

## Las Notas del Consultor

**No te pierdas lo más importante de la conferencia “Covid-19, los Puertos Contraatacan”, a continuación, lo resumimos para ti.**

La crisis sanitaria ha derivado en una crisis económica. Crisis que requiere una toma de decisiones que tienen importantes repercusiones en la actividad social y económica del transporte marítimo. En esta segunda conferencia, Duarte & Morales invitó a los CEO de 4 importantes puertos líderes en América para que ilustraran a nuestros invitados sobre la adaptación que cada uno de sus puertos ha tenido para dar respuesta al COVID-19 y así poder reactivar la economía.

### **Mario Cordero | CEO Puerto de Long Beach - EEUU.**

El puerto de Long Beach es el segundo puerto marítimo de contenedores en los Estados Unidos, con ingresos de más de 170 mil millones de USD al año. Asimismo, es el segundo puerto más concurrido de América del Norte. Cuenta con acceso a los principales centros ferroviarios, lo que lo convierte en uno de los puertos más conectados de Estados Unidos.

Pese a la actual crisis, el puerto continúa avanzando en el desarrollo de proyectos de vital importancia para el crecimiento y mejora de la actividad portuaria, con obras estimadas en más de cuatro mil quinientos millones de dólares (\$4.500 USD) durante los próximos 10 años, tales como:

- El reemplazo del Puente Desmond: el nuevo puente será más ancho para los camiones y más alto para el paso de barcos más grandes.
- Construcción del terminal Long Beach Container: actualmente se encuentra en operación y en última etapa de construcción.
- Inversión en mejoramiento de ferrocarriles.

Estos proyectos continúan desarrollándose respetando y salvaguardando la seguridad y vida de los trabajadores, siguiendo los protocolos y medidas de protección y saneamiento. Asimismo, las instalaciones del puerto se encuentran cerradas al público y el personal se encuentra teletrabajando.

El puerto de Long Beach ha sentido la afectación económica del COVID-19. En el primer trimestre del 2020 la carga cayó un 6,9% en comparación con el mismo periodo del año pasado, por su parte, en mayo aumentó a un 9,5% esto debido a que la industria en China se ha recuperado de la crisis del COVID y este país es uno de los principales socios comerciales del Puerto. Algunas de las medidas que ha tomado para hacer frente a la actual situación son:

- Desde principios de marzo, el puerto designó un Equipo de Gestión de Incidentes del Puerto, encargado de monitorizar los efectos del Covid-19 y centrado en garantizar la continuidad del negocio y la respuesta del puerto frente a los distintos incidentes que se puedan presentar.
- Ha proporcionado tapabocas a los trabajadores.
- Se ha aumentado la limpieza en las zonas comunes.
- Medidas para limitar la interacción cara a cara del personal.
- Recolección a largo plazo de suministros de elementos de protección y materiales de limpieza.
- Se estableció un grupo de trabajo de recuperación de negocios: encargado de trabajar con clientes, socios de la industria, agencias laborales y gubernamentales para asegurarse que las operaciones de terminales y cadenas de suministro continúen sin interrupción.
- Han creado una sección dentro de su página web, contextualizando sobre la operación del puerto en época del COVID-19.

**Juan Kuryla | CEO Puerto de Miami - EEUU.**

**Franklin Roig | COO Puerto de Miami - EEUU.**

Algunas de las medidas que el Puerto de Miami ha adoptado para hacer frente a la problemática actual derivada de la crisis del COVID-19 son:

- Home office: Al menos 100 de sus empleados se encuentran trabajando desde sus casas.
- Se exige a los empleados el uso de tababocas, guantes y desinfectantes en aerosol.
- Los Bomberos de Miami-Dade toman la temperatura a todas las personas que ingresan al puerto.
- Adquisición e instalación de Máquinas de desinfección.
- Limpieza profunda de las terminales mediante el uso de máquinas de presión.
- Mensajes de prevención en las instalaciones del puerto para: recordar mantener la distancia, tips de aseo, y uso de implementos de protección.
- Actualmente se encuentran trabajando en la implementación de nuevas tecnologías body-scan para la detección de temperatura para el abordaje a los cruceros.



- **Estamos explorando nuevas tecnologías y equipos innovadores para la detección y el saneamiento.**

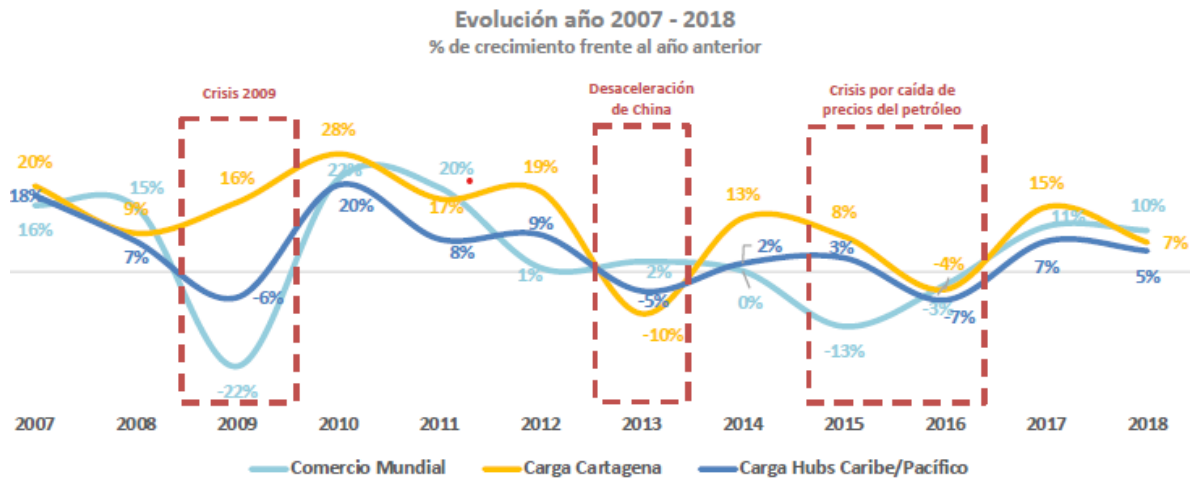
- El puerto creó una división dedicada a la preparación para la reanudación de las operaciones de los cruceros, una vez que la CDC<sup>1</sup> levante la orden que impide la navegación
- Port Miami colabora con AAPA, CDC, CBP, ILA, USCG, MDRF, MDPD, CLIA, FCCA, Florida Ports Council, y otros socios

**Alfonso Salas Trujillo | CEO Grupo Puerto de Cartagena.**

En los últimos 10 años el mundo ha atravesado 3 crisis económicas: i. La crisis de 2009; ii. La desaceleración de China en el año 2013; y iii. La crisis por la caída del precio del petróleo, durante los años 2015 y 2016.

---

<sup>1</sup> Centers for Disease Control and Prevention: Agencia del Departamento de Salud y Servicios Humanos de los Estados Unidos.



Fuente: Grafica tomada de la Presentación de Alfonso Salas Trujillo

Aunque según los datos aportados y el movimiento de la gráfica, se puede interpretar que en los últimos 4 años los crecimientos del comercio y de los Puertos Hub han estado relacionados, ninguna de estas se puede tomar como referencia teniendo en cuenta que la actual crisis es sanitaria, pero acarrea problemas en los sectores políticos, económicos y sociales.

Es importante que los puertos tomen medidas dependiendo del nivel de impacto que el COVID-19 pueda generar en cada uno de ellos. Este nivel de impacto dependerá de la afectación general del comercio a causa del virus, pero también de factores específicos, tales como:

- Las medidas de los gobiernos locales para reactivar las economías
- El tipo de terminal portuario: Hub o nicho
- Los flujos de comercio que maneja: rutas y productos
- Futuras decisiones de las líneas navieras sobre reorganización de networks

Del mismo modo, sostiene el Capitan Salas que los principales desafíos a los que se enfrentan los puertos, debido a la pandemia son:

1. Continuidad de la operación portuaria
2. Entendimiento del impacto de la crisis para los clientes
3. Digitalización, simplificación y automatización.

Por su parte, las medidas que frente a cada uno de estos desafíos el Grupo Puerto de Cartagena ha tomado han sido las siguientes:

1. **Continuidad de la operación portuaria:** siendo siempre la prioridad preservar la salud de los colaboradores. Por ello, desarrollaron nuevas estructuras que permiten hacer frente a las nuevas condiciones:
  - Home office: a través de plataformas digitales, lo cual ha permitido desplazar al 44% de los colaboradores fuera de las áreas Portuarias.

- Procesos: ajustes de los procesos internos. Se han dividido en pequeños grupos de trabajo para garantizar el distanciamiento social en áreas. Para cada grupo de trabajo existe un seguimiento médico, un plan de contingencia y un seguimiento de los síntomas que puedan identificar que existe algún tipo de riesgo. Igualmente, se han realizado cambios en la estructura física de los sitios de trabajo adaptándolos para promover ajustes en el comportamiento de los colaboradores con instrumentos para la prevención y autocuidado.
- Cultura: basada en el comportamiento y el autocuidado.
- Acompañamiento emocional al trabajador y a su familia: implementación de estrategias lúdicas y pedagógicas, como las campañas “Te quiero a 2 metros de mí” donde se enseña y promueve la importancia del distanciamiento; y “**CO**nsciencia + **VIDa**” en la cual se da información acerca del virus.
- Compromiso con la comunidad: por medio del apoyo a la ciudad y a las comunidades vecinas.

## **2. Entendimiento del impacto de la crisis para los clientes:**

- Conectividad: Cartagena es el puerto con mayor conectividad en América Latina y el Caribe, desde el año 2017. Este es un factor clave para que los clientes puedan mover sus cargas a pesar de la crisis
- Productividad: consiste básicamente en el tiempo que los barcos permanecen en cada puerto. La permanencia promedio de los puertos en Panamá es de 0.63 días, por su parte en Cartagena es de 0.53 días, con una capacidad para manejar barcos de 20.000 Teus.
- Colaboración: entender los desafíos particulares de los clientes y trabajar en conjunto con el dueño de la carga, buscando siempre que se genere confiabilidad en los procesos, transparencia en la prestación de los servicios y diversificación del valor agregado.

## **3. Digitalización:**

- Digitalización de la experiencia del cliente: procesos 100% digitales
- Digitalización de operaciones:
  - Automatización de los procesos portuarios
  - Automatización de los activos del puerto

Concluye el Capitán Salas hablando de la nueva realidad, pues para él la pandemia no significa el fin de la globalización, pero los puertos tienen el reto fundamental de entender los cambios en los flujos globales de comercio que dejará el COVID-19 y adaptarse a ellos.

**Rodrigo Torras – CEO Puerto de Bahía Blanca**

El puerto ha implementado una serie de protocolos y acciones internas para poder estar a la altura de las circunstancias, tales como:

- Digitalización del trabajo: el 90% de los trabajadores pasaron a trabajar Home office; por su parte, gerentes, jefes de área y eventualmente personal esencial para el ámbito portuario continúan asistiendo cumpliendo los protocolos establecidos de acuerdo con la normatividad nacional.
- Habilitación de medios electrónicos para la recepción de documentación e intercambio de información con los clientes.
- Presentación obligatoria del certificado emitido por la app Cuid-AR<sup>2</sup>
- Medición de temperatura corporal
- Tecnología de ingreso con reconocimiento facial
- Tecnología de ingreso que controla la utilización de tapabocas.

Asimismo, se han implementado acciones externas relacionadas con las terminales que operan dentro del ámbito de actuación del puerto teniendo como objetivo principal la preservación y cuidado de la salud de los trabajadores portuarios siempre manteniendo la operatividad, algunas de esas medidas son:

- Primer puerto en Argentina en restringir la circulación de tripulantes extranjeros y control del 100% de los tripulantes que llegan a las terminales, respetando las normas marítimas internacionales y humanitarias.
- Protocolo terrestre con medición de temperatura y cupos para evitar la aglomeración de personas.
- Aislamiento social preventivo y obligatorio, trabajando mancomunadamente con las empresas para reducir al mínimo los recursos operativos necesarios para llevar adelante la actividad portuaria, pero sin afectar la productividad y sin poner en riesgo a los trabajadores portuarios.
- Obligatoriedad del uso del tapabocas
- Fumigación de los vehículos que ingresan al puerto
- Limpieza química de las zonas del ámbito portuarios, antes de que los trabajadores ingresen y al terminar.
- Ubicación de zonas para que los trabajadores se desinfecten una vez termine la jornada.
- Constitución de un equipo especializado de inspección para controlar el cumplimiento de los protocolos
- Implementación de un centro de atención primaria y eventual aislamiento en el caso de detectarse un caso sospechoso de COVID.19.

---

<sup>2</sup> App creada por el gobierno que emite un certificado personal para identificar a las personas categorizadas como trabajadores esenciales y realiza seguimiento a estas para revisar si tienen síntomas

El expositor manifiesta que, a pesar de la situación de pandemia, el puerto ha experimentado un crecimiento en volumen del 2% respecto del primer cuatrimestre del 2019. Asimismo, en el mes de mayo el crecimiento fue aún más marcado respecto al año anterior (7%).

El porcentaje más alto de buques que han transitado en el puerto son los graneleros, y los principales productos movilizados son trigo, maíz, soja, petroquímicos e inflamables.

Concluye el expositor mencionando que, aunque el puerto no se ha visto afectado en términos de disminución de volumen de carga este año, se estima que el impacto económico se sentirá en los años siguientes, generando una ralentización del crecimiento esperado de la actividad del puerto antes de la aparición del COVID.

### **Autoridades del Sector Marítimo en Colombia**

Entendiendo que la actividad de los puertos depende de las decisiones y medidas que los gobiernos de cada país tomen, a continuación, Duarte & Morales quiere hacer mención de la situación actual del sector marítimo en Colombia y las medidas implementadas por las autoridades competentes en esta materia.

Teniendo en cuenta el desarrollo del COVID-19, desde el 11 de marzo del año en curso, la Dirección General Marítima ha trabajado en la elaboración de instrumentos con medidas preventivas, plasmadas en circulares y resoluciones:

- **Resolución 113 – 2020 Dimar, del 18 de marzo de 2020:** por la cual se autoriza a los Capitanes de Puerto a designar zonas de fondeo para cuarentena dentro de su jurisdicción como medida de emergencia con el fin de prevenir y evitar la propagación del COVID-19 y por el tiempo que dure la crisis.
- **Circular CR 20200059 Dimar, del 9 de abril de 2020:** por la cual se dictan recomendaciones frente a la situación del virus COVID-19 en operaciones marítimas. Dirigido a Armadores, Capitanes y tripulaciones de Buques, Agentes Marítimos, Pilotos Prácticos, Inspectores DIMAR y demás Autoridades.

Las medidas establecidas por la DIMAR son:

#### **i. Antes del arribo**

##### **a) Capitán y tripulación de la nave**

- Proceder a intercambiar información relacionada con disposiciones, protocolos y recomendaciones exigidas por las Autoridades Sanitarias, Marítima y Portuaria.

- Completar cualquier documentación que pueda diligenciarse digitalmente e intercambiarla por correo electrónico, a través de los agentes de la nave.
- Desinfectar cualquier equipo que deba cambiarse a su llegada y sellarlo en una bolsa antes del intercambio.
- Una hora antes del embarque de las Autoridades y/o piloto práctico, deberán limpiar el equipo de embarque, instalaciones, cabina de piloto, ascensor/escalera, así como todo el puente, así como la tabla de cartas, equipo de navegación, sillas, timón, consola completa, pasamanos, ventanas, manijas de puertas e inodoros, con una solución al 5% de agua con cloro o una solución desinfectante equivalente.
- Colocar estaciones de desinfección en la pasarela del buque y en los puntos de entrada al alojamiento, salas de control y otros lugares apropiados.

**b) Piloto práctico y personal de inspectores**

- Abordaran el buque designado únicamente con el correspondiente equipo de seguridad industrial y sanitaria establecido.
- Debe evitarse el contacto cercano en todo momento, manteniendo una distancia de al menos 1,5 metros o más, siempre que sea posible.

**ii. A la llegada y desembarque de los inspectores de autoridad y/o piloto práctico**

**a) Capitán y tripulación de la nave**

- Desinfectar periódicamente cualquier superficie que el piloto o los miembros de la tripulación hayan tenido contacto.
- Limpiar periódicamente los inodoros designados para ser utilizados por los inspectores de autoridades, pilotos prácticos, así como el área de trabajo.
- Permitir solo personal esencial dentro del puente de navegación mientras el piloto practico se encuentre abordo en maniobra.
- Cualquier miembro de la tripulación que intente ingresar al puente debe lavarse las manos y la cara antes de entrar en el puente, y una vez dentro del puente, deben lavarse inmediatamente las manos nuevamente.
- Suministrar desinfectante para manos a base de alcohol, el cual debe estar a disposición en el puente.
- Debe evitarse el contacto cercano en todo momento, manteniendo una distancia de al menos 1,5 metros o más, siempre que sea posible.
- El Capitán del buque puede solicitar que se acompañe al personal de la Autoridad y/o piloto práctico; y que la persona del buque abra y cierre todas las puertas.

**iii. En caso de que se detecte o sospeche un caso positivo de COVID-19 con piloto práctico a bordo**



- El buque irá a la zona de fondeo que sea establecida por la Autoridad Marítima, de acuerdo a los protocolos existentes con la Autoridad Sanitaria.
- Se permitirá el desembarco y evacuación del piloto práctico y/o inspector de Autoridad, siendo conducido inmediatamente a un centro de salud dispuesto por la ARL de la empresa para evaluación médica, previas coordinaciones con la Capitanía de Puerto y la Autoridad Sanitaria.
- Una vez sea evaluado el piloto práctico deberá acoger las prescripciones médicas que le sean determinadas, tales como aislamiento, medicación, entre otras, las cuales deben ser informadas a la empresa de practicaaje y a la Autoridad Marítima.

### ¿Qué ha pasado en Colombia?

Por su parte, la Superintendencia de Transporte de Colombia mediante circular 003 de 2020, estableció unos lineamientos y acciones preventivas que deben cumplir las Sociedades Portuarias Marítimas y Fluviales frente a la infección por coronavirus:

- i. Aplicación del Reglamento Sanitario Internacional (RSI)<sup>3</sup>
- ii. Realización de capacitaciones respecto de la aplicación del Reglamento Sanitario Internacional
- iii. Facilitación de espacios para la divulgación de la publicidad y medidas de prevención dadas por el Ministerio de Salud
- iv. Comunicaciones dirigidas a las navieras y agentes marítimos: las sociedades portuarias deben realizar una comunicación dirigida a las navieras y a los agentes marítimos que representen las naves que realizarán arribo a las instalaciones portuarias provenientes de los países donde se han confirmado casos de coronavirus
- v. Divulgación en las instalaciones portuarias: a la entrada y en sitio estratégicos se deben instalar vallas de comunicación con las medidas de prevención frente a la propagación del virus, tales como las establecidas por el Ministerio de Salud.

Con el fin de hacer seguimiento a las medidas dispuestas, la Superintendencia de Transporte ha visitado recintos portuarios para verificar su cumplimiento.

Por último, desde Duarte & Morales queremos resaltar que si bien el virus COVID-19 ha traído inestabilidad y afectación económica al comercio mundial, los puertos han mostrado un nivel de resiliencia frente a la crisis, tomando medidas preventivas y adaptando sus procesos para dar

---

<sup>3</sup> Documento adoptado por Colombia como país miembro de la Organización Mundial de la Salud (OMS) y aprobado en la 58 Asamblea Mundial de la Salud en mayo de 2005, a través del cual se describen los procedimientos que el país debe cumplir en cuanto al intercambio de información sobre posibles Emergencias en Salud Pública de Importancia Internacional (ESPII), la evaluación conjunta de estas y la respuesta apropiada



cumplimiento a las necesidades de los clientes y a la normatividad vigente en cada país. Lo que ha generado que, aunque el crecimiento de la actividad portuaria no sea el esperado y pronosticado antes del inicio del virus, el sector se posicione como uno de los más resistentes y menos afectados por la pandemia.