovechando el tercer turno de trabajo del puerto y del transporte, y tam-

bién los fines de semana, destacó. "Con frecuencia los vehículos de las empresas especializadas del MITRANS que se cargan alrededor de esa hora, y cuyos servicios fueron contratados por los organismos para mover los productos, se dejan cargados hasta el siguiente día, aún cuando están pagando estadía y las terminales de La Habana y Santiago de Cuba, únicas que operan con contenedores, están preparadas para trabajar las 24 horas y los 365 días del año".

Algunas empresas del MINAGRI, por ejemplo, deben resolver ya este tipo de problemas, mientras que el MICONS podría extender los horarios de recepción de los contenedores e implementar la planificación los fines de semana, lo cual actualmente no sucede.

La negligencia a veces también forma parte de esta historia cuando algunas entidades, sabiendo que esperan mercancías, no garantizan en sus unidades las condiciones necesarias para su recepción, razón por la que se utilizan los contenedores como almacenes, demorándose así la devolución de los mismos al puerto.

Hay entidades, por ejemplo, cuyas capacidades resultan aún insuficientes, sobre todo en el área refrigerada, provocando que sea constante el pago de demora por devolución de estos contenedores. "Estas instituciones —resaltó Ramos Rodríguez— todavía no han presentado un plan concreto para resolver tal situación".

Otros factores que igualmente provocan retraso en la extracción de los contenedores son los problemas con la documentación de embarque, dificultades que presentan entidades del MINTUR, MINCEX, TRD Caribe y otros, así como el arribo masivo de contenedores que no corresponden con las posibilidades de recepción y la logística de los organismos receptores.

LA RESPONSABILIDAD ES DE TODOS

El MITRANS, como rector de la actividad transportista en la Isla, ha implementado algunas medidas con vistas a asegurar el cumplimiento del tiempo establecido para las operaciones de extracción y devolución de los contenedores a las instalaciones portuarias.

Es bueno recordar que en el año 2005, cuando comenzó la Operación Puerto Transporte Economía Interna, se pagaron por concepto de estadía 12,5 millones de dólares.

"Diariamente analizamos las causas y medidas que deben tomar las entidades de los organismos responsables de la estadía y demora de los contenedores", comentó el director de Transportaciones de Carga de ese Ministerio.

Sin embargo, la responsabilidad mayor recae en cada uno de los organismos implicados, y aunque algunos presentan planes de enfrentamiento al problema, en la práctica muchos no le dan solución. Si en ocasiones ha disminuido el pago de la estadía y demora en la devolución de los contenedores, ha sido por la disminución de las propias importaciones, y no como resultado de acciones concretas por parte de las entidades, que no muestran estabilidad en el trabajo.

Constituye entonces una prioridad y urgencia de nuestra economía que se rescate la disciplina en la operación de los contenedores y se haga un uso más racional de ellos, para así lograr la eficiencia que verdaderamente puede reportar dicha actividad.

La utilización de estos medios de carga tiene una tendencia a incrementarse, de ahí que los excesos en la estadía reportarían mayores gastos, perfectamente evitables si se trabaja con orden, control y disciplina.