

Petroleros esperan hasta 30 días para cargar crudo venezolano por malas condiciones de los puertos

Las deterioradas terminales petroleras de Venezuela están imponiendo un límite de facto a las exportaciones de la producción de crudo del país —que está repuntando—, obligando a los buques cisterna a esperar hasta 30 días para cargar debido a la infraestructura obsoleta, los cortes de energía y los problemas de calidad, según datos de transporte marítimo, fuentes y documentos.

Por Marianna Parraga / [reuters.com](https://www.reuters.com)

Estos retrasos obstaculizan el plan de Estados Unidos para aumentar rápidamente las exportaciones petroleras de Venezuela tras un acuerdo clave con empresas comercializadoras globales. Se prevé que la pugna por el uso de la infraestructura se intensifique a medida que muchos socios de la petrolera estatal PDVSA se preparan para comercializar su parte de la producción de forma independiente, bajo nuevas condiciones contractuales.

La última vez que los clientes petroleros de Venezuela enfrentaron demoras tan prolongadas fue durante el bloqueo naval impuesto por Estados Unidos al país sudamericano a finales del año pasado, como parte de una estrategia que culminó con la captura del entonces presidente Nicolás Maduro el 3 de enero. Desde entonces, la líder interina Delcy Rodríguez ha seguido adelante con el plan de Washington para reactivar las exportaciones de petróleo.

Sin embargo, en los últimos meses, PDVSA y sus socios no han logrado superar los 1,25 millones de barriles diarios (bpd) de exportación, a pesar del aumento en la producción de crudo, la reducción de inventarios y la elevada demanda mundial, según mostraron los datos de seguimiento de buques.

Cuando la producción alcanzó su punto máximo de más de 3 millones de bpd hace más de dos décadas, las terminales del país podían gestionar exportaciones superiores a los 2,5 millones de bpd, permitiendo que los buques entraran y salieran de aguas venezolanas en menos de una semana.

Los problemas en las operaciones de carga están provocando

disputas sobre costos por demora, calidad del crudo y contaminación de los buques, según documentos marítimos, cuatro fuentes y datos de seguimiento de embarcaciones.

«La velocidad de transferencia del crudo desde los tanques a los buques es increíblemente lenta, lo que obliga a los petroleros a ocupar los muelles durante más tiempo del asignado para su carga. Y si un barco llega para descargar importaciones, el proceso tarda aún más debido a la falta de capacidad de almacenamiento de combustible», señaló una fuente de PDVSA.

El Ministerio de Petróleo de Venezuela y PDVSA no respondieron a las solicitudes de comentarios.

Los retrasos son evidentes en las decenas de petroleros que aguardan cargas de crudo en las zonas de fondeo del país, especialmente cerca del puerto de José, en la costa nororiental, que gestiona alrededor del 70% de las exportaciones totales de Venezuela. Informes de embarque de empresas, consultados por Reuters, revelaron interrupciones este año debido a fallos en los equipos, problemas de calidad y cortes de energía durante las operaciones de carga y descarga en José.

Incluso empresas que gozan de una posición privilegiada para utilizar los muelles –tras décadas de asociación con PDVSA, como la petrolera estadounidense Chevron– buscan soluciones para mejorar la carga, lo que incluye solicitar acceso a puertos hasta ahora reservados para el transporte interno, según señalaron diversas fuentes.

Chevron no respondió a una solicitud de comentarios.

El acuerdo de exportación de petróleo de Venezuela con Estados Unidos, prorrogado en varias ocasiones, ha permitido a comercializadoras como Vitol y Trafigura enviar más de 140 millones de barriles de crudo y combustible este año; la mayor parte de los cargamentos se ha dirigido a EE. UU., mientras que otros han vuelto a mercados que llevaban años sin recibir barriles venezolanos –como Europa e India– a medida que se flexibilizan las sanciones estadounidenses.

Sin embargo, mientras Washington impulsa un plan de reconstrucción energética de 100.000 millones de dólares para Venezuela centrado principalmente en aumentar la producción de crudo, no se está dando prioridad a los proyectos de midstream y downstream (transporte, almacenamiento y refinación), incluidos aquellos destinados a reparar terminales y refinerías.

Publicidad · Desplácese para continuar

Funcionarios estadounidenses y venezolanos elogiaron la recuperación de las exportaciones petroleras durante dos conferencias celebradas esta semana en Houston, y reconocieron la existencia de desafíos en materia de infraestructura que, según señalaron, pueden abordarse mediante nuevas inversiones. «Hoy nos encontramos en una fase de recuperación, pero la infraestructura existe», afirmó Jovanny Martínez, vicepresidente de PDVSA, en una de las conferencias. «Hay deficiencias y es necesario mejorar la fiabilidad».

ENTRE EL ÓXIDO Y LAS FUGAS

La congestión en los fondeaderos de Jose y el vecino Pozuelos es anterior, en parte, al actual auge de las exportaciones. Las terminales petroleras de Venezuela están abarrotadas de vestigios de los años en que el país estuvo sujeto a severas sanciones de Estados Unidos, como buques cisterna incluidos en listas negras que llegaron discretamente y no han podido partir.

Uno de ellos, que enarbola una bandera falsa de Guyana, está atracado en el puerto de Guaraguao de PDVSA, en Puerto La Cruz; su casco y cubierta presentan un óxido visible incluso a distancia. Conocido anteriormente como Syrma –y utilizado para transportar petróleo a Cuba antes de ser rebautizado como Consul–, el buque lleva dos años allí, refugiándose de la ofensiva estadounidense contra las llamadas «flotas en la sombra» (que conllevó incautaciones y detenciones), según datos de navegación y bases de datos marítimas.

Al igual que muchos otros, el buque ocupa un espacio de atraque que ahora es un bien escaso, justo cuando empresas extranjeras buscan reactivar terminales inactivas para ampliar las exportaciones de crudo. A mediados de agosto, solo dos de los siete muelles de Guaraguao estaban plenamente operativos, según un trabajador de la terminal.

La competencia por la capacidad portuaria ha llevado a muchos clientes a recurrir a terminales y zonas de transferencia de barco a barco donde son frecuentes las fugas de petróleo que manchan los cascos de los buques, lo que provoca retrasos y costos adicionales, según las fuentes y los documentos consultados.

Mientras tanto, PDVSA debe pagar cada vez más miles de dólares en concepto de estadía (demurrage) –un recargo por demora aplicado por cada día que un buque permanece a la espera más allá de su ventana de carga asignada–, pagos que ha acordado liquidar únicamente con crudo.

La empresa estatal exige a los nuevos clientes que paguen los cargamentos en el momento de la entrega, sin ningún tipo de crédito, lo que complica la facturación si dichos clientes reclaman recargos o descuentos en el precio por cuestiones de calidad, añadieron las fuentes.

Se espera que la migración de decenas de contratos petroleros a las nuevas condiciones aprobadas en una amplia reforma energética –que entró en vigor a finales de julio– agrave la disputa por la infraestructura.

Sin embargo, PDVSA ha dejado claro, según las fuentes, que mantendrá el control de sus terminales, incluida toda la programación de cargas, al menos por el momento.

La Patilla