



BOLETÍN INTERAMERICANO DE PUERTOS

No. 19
Agosto 2008

Publicado bajo mandato de la Comisión Interamericana de Puertos (CIP)
de la Organización de los Estados Americanos (OEA)

ÍNDICE

1. Recortes en empleos de importante línea de cruceros no tendría mayores efectos en Antigua y el Caribe.
2. Buenos Aires y Rosario serán sede de la XII Conferencia Internacional de Ciudades-Puerto.
3. Avanzan proyectos en Bahía Blanca, Argentina.
4. Patagonia argentina se prepara para competencia con puertos uruguayos.
5. Brasil encara un giro trascendental en su política para el desarrollo portuario.
6. Puertos de Bahía (Brasil) recibirán US \$ 625 millones y privados operarán y mantendrán terminales.
7. Proyecto Mesoamérica unirá puertos de Honduras y El Salvador.
8. COCATRAM celebró su XXXI Reunión Ordinaria.
9. Atraso en dragado resta eficiencia a puerto Caldera de Costa Rica.
10. No avanzan reformas en el puerto costarricense de Limón.
11. Se inició el dragado del Puerto de Guayaquil
12. California lucha por limpiar sus puertos.
13. DP World se convierte en el primer operador en incorporarse a la C-TPAT
14. Gobierno de El Salvador hará nueva bases para concesión portuaria.
15. Puertos de EEUU piden subvenciones para aprovechar la ampliación del Canal de Panamá.
16. México refuerza su seguridad portuaria.
17. Invertirán US1,000 millones en puertos mexicanos.
18. Presidente de Nicaragua recibe a director del Puerto de Miami-Dade
19. Nicaragua certifica como muelles seguros a sus puertos.
20. Panamá acelera el ritmo de ampliación del canal.
21. Panamá lidera en número de grúas portuarias.
22. Panamá canceló licencia a 40 buques que ponen en riesgo a la bandera.
23. Dubai Ports adelantará entrada en operación Muelle Sur del Callao en el Perú.
24. Asociación de Administradores Portuarios del Caribe premia al puerto de St. Kitts.
25. Seminario sobre puertos fluviales en el Perú.
26. Actividades portuarias.



1. Recortes en empleos de importante línea de cruceros no tendría mayores efectos en Antigua y el Caribe.

El reciente anuncio de Royal Caribbean Cruises de efectuar una importante reestructuración, que conllevaría disminuir 400 puestos de trabajo, debido al aumento en 55 por ciento a sus costos de combustible y a una caída brusca en sus ingresos netos en el segundo trimestre del año, es probable no tenga ninguna implicación para Antigua y Barbuda y el resto del Caribe.

Según la información proveniente de la línea naviera, la reducción de puestos de trabajo son parte de un significativo corte de desembolsos en el presente ejercicio con la esperanza de reducir los gastos de 125 millones de dólares anuales.

El Presidente de la compañía Richard Fain señaló que gran parte de las utilidades de la empresa se han visto reducidas debido al costo de los combustibles. Con esta reestructuración esperan reducir los costos en 15 millones de dólares el tercer trimestre.

El Presidente de Antigua and Barbuda Cruise Tourism Association (A&BCTA) Nathan Dundas expresó que había conversado con funcionarios de Royal Caribbean al conocer esta noticia y que le habían expresado que la medida afectaría a operaciones en tierra y no a la operaciones marinas. Señaló que esperaba que estas medidas no afectaran los navíos que llegan a Antigua y otros países del Caribe. El calendario de arribos sigue programado con todas las operaciones previstas para Antigua y el resto del Caribe, indicó.

La medida no los ha tomado por sorpresa pues todos los sectores de la industria del transporte se han visto afectados por la elevación de los combustibles.

Royal Caribbean tiene programados más de 50 arribos a Antigua durante la próxima temporada. Según el señor Dunda no estiman ninguna cancelación durante los próximos meses, pues a pesar de los anuncios no se han cancelado reservaciones de los turistas.

Una de los resultados de un estudio de mercado realizado por la Asociación Internacional de Líneas de Cruceros ha sido el alto porcentaje de recordación que se tiene del Caribe como opción de destino de los cruceros.

Fuente: Antigua Sun

2. Buenos Aires y Rosario serán sede de la XII Conferencia Internacional de Ciudades-Puerto.

El presidente del Ente Administrador Puerto Rosario (Enapro), Ángel Elías, fue elegido como vicepresidente para América Latina de la Asociación Internacional de Ciudades y Puertos (AIVP) y las ciudades de Rosario y Buenos Aires, como sede de la duodécima Conferencia Internacional de Ciudades Puertos que se desarrollará en el año 2010. Ambas designaciones se realizaron en el marco de la undécima Conferencia Internacional de Ciudades Puertos, que se desarrolló en Estocolmo, Suecia.

El Congreso se desarrolló junto con la celebración de la Asamblea General de la AIVP, llevándose a cabo en días posteriores una serie de talleres y conferencias que permitieron el intercambio de experiencias sobre las relaciones puerto-ciudad.

La Asociación cuenta con un Consejo de Administración Internacional integrado por 33 miembros y una Dirección General encargada de llevar a cabo las actividades aprobadas por la Asamblea General, y de administrar el funcionamiento de la red. Tiene su sede en Le Havre (Francia).

La AIVP cuenta con 190 miembros activos de 35 países en los cinco continentes y se constituye en una importante red internacional de contactos entre operadores públicos y privados implicados en la evolución de las ciudades puerto.

La delegación argentina estuvo presidida por Ricardo Lujan, Subsecretario de Puertos y Vías Navegables de la Secretaría de Transporte de la Argentina e integrada por varios funcionarios del sector privado y autoridades locales.

Fuente: Rosario Net



3. Avanzan proyectos en Bahía Blanca, Argentina.

Se firmó el contrato entre el Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca y Louis Dreyfus Commodities Argentina (LDC). El mismo establece la concesión de las tierras en las que esta empresa internacional construirá, en principio, instalaciones portuarias y, más tarde, una fábrica de aceite y una planta de biodiesel. Participaron en el acto el titular del Consorcio, Jorge Otharán, y el director general de LDC, Fabián de Paul.

La inversión total estará alrededor de los 150 millones de dólares, según dijo De Paul, quien agregó que los trabajos de construcción se iniciarán en los próximos meses. Las tierras asignadas por el Consorcio están ubicadas en la zona de Cangrejales, junto a las instalaciones de la Compañía Mega. De tal manera, Dreyfus ratifica su presencia en el movimiento portuario bahiense, al que se encuentra vinculado desde hace más de un siglo. Agregó que, con esta inversión, la compañía revalida su compromiso de seguir vinculada al comercio cerealero en la República Argentina, donde comenzó a operar a principios del siglo XX.

Asimismo, indicó que Dreyfus es el tercer exportador de productos agrícolas de nuestro país, con un volumen superior a los ocho millones de toneladas. Sus principales activos son los puertos ubicados en General Lagos y Timbúes, provincia de Santa Fe. En el primero de ellos, se muelen unas 12.000 toneladas de soja por día y en el segundo, inaugurado en 2006, otras 8 mil.

Las obras proyectadas para Bahía Blanca contemplan, en la primera etapa, un puerto con la última tecnología y una capacidad inicial de almacenamiento de aproximadamente 80.000 toneladas.

"Es nuestra pretensión construir, en pocos años, una nueva planta de molienda de girasol y soja y una fábrica de biodiesel", expresó, para añadir que no existen dudas en cuanto a que la producción agrícola regional continuará en alza y, en tal sentido, al puerto de Bahía Blanca le corresponderá jugar un papel prioritario, dadas sus condiciones operativas.

Indicó De Paul que se está concluyendo el análisis del proyecto definitivo y que, dentro de pocas semanas, se iniciaría el movimiento de suelos y otras tareas preliminares. El plazo de construcción de la primera etapa es de alrededor de un año, o sea que el complejo podría comenzar a funcionar tras la cosecha gruesa de la próxima campaña. "Tenemos en carpeta proyectos por más de 250 millones de dólares, el principal de los cuales es el de Bahía Blanca", resumió finalmente.

Asimismo una trascendente potencialidad futura le asigna al puerto de Bahía Blanca el presidente del Consorcio de Gestión, al señalar la confirmación de la obra de ampliación a 50 pies del calado del muelle local. El doctor Otharán aseguró que "en el primer cuatrimestre de 2009 se tendrían que estar licitando los trabajos. De todos modos, lo importante es que la decisión política del gobierno nacional ya está e, incluso, asignada la partida de 45 millones de pesos para este fin". Ello significará la posibilidad de emanciparse de las mareas. Hoy, para poder salir con barcos de 45 pies, deben hacerlo con marea alta y cada una dura 6 horas. "Si tenemos 50 pies en marea y 45 al cero, vamos a poder trabajar las 24 horas con carga a 45 pies" señaló.

Esta obra de la ingeniería portuaria abre al puerto un panorama de incalculable magnitud al convertirlo en el principal puerto de ultramar argentino por su profundidad y excelente vinculación vial y ferroviaria con los centros de producción y consumo.

Las posibilidades comerciales que se generan a partir de la mayor profundidad del canal de acceso ya han empezado a concretarse a través de inversiones privadas de gran magnitud. En el año 1993 se construyó una nueva terminal para la carga de cereales y subproductos, y las terminales existentes han ampliado su capacidad de almacenaje, recepción y carga con inversiones varias veces millonarias.

Fuente: La Nueva Provincia, Bahía Blanca; Pesca y Puertos; Nuestramar



4. Patagonia argentina se prepara para competencia con puertos uruguayos.

Con el objetivo de que Montevideo no se consolide como la puerta de salida de los productos argentinos al mundo, avanza un proyecto de dragado en la región patagónica. Así, cerca de 200 mil toneladas para exportación dejarían de depender de la terminal uruguaya.

Uno de los principales productos que se exportan vía Montevideo es la fruta patagónica, dado que la tendencia en logística es suplantar la carga palletizada por el uso de contenedores. Dado que por una limitación del dragado, los buques de gran porte tienen dificultades para ingresar a las terminales del sur argentino, las navieras utilizan Uruguay como plataforma y recurren a los feeder para llevar la carga que luego será trasbordada. Estas embarcaciones apenas pueden cargar un máximo de 1.000 TEU, contra buques de mayor porte que más que sextuplican esa cifra.

En este contexto, el Ente Regulador del Puerto de San Antonio Este y la empresa Serman y Asociados firmaron un contrato para el estudio de factibilidad para el dragado del acceso a la estación marítima rionegrina, con el objetivo de facilitar la operación de buques portacontenedores que requieren gran calado.

El trabajo de consultoría, con un costo de casi un millón de pesos y un plazo de seis meses, deberá evaluar la factibilidad técnica, económica y el impacto ambiental de las obras en la terminal, emplazada en el golfo San Matías, cuya operatividad, por limitaciones naturales, está limitada a la acción de las mareas.

Fuentes del puerto aseguraron que “hay que llevar adelante análisis muy complejos, pero somos optimistas y creemos que el estudio va a arrojar un resultado positivo”.

Actualmente de las cerca de 500.000 toneladas de frutas, el 40% se exporta en contenedores y debe utilizar como plataforma de manera indefectible el puerto de Montevideo. Siete años atrás, la cifra que hacía escala en Uruguay, era nula. “En el año 2001 la fruta se cargaba en un 100% en bodega, pero el año pasado, el 40% ya salió en contenedores, una modalidad que experimentó un crecimiento exponencial. Es una tendencia que se está imponiendo en el mundo, y sin este dragado la carga va a seguir dependiendo de Montevideo, donde se hace el trasbordo a buques madre”, explicaron.

“La realidad del negocio de exportación de frutas nos señala que cada vez es más complejo operar con barcos frigoríficos y, por otra parte, la tendencia mundial es el embarque en contenedores”, agregó el gobernador de Río Negro, Miguel Saiz, durante la suscripción del Contrato.

“Nuestra aspiración es poder transformar al puerto de San Antonio Este en una terminal containera, lo que nos posicionaría muy bien en el mercado de transporte marítimo de cara al futuro, sobre todo ante la creciente escasez de barcos refrigerados. Un desarrollo de este tipo podría convertirnos en el principal polo portuario no solamente del norte de la Patagonia, sino también del centro del país”, concluyó el Gobernador.

Fuente: INFOBAE Profesional

5. Brasil encara un giro trascendental en su política para el desarrollo portuario.

La Secretaría de Puertos del Brasil creará un nuevo régimen para la concesión de puertos marítimos privados. Lo novedoso es que no se establecerán restricciones de carga propia para el inversor interesado, condición exigida en el actual sistema.

Este modelo flexible de construcción de terminales portuarias privadas apunta a recibir, en 10 años, inversiones por entre 15.000 y 20.000 millones de dólares. El gobierno establecerá proyectos prioritarios y llamará a licitación. Quien gane podrá operar la terminal durante 25 años, período prorrogable a otros 25 años más. A la hora de definir los proyectos viables, no sólo se tendrá en cuenta los análisis de viabilidad y de prospección logística, sino que se tendrá en especial consideración qué inversiones complementarias se contemplan en materia de caminos y vías de ferrocarril. Brasil representa un negocio para las terminales y las navieras de 6,6 millones de TEU por año.

La visión del gobierno brasileño es proveer de una infraestructura acorde al salto cualitativo que el país pretende dar. Posicionar industrias y sectores, con billonarias inversiones, no solamente con



acciones aisladas de créditos blandos o agresivas políticas de promoción del país en el exterior, con miras a atraer más y más capitales a la economía. Se trata, además, de propiciar caminos, vías de ferrocarril, hidrovías, flotas de transporte, depósitos y puertos a la altura de la circunstancia, es decir, con alto poder facilitador para el comercio exterior de bienes brasileños y del exterior.

Fuente: La Nación (Argentina)

6. Puertos de Bahía (Brasil) recibirán US \$ 625 millones y privados operarán y mantendrán terminales.

El titular de la Secretaría Especial de Puertos de Brasil, Pedro Brito, anunció que el complejo portuario del estado de Bahía -compuesto por los puertos de Aratu, Ilhéus y Salvador- recibirá una inversión de 990 millones de reales (US \$ 625 millones) para ejecutar obras de infraestructura hasta el 2010. Unos 392 millones de reales se destinaron para mejoras en el puerto de Salvador.

En un esfuerzo por aumentar la capacidad de carga y descarga y atraer nuevos negocios, se firmó también un acuerdo para traspasar la operación y el mantenimiento de los puertos a manos privadas. Entretanto, el Gobierno Federal y el gobierno estatal serán responsables de ampliar la infraestructura existente.

Según el gobernador del estado de Bahía, Jaques Wagner, las terminales privadas que operan en el puerto son competitivas, lo que demuestra que la estructura es viable, pero que carece de inversión. Una investigación del centro de estudios en logística de la Universidad Federal de Río de Janeiro ubicó al puerto de Salvador como el peor entre los 18 mayores puertos de Brasil. De acuerdo con el ministro, esta situación debiera empezar a cambiar a fines de este año, cuando las inversiones para los tres puertos se hayan autorizado.

Sin embargo, incluso con estas inversiones, tomará tiempo para que Bahía recupere la competitividad perdida en la industria debido a la falta de inversión en los últimos años opinaron algunos medios.

Fuente: BNamericas.com

7. Proyecto Mesoamérica unirá puertos de Honduras y El Salvador.

El Proyecto Mesoamérica, antes Plan Puebla Panamá, inició trabajos con la construcción de una carretera de 100 kilómetros que unirá al Puerto Cutuco, en el Pacífico de El Salvador, con el de Cortés, en el Caribe de Honduras. La obra se inició con la colocación de la primera piedra en la comunidad de San Juan de Flores, departamento de Comayagua por el presidente de Honduras, Manuel Zelaya.

"Con la construcción del Canal Seco se busca fortalecer la integración, acercar los mercados y hacer más flexible el comercio intrarregional", dijo el embajador de México en Honduras, Tarcisio Navarrete Montes de Oca. El diplomático explicó que de los 64.3 millones de dólares que costará el proyecto para la construcción de 100 kilómetros de carretera, 55 millones serán aportados por México a través del Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE).

Explicó que como el puerto de Cortés está unos 350 kilómetros al norte de esta capital, unirlo con el de Cutuco, en El Salvador, sólo requiere construir una porción de carretera que partirá de San Juan de Flores y que en sus dos primeras etapas de 50 kilómetros se construirá con los fondos aportados por México.

"La habilitación de este Canal Seco facilitará la interconexión física de Puerto Cortés y los principales puertos de Centroamérica en el Pacífico por su tamaño y capacidad para el manejo de carga", destacó el diplomático. Consideró que además fortalecerá el desarrollo de la zona en lo económico y social, además de comunicar la carretera del norte de Honduras y la Panamericana en el sur de Honduras, se permite el paso terrestre hacia Nicaragua y El Salvador.

El embajador señaló que los restantes 9.3 millones de dólares que se invertirán en el resto de la construcción de la carretera podrían buscarse en un financiamiento del Banco Interamericano de Desarrollo.



Cortés es el principal puerto de Honduras y uno de los más importantes de Latinoamérica al formar parte de la 'Iniciativa de Puerto Seguro' de Estados Unidos. Esa iniciativa le permite contar desde abril de 2006 portales de inspección no intrusiva a través de rayos gama. Ese puerto hondureño es una aduana portuaria estadounidense de las cuales sólo hay dos más en el mundo señaló el Director de la Dirección Ejecutiva de Ingresos (DEI) de Honduras, Armando Sarmiento. "Esencialmente es el más seguro en términos de detección de material nuclear", explicó el funcionario.

Fuente: NOTIMEX

8. COCATRAM celebró su XXXI Reunión Ordinaria.

Representantes de los países de América Central se reunieron en Panamá con ocasión de celebrar la XXXI reunión ordinaria de la red de Centros de Capacitación de la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM).

La cita tuvo la finalidad de trazar las estrategias de capacitación para el segundo semestre de 2008, y brindar un informe por país del impacto que se logró con la realización de los seminarios en el semestre anterior. Entre los temas tratados en la reunión estuvieron la seguridad portuaria, medio ambiente, facilitación del transporte marítimo y el fortalecimiento del recurso humano.

La directora del programa de capacitación y formación de la COCATRAM, Darling Rojas, señaló que los seminarios también permiten preparar instructores sobre diversos temas marítimos, quienes luego dictarán cursos en sus diferentes países.

Los cursos, que son financiados por la entidad centroamericana y en ocasiones por la Organización Marítima Internacional (OMI), se han dictado a unos 40.000 funcionarios del sector marítimo centroamericano entre el 2000 y el 2007.

La funcionaria destacó que las capacitaciones organizadas por la COCATRAM son muy importantes y necesarias, toda vez que a excepción de Panamá, en la región no existen centros similares que capaciten en materia de transporte marítimo.

"La única vía que existe para fortalecer el recurso humano y elevar su competencia en la región son los centros de capacitación de nuestra organización, por lo que es importante su función en la región centroamericana", precisó.

Fuente: EFE

9. Atraso en dragado resta eficiencia a puerto Caldera de Costa Rica.

La eficiencia en la carga y descarga de mercancías en puerto Caldera decayó en los últimos meses, por el atraso en el dragado del muelle. Esto, repercute directamente en el precio que pagan los costarricenses por productos importados, como los granos. Hoy, el puerto trabaja con solo dos de los tres puestos de atraque que tenía hace un año. El tercero de estos puestos acumuló un banco de arena de 80 metros de frente que, cuando baja la marea, se convierte en una ampliación de la playa en Caldera.

Dicha disminución en la zona de atraque obliga a los barcos a esperar hasta cinco días en la bahía. El año pasado, el tiempo de espera no era mayor a dos días. Este puesto tiene ahora 9,5 metros de profundidad (calado), 1,5 metros menos de los que tenía en 1981 cuando se abrió el puerto. La disminución en la profundidad del puerto también se ha presentado en los otros dos puestos de atraque, en la zona de maniobras y en el canal de acceso. Esto obliga a las navieras a entrar con barcos graneleros menos cargados o naves más pequeñas para transporte de contenedores.

El señor Óscar Álvarez, de la agencia naviera MARINSA, señaló que el puerto se ha vuelto muy lento y poco competitivo debido a la falta de puestos de atraque. Por cada día de espera en bahía los barcos cobran de \$40.000 a \$75.000, costos que luego se trasladan al consumidor final, dijo.

Por ejemplo, por Caldera entra el 80% de los granos que importa el país, entre ellos, trigo, maíz, soya y arroz, los cuales se encarecen por los costos adicionales del puerto. El señor Álvarez comentó del caso de 15 contenedores de piña que no pudieron exportarse porque el barco tuvo que



irse luego de tres días de espera. La pérdida se valoró en 6,6 millones de colones, dijo Álvarez. MARINSA pidió al Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico (INCOP) que habilite el muelle de Puntarenas para atender barcos pequeños. Pero ese atracadero está fuera de la concesión.

La firma concesionaria, la Sociedad Portuaria de Caldera (SPC), reconoce que el problema existe, y se defiende diciendo que con un puesto menos, atiende a la misma cantidad de barcos que llegaban hace un año. El gerente de la concesionaria, Julio César Ospina, expresó que la culpa no es sólo de ellos.

El último dragado en Caldera se hizo hace 10 años, cuando el puerto estaba en manos del INCOP. Cuando la Sociedad asumió las operaciones (en agosto del 2006), también asumió el dragado de mantenimiento, el cual debió realizarse en febrero del 2007. Sin embargo, la Secretaría Técnica Nacional Ambiental (SETENA) no otorgó los permisos hasta diciembre de ese año.

En los últimos siete meses, la SPC llamó a una licitación, pero solo participaron tres empresas: las holandesas Royal Boskalis y Van Oord y la hondureña Dragados Internacionales. A cambio de las obras, estas empresas pidieron entre \$12,6 y \$13,75 por metro cúbico, pero la Sociedad tenía presupuestado apenas \$6 por cada metro para dragar 520.000 metros cúbicos.

El señor Marcos Picado, ingeniero de la SPC, dijo que se contrató a la Sociedad Portuaria Regional de Barranquilla, la cual realizará el trabajo por \$3,6 millones. La obra tardará 75 días y empezaría la primera semana de agosto.

De otro lado la Sociedad Portuaria de Caldera, prevé un desequilibrio financiero del contrato por la demora en la construcción del muelle granelero. La obra debió iniciarse hace casi 18 meses, en febrero del 2007, pero se atrasó por un recurso de amparo y una acción de inconstitucionalidad que interpuso la Asociación Nacional de Empleados Públicos (ANEP). La Sala IV rechazó los reclamos del sindicato, el cual alegaba que el proyecto provocaría daño ambiental en la zona.

Empero, construir el muelle ahora costaría \$52 millones de dólares (28,912 millones de colones), en lugar de los \$21 millones (11.676 millones) en los que se calculó en el 2001 cuando se redactaron las condiciones de la concesión. Julio César Ospina, gerente general de la concesionaria, considera que este desfase de \$31 millones generará un hueco financiero en el proyecto.

La Sociedad ya le entregó estos datos el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) para tratar de encontrar una solución. Entre otras alternativas, el MOPT podría pagar la diferencia de \$31 millones o podría elevar las tarifas y extender el plazo de la concesión, que pasaría de 20 años a un período máximo de 30 años.

Fuente: La Nación de Costa Rica

10. No avanzan reformas en el puerto costarricense de Limón.

Luego de solucionar los problemas con los trabajadores de la Junta de Administración Portuaria y Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica Puerto Limón (JAPDEVA) el gobierno de Costa Rica se ha encontrado con la renuncia de Álvaro Rodríguez, tercer presidente ejecutivo de la Junta en lo que va de esta administración gubernamental.

Aunque el Ministerio de Coordinación Interinstitucional recibió recientemente la propuesta de Royal Haskoning para el plan maestro de los puertos por los siguientes 50 años, todavía se deberá iniciar una fase de validación con la unidad técnica que dirige el proceso, antes de iniciar las negociaciones con los trabajadores de JAPDEVA y la elaboración de los anuncios de la licitación para la concesión.

“Hay que ir paso a paso, son temas complicados. Lo primero es normalizar la operación de los puertos”, dijo el diputado José Luis Vásquez, quien fue el promotor de las reuniones que culminaron con los acuerdos con los trabajadores.

El tiempo empieza a amenazar las reformas. Ya ha pasado la mitad de la presente administración, y aún no se logra avanzar en los proyectos de reforma portuaria. Por el contrario, la fecha para que se inicien las obras se ha tenido que postergar, luego de anunciarlo en el 2007 para arrancar en el primer trimestre del 2008 y trasladarlo luego, en marzo de este año al 2009. No obstante, el Ministro Vargas insiste en que el Gobierno iniciará la concesión de los puertos del Caribe y la terminará, pero ahora se abstiene de fijar fechas. Insiste en que los procesos arrancarán en algunos días.



Parte del conflicto radica en la polémica que se anuncia aun desde antes de conocer la propuesta oficial. Liroy Pérez, del Sindicato de Trabajadores de JAPDEVA (SINTRAJAP), declaró que no les han respondido una propuesta que hicieron en el 2006, y advierte que no creen en la concesión privada como vía única. “Creemos que se pueden modernizar los puertos a través de JAPDEVA, con una inversión de \$70 millones se podrían triplicar los ingresos, para nosotros es la única opción viable”, expresó.

También en el sector empresarial se está a la espera de la propuesta del gobierno. “No hay tanto diálogo como debería, nosotros estamos a la espera de la propuesta, queremos verla para bendecirla o mejorarla, pero hasta el momento no hemos visto nada”, expresó Mónica Araya, presidenta de la Cámara de Exportadores de Costa Rica (CADEXCO).

Se trata de un conflicto clave, ya que por Limón se moviliza aproximadamente el 90% de las exportaciones e importaciones del país centroamericano.

Fuente: El Financiero

11. Se inició el dragado del Puerto de Guayaquil.

El dragado del Puerto Marítimo se inició formalmente luego de que se firmara el contrato entre la Autoridad Portuaria de Guayaquil (APG) y el Servicio de Dragas de la Armada, entidad que ejecuta los trabajos. La draga Francisco de Orellana trabaja oficialmente en la limpieza del canal de acceso al Puerto Marítimo y trabajará por un lapso de aproximadamente 5 años.

La draga deberá limpiar, en ese periodo, los 91 kilómetros de extensión del canal que va desde el área marina de la parroquia Posorja (cerca a Playas) hasta la terminal marítima, al sur de Guayaquil. En ese tiempo se espera obtener un calado de hasta 10,5 metros.

Alex Villacrés, Presidente del Directorio de la APG, dijo que en el primer año se dragarán 22 kilómetros, desde la boya 37 hasta la 66, a la altura del área de cuarentena de los barcos (inspección antes de ingresar al puerto). Con esto ingresarán buques de hasta 9,6 metros de profundidad (en baja marea).

La draga fue construida en España, la Armada la adquirió en 22 millones de dólares y llegó al Ecuador el pasado 3 de mayo. Con 75 metros de eslora y 15 de manga, tiene un brazo metálico y una tolva (bodega) de 1 500 metros cúbicos de capacidad y puede succionar los desechos en marcha. Deberá extraer 1,8 millones de metros cúbicos de sedimento en el canal de acceso. Tiene previsto laborar 24 horas al día con una tripulación de 11 personas en dos turnos.

Según se dio a conocer, durante el primer año se prevé extraer 1,3 millones de metros cúbicos de sedimentación, un volumen menor a los desechos sacados en el 2003, cuando la draga holandesa Volvox movió cerca de 4 millones de metros cúbicos de sedimentos. Los desechos que se retiren serán depositados al oeste de la isla Puná, en el mismo sector donde se dejaron los sedimentos durante el 2003.

Según la Armada, el buque está construido con una capacidad para dragar hasta 25 metros de profundidad, lo cual lo habilita para efectuar dragados en todo el Litoral y con proyección internacional.

El señor Alfonso Zambrano, comandante del buque, indicó que cada ciclo de dragado dura 4,5 horas. “Estamos trabajando todo el día. La idea es que en el primer año tengamos un nivel de profundidad de 9,6 metros, para tener una mejor navegabilidad”. Precisamente el área de la primera fase de dragado tiene puntos críticos, donde la profundidad oscila entre 8 y 9 metros, un nivel un poco complejo para el tránsito de buques de grandes dimensiones.

En junio pasado el Municipio de Guayaquil señaló que las labores no podían iniciarse hasta que se cumplan algunos procedimientos que requiere la obra, como la obtención de una licencia ambiental. Mientras que la APG aseguró que el Cabildo no tenía competencia en las áreas donde se ejecuta el retiro de sedimentos, por lo que no se requería una licencia ante esa instancia. Y aunque los trabajos iniciaron sin una licencia ambiental otorgada por el Municipio de Guayaquil, la tripulación se mostró confiada en que el dragado no derivará ningún riesgo ambiental.



Doce días antes de que empiece la limpieza, el Gobierno declaró como “un proyecto de gran magnitud e interés nacional el dragado del canal de acceso al Puerto Marítimo de Guayaquil”, encargando la ejecución del decreto a la Ministra de Ambiente, Marcela Aguiñaga. Con ello, según especialistas, se reforzó la competencia de esta cartera en el tema.

El señor Villacrés, indicó respecto al tema de los permisos ambientales, que se trata de una renovación, porque asegura que la APG cuenta desde el 2001 con licencia ambiental para ejecución de trabajos de dragado; y para obtener esa renovación es necesario actualizar los estudios de impacto ambiental que vienen realizándose desde 1998. “Nosotros estimamos que no pasarán más de 30 días para que se pueda contar con la licencia ambiental definitiva”, indicó el funcionario de la APG.

Detalló que los estudios ambientales están realizados desde 1998, luego se han hecho actualizaciones en el 2001, 2003, 2006, y “ahora en el 2008, a instancias de obtener una renovación de la licencia ambiental, se han actualizado esos estudios y están concluidos”, ahora solo se espera una respuesta pues el Ministerio de Ambiente a través de la Subsecretaría está revisando todo ese material.

Fuentes: El Comercio, El Universo, CRE Satelital

12. California lucha por limpiar sus puertos.

Las regulaciones ambientalistas en los puertos de California serán las más estrictas del mundo y de acuerdo a los reguladores del estado, mejorarán la calidad de vida de un gran número de residentes, según se señala, aunque enfrentará a posibles embestidas legales de las navieras internacionales.

El diario *Los Angeles Times* reportó que las reglas aprobadas requerirán que a partir del 2009, todas las naves que operen a 24 millas náuticas de las costas californianas deberán de usar un combustible diesel de bajo contenido de sulfuro en vez del llamado combustible búnker, una sustancia resinosa que es más barata y fácil de conseguir, pero más contaminante.

El diario estimó que unas 2 mil naves se verían afectadas, entre ellas contenedores, tanques petroleros y cruceros.

Pero el impacto de las regulaciones no se limitaría al estado, pues 43 por ciento de las importaciones marinas entran al país por los puertos de Los Ángeles y Long Beach, reportó el *Times*.

Debido a que los vientos en California típicamente soplan de oeste a este, las emisiones de las naves marítimas representan cerca de un quinto de las partículas cancerígenas de hollín y la mitad de los óxidos de sulfuro que contaminan tierra adentro.

Los reguladores citados por el diario afirmaron que en California, las nuevas regulaciones:

- Salvarían 3,600 vidas en los primeros seis años;
- reducirían las enfermedades respiratorias y cardiovasculares;
- bajarían en 80 por ciento el riesgo de contraer cáncer por polución marina;
- le ahorrarían al estado al menos \$6 mil millones anuales en gastos médicos;
- le costarían a la industria transportista de \$140 a 360 millones al año.

Pero los transportistas marítimos se oponen fuertemente a estas regulaciones, porque la medida repercutiría en el costo de la industria del transporte marítimo entre 140 a 360 millones de dólares al año, las navieras argumentan que el estado no cuenta con la jurisdicción necesaria para regular más allá de las tres millas que abarcan sus aguas estatales. El año pasado, la Asociación de Comerciantes Transportistas del Pacífico logró que una corte fallara a su favor, frustrando un plan estatal para disminuir la polución mediante la regulación de máquinas, recordó el *Times*.

Aún no está claro si la Asociación tratará de hacer lo mismo con las nuevas regulaciones, pero su presidente, John McLaurin, le dijo al diario que las nuevas regulaciones “simplemente son un refrito y representan argumentos viejos que ya han sido fallados” en las cortes.

De entrar en efecto a partir del 1° de julio de 2009, las multas por violar las regulaciones serían significativamente más altas que los \$30 mil dólares extras en combustible que cada buque de



carga tendría que gastar. Las naves operando con combustible por encima de los límites de sulfuro serían multadas con \$45,500 por cada visita, con un máximo de \$227,500 para la quinta visita.

Por otro lado, un grupo nacional de transportistas presentó una demanda federal contra los puertos de Los Ángeles y Long Beach, alegando que las normas anticontaminación previstas para los camiones, favorecen a las grandes compañías de transporte sobre los contratistas independientes más pequeños, anunció ayer el grupo. La Asociación Estadounidense de Transporte en Camiones (ATA) inició la demanda ante el Tribunal del Distrito de EEUU en el centro de Los Ángeles.

Según el Programa de Camiones Limpios, que comienza el 1 de octubre, los puertos de Los Ángeles y Long Beach prohibirán los camiones fabricados antes de 1989. El plan también exige que casi 17 mil camioneros de recorridos cortos se inscriban como empleados de empresas de transporte en camiones autorizados en menos de cinco años. Pero en los documentos presentados ante el tribunal, ATA señaló que la prohibición discrimina a los contratistas independientes que no pueden comprar camiones más nuevos. Bill Graves, presidente y director ejecutivo de ATA, dijo que el requisito no tiene nada que ver con el objetivo de aire puro.

Alega ATA en los documentos que las medidas de los puertos violan una ley federal que prohíbe que los gobiernos estatales y locales aprueben o hagan cumplir exigencias legales que estén "relacionadas con el precio, ruta o servicio de cualquier transportista motorizado". Pero los defensores del plan dijeron que dichas normas son fundamentales para proteger la seguridad pública y también el medio ambiente.

"Cuando se interrumpen miles de vidas cada año debido a emisiones tóxicas del puerto, tenemos un imperativo moral para actuar", afirmó en una declaración Antonio Villaraigosa, alcalde de Los Ángeles. "La salud de nuestro medio ambiente y del público está en riesgo y es momento de poner freno a los 16 mil camiones con motores diesel sucios que contaminan nuestro aire todos los días". Richard Steinke, director ejecutivo del Puerto de Long Beach, señaló que el Programa de Camiones Limpios de su puerto fue cuidadosamente diseñado y espera que sea validado por los tribunales. "Hemos trabajado de cerca con las industrias de transporte en camiones y transporte marítimo para desarrollar un programa factible", dijo Steinke. "Nos decepciona que ATA pretenda impedir esta iniciativa".

Por su parte Volvo Trucks entregó 100 camiones VNL 300 para dar inicio al Programa de limpieza en los puertos de Los Ángeles y Long Beach, los cuales serán otorgados a las flotas calificadas y operadores seleccionados por las autoridades portuarias con el fin de renovar las flotas con unidades de bajo impacto ambiental.

Los camiones están equipados con motores productivos, eficientes y limpios evaluados por California Air Resources (CARB) y certificados por las normas ambientales además de ser aprobados como modelos Drayage (transporte desde el puerto al receptor de contenedores de transporte intermodal), además mejoran en un 5% la economía al ahorrar combustible.

Fuente: Los Angeles Times

13. DP World se convierte en el primer operador en incorporarse a la C-TPAT

La compañía DP World se ha convertido en el primer operador portuario internacional en ser aceptado por la Guardia Costera estadounidense como miembro de su iniciativa de seguridad "Customs-Trade Partnership against Terrorism" (C-TPAT).

Desde DP World, explicaron que esta certificación es producto de su compromiso con los estándares de seguridad internacional de la certificación ISO 28000, que la compañía ha obtenido y cuyos requisitos aplican en su red de instalaciones, compuesta por 44 terminales portuarias.

El director ejecutivo de DP World, Mohammed Sharaf, explicó que "estamos orgullosos de formar parte de la iniciativa C-TPAT y de haber obtenido esa certificación para todas nuestras terminales. Es un nuevo reconocimiento a nuestro compromiso por mantener y gestionar unos elevados estándares de seguridad en los procesos desarrollados en nuestras terminales".

A su vez, el portavoz de la compañía naviera comentó que "este tipo de iniciativas se integran en un nuestros esfuerzos internacionales por garantizar una cadena global de suministro segura". Sharaf destacó que desde la compañía valoran de forma significativa la seguridad de las operaciones y



destacó que formar parte de la iniciativa C-TPAT repercutirá en beneficio de sus clientes ya que sus contenedores tendrá prioridad en los procesos aduaneros.

El programa también favorece el intercambio de información entre sus miembros, lo que contribuye a favorecer a fluidez en los intercambios comerciales de mercancías, explicó.

DP World también participa en la Iniciativa de Seguridad de Contenedores (CSI) del gobierno estadounidense, por el que efectivos del departamento de aduanas de este país trabajan desde 14 de las terminales que gestiona la compañía para inspeccionar los contenedores con destino a ese país.

DP World también es una compañía pionera en la cooperación entre el sector público y privado para el desarrollo de nuevas tecnologías para inspeccionar y localizar contenedores, gracias a su participación en el programa piloto 'Secure Freight Initiative' del gobierno estadounidense", indicaron desde el operador portuario.

Por el momento, este programa -que busca identificar de forma más efectiva materiales nucleares y radioactivos ocultos en los contenedores- está siendo probado en las terminales que DP World gestiona en Southampton (Reino Unido) y Karachi (Pakistán).

Fuente: Veintepies

14. **Gobierno de El Salvador hará nueva bases para concesión portuaria.**

El Presidente de la República salvadoreña, don Antonio Saca, afirmó que el Gobierno redactará, con el consenso de todas las fuerzas políticas del país, un nuevo proyecto de bases de concesión de los puertos de Acajutla y de La Unión, actualmente en construcción.

En abril pasado, el Gobierno remitió al Congreso para su estudio y aprobación las bases para concesionar los dos puertos, documento en el que establece que el operador invertirá 95 millones de dólares durante los primeros cinco años "para garantizar la operatividad" de las terminales marítimas. La disposición legal establece que el pago inicial a realizar por el concesionario operador en el acto de la firma de contrato, no podrá ser inferior a US \$ 40 millones más IVA.

El Presidente Saca anunció la decisión de redactar nuevas bases luego de que el Partido de Conciliación Nacional (PCN), su tradicional aliado en la Asamblea y con quien hace mayoría simple, objetara las bases de concesión de los dos puertos, argumentando serias dudas. El Gobierno que asegura que "no es la mejor señal que se está enviando al país", espera con el nuevo proyecto tener "consenso político" para ejecutar la concesión "de una forma transparente, correcta y que beneficie al país".

Por su parte, el presidente del Congreso y dirigente del PCN, Rubén Orellana, advirtió ante bases de su partido que el PCN no permitirán que sean "regalados" a particulares o empresas extranjeras los activos del Estado y que pertenecen al pueblo salvadoreño, aprobando la propuesta por del Ejecutivo, la cual facilita las concesiones en relación al actual proyecto de ley. El PCN tampoco ve necesario concesionar el puerto de Acajutla por considerar que genera bonanza a las arcas del Estado. "Acajutla es un puerto rentable. Podemos concesionar La Unión y dejar Acajutla en manos del Estado. No hay que poner los huevos en una sola canasta", indicó el también dirigente del PCN Mario Ponce. El PCN propondrá al Ejecutivo que empresarios expertos en manejo portuario participen, junto a los partidos políticos, en la redacción de las nuevas bases de concesión de los puertos de Acajutla y de La Unión. El subjefe de bancada del PCN, Alejandro Marroquín, reveló que los empresarios Leonel Mejía, Mario Andino y José León Flores serán propuestos al Gobierno para que aporten insumos y asesoría en el tema portuario.

Los otros partidos, el FMLN y Cambio Democrático (CD) reaccionaron con cautela al anuncio de Saca. "Esperaremos a que oficialice la propuesta. El FMLN ha propuesto una empresa mixta para la concesiones, en la que el 51% de las acciones sean del Estado y el 49% restante de un operador internacional con prestigio y solvencia", comentó el subjefe de bancada del FMLN, Humberto Centeno, cuyo partido califica de "privatizaciones disfrazadas" a las concesiones de los bienes del Estado.

Juan Pablo Durán, diputado de CD, comentó: "Es un buen camino el mejorar las bases. Independientemente de que la concesión sea privada o mixta, se deben de asegurar los beneficios



para el país. Le tomamos la palabra al presidente y daremos nuestra opinión”. El gobierno sostuvo, el pasado 11 de julio, una reunión con dirigentes y diputados del PCN y del Partido Demócrata Cristiano PDC para discutir las concesiones. El jefe de bancada del PDC, Carlos Herrarte, consideró que no era necesario elaborar nuevas bases para concesionar ambos puertos.

Por su parte el ingeniero Albino Román, presidente de Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA) aseguró que todas las inquietudes del PCN tienen respuestas claras en el contrato del préstamo internacional como en el de concesiones. Incluso, el presidente de CEPA envió la semana pasada una carta de ocho páginas respondiendo a las preguntas que el diputado Ponce hizo en público a diferentes medios de comunicación. “Tenemos toda la disposición de explicarles todas las dudas que tengan”, sostiene.

El ingeniero Román reitera que las obras del puerto van por buen camino y asegura que tanto las obras de dragado como la dársena de retorno, la planta de tratamiento del puerto y el cableado óptico de la terminal están aseguradas por contrato con las empresas constructoras, la japonesa Toa Corporation y Jan de Null, de Bélgica. La inversión en mantenimiento y de operación correrá por cuenta de la empresa concesionaria, una vez ésta tome posesión del inmueble.

Sobre las áreas extraportuarias, el titular de CEPA asegura que es un incentivo adicional para las empresas interesadas en la concesión. Además, esto permitiría que en un futuro el puerto tenga, además de la plataforma de carga, zonas francas, industriales y de servicios junto a empresas de distribución de productos. “Hablamos de hacer del puerto un centro logístico de distribución de cargas y no sólo de un puerto, como es el de Acajutla. Esto dejará un 13.5 % sobre los ingresos brutos de estas actividades comerciales”, dice.

El Presidente de la República, informó que personas integrarán la comisión para tratar la concesión de los puertos del país a un operador extranjero. Esta comisión fue creada para desentramar la concesión de puertos, ante las objeciones de fracciones legislativas. El mandatario anunció que dicha comisión estaría encabezada por la vicepresidenta, Ana Vilma de Escobar, pero también serán incorporados los ministro de Obras Públicas, Jorge Nieto; de Defensa, Jorge Alberto Molina Contreras; de Hacienda, William Hándal; el secretario técnico de la presidencia, Eduardo Ayala Grimaldi, la integrante de la Comisión Nacional de Desarrollo, Sandra de Barraza; la comisionada para la gobernabilidad, Gloria Salguero Gross y Albino Román, presidente de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA). “Ellos van a representar al Gobierno, al más alto nivel, para conversar con los partidos políticos, y yo estoy abierto, le he dicho al PCN”, dijo el mandatario.

Fuente: La Prensa y El Diario de Hoy -El Salvador.

15. Puertos de EEUU piden subvenciones para aprovechar la ampliación del Canal de Panamá.

Los puertos de la costa este de EEUU están decididos a aprovechar la ampliación del Canal de Panamá para multiplicar sus actuales volúmenes de carga. Los ubicados en Florida han solicitado fondos federales que les permitirían realizar proyectos de inversión.

Los expertos consideran que los puertos de Florida podrán beneficiarse de la ampliación del Canal, pero para ello necesitan acometer remodelaciones como la profundización de sus cauces de navegación para atender a los grandes buques que transitarán por el Canal de Panamá a partir de 2014.

Según estos expertos, los buques grandes desplazarán a los más pequeños, que deberán ser reubicados, creando también oportunidades de crecimiento para otros puertos que no quieran o no puedan asumir los costes de profundizar los cauces.

El puerto de Jacksonville, Florida (JAXPORT) ya ha iniciado un proyecto para la construcción de una terminal de contenedores junto con Mitsui OSK Lines, empresa naviera ubicada en Tokio y que figura entre los principales clientes de la Autoridad del Canal de Panamá.

Las perspectivas son positivas también para el puerto de Miami, que en noviembre consiguió la autorización para profundizar el canal sur y se encuentra a la espera de los fondos federales. La oportunidad no se presenta sólo para los 14 puertos de Florida, sino que otros puertos de la costa este como Savannah y Charleston también se verán beneficiados.



Fuente: Estudio1panamá

16. México refuerza su seguridad portuaria.

A fin de reforzar la lucha contra el tráfico de armas, el puerto de Veracruz, al igual que otras terminales con fuerte presencia en el comercio internacional, instala equipos de rayos Gamma para la detección de radiaciones en mercancía con destino a Estados Unidos. El director de Fomento y Administración Portuaria de la Secretaría de Comunicaciones Transportes (SCT), Leonardo Lazo Margáin, explicó que los equipos se encuentran en México y se instalarán en los puertos de Altamira, Manzanillo, Lázaro Cárdenas y Veracruz en una etapa inicial.

El funcionario federal explicó que los puertos mexicanos se modernizan con equipo de seguridad para responder a disposiciones internacionales, principalmente de Estados Unidos, para mejorar el combate contra el tráfico ilegal de armas, drogas, contrabando en general y el terrorismo. Entre las nuevas disposiciones, expuso que el gobierno estadounidense pidió a los puertos de enlace mejorar el rastreo de cualquier tipo de radicación en los diversos cargamentos, para evitar el ingreso de material que pudiera utilizarse en actos de terrorismo.

Agregó que se instalarán equipos de rayos Gamma en el puerto de Veracruz al igual que en otras terminales portuarias, que permitirá revisar todo tipo de objetos, envases, encapsulados, ropa, mercancía en general, pues se trata de mecanismos muy sofisticados que pueden detectar irregularidades en cualquier tipo de cargamento.

Sostuvo que en la presente administración federal, se han invertido en los puertos más de 800 millones de pesos de recursos propios en infraestructura de seguridad y vigilancia. Expuso que a esa cifra se suman otros mil 560 millones de pesos, provenientes de recursos fiscales, autorizados por primera vez por la Federación.

Comentó que la seguridad es prioritaria en los 16 puertos del país, especialmente en los marítimos, ante el crecimiento en el transporte de carga, sobre todo contenerizada, ante el riesgo de que puedan movilizarse mercancías prohibidas.

El ingeniero Lazo Margáin se refirió a que se invierte en rayos Gama y rayos X, así como en nuevas instalaciones para las aduanas, con la instalación de circuitos cerrados, de televisión, accesos controlados automatizados, sistema de información y la creación de Comités de Coordinación de todas las instancias federales de seguridad.

Destacó que se ha consolidado la integración de los Centros de Unificación de Vigilancia Marina, donde se integran la Secretaría de Marina, la Procuraduría General de la República, Secretaría de Seguridad Pública federal y el Ejército Mexicano, "y estos centros ya operan en once de los puertos del país".

Fuente: Diario de Xalapa

17. Invertirán US1,000 millones en puertos mexicanos.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) lanzará cinco licitaciones por un valor de 1,000 millones de dólares para ampliar y mejorar los puertos del país, adelantó el Lic. Alejandro Chacón Domínguez, Coordinador General de Puertos y Marina Mercante de la SCT. Estas convocatorias se emitirán en lo que resta del año y servirán para fortalecer los puertos de Lázaro Cárdenas, Manzanillo, Mazatlán y Guaymas.

El Lic. Chacón sostuvo que la cancelación de la Terminal Especializada de Automóviles (TEA) en Lázaro Cárdenas, uno de los proyectos más importantes del país, fue porque la zona en la que iba a desarrollarse ya se había destinado a una empresa para que realizara labores de almacenamiento. "En el predio que se había considerado inicialmente ya tenía un contrato de almacenamiento con una empresa y no era conveniente licitar en un predio donde estaba otra empresa trabajando, no se había vencido ese contrato todavía, entonces preferimos salir con un proceso limpio", aclaró.

El Lic. Chacón resaltó que la nueva convocatoria para la TEA se lanzará antes de que acabe agosto y el fallo final se dará en diciembre. "Será más grande, se desarrollará en un área de 50 a 55



hectáreas y permitirá movilizar 700,000 vehículos al año, con lo que se convertirá en la terminal más importante del país". Además, en el puerto Lázaro Cárdenas se lanzará otra licitación para desarrollar una terminal especializada de contenedores.

La Terminal Especializada de Autos (TEA) tendrá una inversión para su construcción de 350 millones de pesos, con la cual, a finales de esta década prevé se moverán a través de ésta cerca de 166 mil unidades, informó Armando Palos Nájera, director de la Administración Portuaria Integral de Lázaro Cárdenas (APILAC). La inversión se hará en dos fases; en la primera etapa serán 180 millones de pesos los que se utilicen para la construcción de dicha terminal de autos, que se prevé comience en el mes de enero del siguiente año, aseguró el ingeniero Palos Nájera.

Con respecto a los otros proyectos, el Lic. Chacón explicó respecto a la ampliación del puerto de Mazatlán, que se trata de una terminal de usos múltiples con tendencia para el manejo de contenedores; dicha convocatoria se lanzará en el mes de septiembre y requerirá una inversión por 350 millones de pesos. Este puerto permitirá fortalecer el eje carretero de Mazatlán-Durango, el cual se conectará hasta llegar a Matamoros para unir a México con Estados Unidos. Este desarrollo servirá como una plataforma logística que permitirá hacer más eficiente el intercambio de mercancías entre ambas naciones, además de que servirá para que diversas navieras piensen en la exportación desde este puerto y también permitirá detonar la industria de la región.

Fuente: El Economista

18. Presidente de Nicaragua recibe a director del Puerto de Miami-Dade

El presidente de Nicaragua, Daniel Ortega, recibió al director del puerto de Miami-Dade en Estados Unidos, Bill Johnson, quien llegó a este país para explorar la posibilidad de invertir en la construcción de un puerto de aguas profundas en la costa caribeña de Monkey Point. "Es muy importante su visita porque viene a fortalecer la relaciones con Estados Unidos", afirmó el mandatario nicaragüense.

El gobierno de Nicaragua está interesado en construir un puerto de aguas profundas en Monkey Point, jurisdicción del Atlántico Sur, para contar con una salida importante hacia el mar Caribe, actualmente abandonado. Nicaragua carece actualmente de un buen puerto en el Caribe, por lo que gran cantidad de sus productos de exportación tienen que salir por puertos de Costa Rica y Honduras.

El señor Johnson decidió visitar Nicaragua atendiendo una invitación del director de la Empresa Portuaria Nacional, Virgilio Silva, cuando en enero pasado visitó Miami donde ratificó un hermanamiento entre el puerto de El Rama y el de Miami. Este proyecto estimado en 350 millones de dólares, ha sido promocionado también entre empresarios y gobiernos de Brasil, Venezuela, Irán y Estados Unidos, entre otros países.

El director del puerto de Miami-Dade informó que conversará con inversores estadounidenses interesados en construir el puerto nicaragüense, esperando regresar a Managua en febrero del próximo año, ya con los primeros inversionistas norteamericanos.

El Presidente Ortega también explicó a las autoridades portuarias de Miami sobre la construcción del puerto Salvador Allende, ya concluido, en el Malecón de Managua, y otro en el extremo norte del Lago Xolotlán, en la localidad de San Francisco Libre, en 70 días. La construcción de estos puertos a orillas del Lago de Managua contribuirá a mejorar el transporte acuático en esta vía lacustre, dijeron fuentes de la Empresa Portuaria Nacional.

El titular de la Empresa Portuaria Nacional confirmó que posiblemente en noviembre o inicios del próximo año llegarán al país inversionistas brasileños, interesados en invertir en el puerto de Monkey Point. El funcionario dijo que un puerto de esa naturaleza generaría hasta 120 millones de dólares al año, por lo que en la actualidad esa cantidad de dinero la perciben los puertos Cortez y Limón.

Enrique Zamora, presidente de la Asociación de Productores y Exportadores de Nicaragua (APEN), destacó la importancia de contar con una ruta de salida en el mar Caribe, ya que con ello se estarían ahorrando en transporte entre 500 y 700 dólares por cada contenedor. El Puerto de Monkey Point tendría capacidad de manejar semanalmente hasta 10 mil contenedores, es decir,



más del doble de la capacidad que tiene Puerto Corinto, la terminal marítima más importante de Nicaragua, ubicada en el departamento de Chinandega, en el Pacífico.

Fuentes: AFP; El Nuevo Diario y La Prensa (Nicaragua); INFOTRANSPORTES

19. Nicaragua certifica como muelles seguros a sus puertos.

Nicaragua culminó el proceso de reafirmar la certificación de los puertos marítimos más importantes en el Pacífico y Atlántico en cumplimiento del Código Internacional para la Protección de los Buques y las Instalaciones Portuarias (PBIP). La medida ha permitido la recertificación de los puertos de Sandino, Corinto, Rama y Bluff. Los puertos nicaragüenses recibieron su primera certificación en junio de 2004, poco después de entrar en vigencia el Código PBIP, aprobado como una medida de prevenir las acciones terroristas, el tráfico de armas o drogas y la defensa al medio ambiente.

“Se ha logrado la certificación de los puertos con las garantías necesarias para seguir exportando e importando mercadería por estos puertos”, afirmó el Director General de Transporte Terrestre del Ministerio de Transporte e Infraestructura, capitán Manuel Mora.

La recertificación de puerto seguro garantizará la confianza a los usuarios de los puertos nicaragüenses y los convierte en altamente competitivos y seguros en el desarrollo de las operaciones marítimas internacionales, según lo explicó el licenciado Hugo López, Subdirector General de Transporte Acuático del Ministerio de Transportes e Infraestructura.

La recertificación coincidió con la presencia en Nicaragua del Director de la División de Cooperación Técnica para América Latina y el Caribe, de la Organización Marítima Internacional, Pedro San Miguel, quien resaltó los esfuerzos por mejorar la seguridad de los puertos. “En Nicaragua se han realizado acciones muy excelentes para garantizar que cumplan con la normativa internacional en el aspecto de protección marítima” señaló.

El señor San Miguel prometió toda su colaboración para este país, señalando que “la capacitación estará dirigida a la formación y entrenamiento del personal de tripulantes de buques y en mejorar los procesos de administración marítima, lo que se une al esfuerzo que ha hecho el gobierno de Nicaragua para cumplir con las normativas internacionales”.

Fuentes: El nuevo Diario (Nicaragua), Veintepies

20. Panamá acelera el ritmo de ampliación del canal.

El ensanche de la principal comunicación bioceánica del planeta está prevista para concluirse en 2014, a un costo de 5,250 millones de dólares y duplicará (de 300 a 600 millones de toneladas anuales) la capacidad de transporte por el canal, permitiendo el paso de los llamados buques pospanamax.

La comisión de presupuesto de la Asamblea Nacional panameña aprobó el proyecto de presupuesto para el año fiscal 2009 del canal de Panamá, que asciende a 2,105.7 millones de dólares, es decir unos 77,3 millones de dólares más con respecto al presupuesto actual, el más alto desde que la vía fue transferida por Estados Unidos, en 1999. La Autoridad del Canal de Panamá (ACP) indicó que el presupuesto fue sustentado ante la comisión por el Ministro de Asuntos del Canal, Dani Kuzniecky; el Administrador de la vía, Alberto Alemán Zubieta, y el Sub Administrador, José Barrios. El nuevo ejercicio fiscal contempla US \$ 1,456.1 millones de ingresos por peajes, US \$ 432.6 por servicios relacionados al tránsito, US \$ 179.2 millones por venta de energía eléctrica y agua potable, más US \$ 37,7 millones en intereses. El presupuesto previsto es también el más alto en la proyección de ingresos de la entidad desde 1999. Los aportes de la ACP al Estado panameño, en 2009, se calculan en 750 millones de dólares.

En el renglón de operaciones, se consignan 646,3 millones de dólares, cifra superior en 42,7 millones a la del período actual. El señor Alemán informó que la institución tiene gastos totales por 802,11 millones de dólares, de los cuales 137,78 millones se destinarán a capitalizar el programa de ampliación del canal. Indicó que, para la próxima vigencia fiscal, las inversiones en el canal serán de 638,1 millones de dólares, las cuales se pueden aplicar en fechas superiores a un año.

Según el proyecto de presupuesto de la ACP para el año fiscal 2009, el número de tránsitos totales de buques disminuirá en un 6.2% al pasar de 15 mil 142 tránsitos a 14 mil 210. El tonelaje neto de



los buques que transitarán por el Canal en 2009 se estima en 180.1 millones de toneladas Cpsuab (sistema universal de arqueo de buques del Canal de Panamá) y del total de tránsitos por la vía que se estima en 14 mil 210 ó 38.9 tránsitos promedio por día, 12 mil 882 ó 35.3 tránsitos diarios corresponderán a tránsitos de buques de alto calado.

La ACP desarrolla, desde el año último y hasta 2014, el proyecto de ampliación de un tercer juego de gigantescas esclusas que duplicarán, de 300 a 600 millones de toneladas, la capacidad anual de transporte de carga por la ruta.

Por otra parte la empresa inglesa Willis Limited ofertó el precio más bajo en la licitación efectuada por la ACP para la contratación del corredor de seguros de tres proyectos del programa de ampliación, incluyendo el de diseño y construcción de las nuevas esclusas. La oferta inglesa, entre cinco compañías participantes, fue de 695.000 dólares por los siete años que podría durar el contrato, que incluye, además, dos contratos de excavación seca que aún falta licitar. Según autoridades de la ACP, se evaluarán las calificaciones de la empresa Willis Limited, para determinar la adjudicación del contrato.

El contrato del diseño y construcción de las nuevas esclusas es la principal licitación del programa de ampliación de la vía acuática. La adjudicación del contrato está prevista para diciembre de este año, siendo los consorcios preclasificados: CANAL, Atlántico Pacífico de Panamá, Bechtel, Taipei, Mitsubishi Corporation y Grupo Unidos por el Canal, que suman más de 30 empresas de todo el mundo.

En paralelo, la empresa china Cheoy Lee Shipyards construirá diez remolcadores para ser utilizados en el canal, con un costo de 98,5 millones de dólares. Los primeros tendrán que ser entregados en noviembre de 2010, precisó la ACP. El contrato contempla la opción para la adquisición de tres remolcadores adicionales, en un período de noventa días. En la actualidad, la ACP cuenta con una flota de 29 remolcadores, respaldada por una fuerza laboral de alrededor de 400 empleados, entre capitanes, jefes de máquinas y marineros.

El consorcio mexicano Cilsa Panamá-Minera María tuvo un avance del 3,2 por ciento en los trabajos de excavación seca para el cauce de acceso del Pacífico (CAP), en el período que va del 21 de marzo, cuando los inició, y hasta el 30 de abril último, ha avanzado y removido 263.246 metros cúbicos en las excavaciones para las obras de ampliación del canal.

El cauce, con una extensión aproximada de 6,1 kilómetros, unirá las nuevas esclusas pospanamax del Pacífico con el Corte Culebra, la parte más estrecha del canal.

La ACP adjudicó, en noviembre de 2007, a Cilsa el contrato del segundo proyecto de excavación seca del CAP, luego de que el consorcio ofertó el precio más bajo (25,4 millones de dólares) en la licitación pública.

Los trabajos de este segundo proyecto de excavación seca incluyen la remoción de aproximadamente 7,5 millones de metros cúbicos de tierra y se tiene programado concluir el contrato en octubre de 2009.

Fuente: Nuestromar, Burica Press

21. Panamá lidera en número de grúas portuarias.

Panamá lidera los países de América Latina con el mayor número de grúas pórticos instaladas en los puertos, como parte de la infraestructura de servicios logísticos. Entre los puertos que están en manos de empresas privadas existen 50 grúas pórticos, que equivalen al 21% del total que hay en América Latina, según Containerization International Yearbook 2008.

El puerto de Balboa, que opera y administra Panama Ports Company desde 1997, está equipado con 18 grúas pórticos y mil 270 metros de muelle para atender buques postpanamax y panamax. En Cristóbal hay 620 metros de muelle con seis grúas. Manzanillo International Terminal cuenta con 16 grúas, de las que 14 son postpanamax.

Según este organismo, después de Panamá sigue México con 33 grúas y Brasil con 31 grúas. En el Caribe, Jamaica reporta 17 grúas, Bahamas 10, Puerto Rico 6, República Dominicana 17 y Cuba 4. En Suramérica, los puertos argentinos reportan 18 grúas, Chile 8, Colombia 4, Uruguay 2 y Ecuador 1. Con el crecimiento de las economías latinoamericanas y la ampliación del Canal de Panamá, la



mayoría de los países de la región se ha apurado a invertir en los puertos para atender la demanda que se presentará. Los analistas afirman que en estos momentos, la mayoría de las economías de los países latinoamericanos presenta un crecimiento, pese a la crisis en Estados Unidos.

Fuente: La Prensa (Panamá)

22. Panamá canceló licencia a 40 buques que ponen en riesgo a la bandera.

Panamá canceló la licencia a cerca de 40 barcos de bandera panameña que han sido detenidos más de dos veces en un periodo de seis meses por deficiencias, sobre todo en puertos europeos, porque ponen en riesgo el registro abierto de naves del país, informó una fuente oficial. El director de Marina Mercante de la Autoridad Marítima de Panamá (AMP), ingeniero Alfonso Castillero, dijo que estas cancelaciones han tenido lugar a través de una resolución emitida por su despacho.

Como son casos específicos, esta resolución exige el cumplimiento de una serie de requisitos y controles en barcos de entre 15 y 20 años de edad registrados con el pabellón panameño, ya que son los más propensos a inspecciones y detenciones dentro del Paris Memorandum of Understanding (MOU, por sus siglas en inglés), explicó. "Un buque que sea detenido, con más de 20 años de edad, más de dos veces, lo cancelamos", sentenció.

El MOU reúne a todas las administraciones marítimas europeas y, al igual que todos, nace de una facultad que establece el Convenio de Seguridad de la Vida en el Mar para que cada país miembro del convenio inspeccione los buques de bandera extranjera que lleguen a sus puertos. Las causas más frecuentes de detenciones de barcos de la flota panameña en puertos europeos son por deficiencias en los equipos y dispositivos contra incendios, mantenimiento de la embarcación, partes estructurales y equipos de seguridad.

Panamá está en la lista "gris" del MOU de París, que a final de año volverá a decidir a qué países clasifica en el listado "blanco", "gris" o "negro" de acuerdo con la cantidad de detenciones de sus buques. El ingeniero Castillero expresó al respecto: "Lo que queremos es frenar toda posibilidad de entrar en la lista negra, ya que desde hace dos años estamos en la raya (al filo) de la gris" de la de París. "Para que esto no suceda hemos tomado acciones específicas bastante fuertes y hemos hecho un estudio de todos los MOU, como el de Tokio, el del US Coast Guard, el del Mediterráneo", entre otros, sostuvo Castillero.

Explicó que la resolución emitida contempla sanciones para las empresas clasificadoras que inspeccionan y certifican a los barcos a nombre de Panamá, así como a los inspectores de bandera que verifican el trabajo de las primeras.

Fuente: EFE

23. Dubai Ports adelantará entrada en operación Muelle Sur del Callao en el Perú.

Los avances en los trabajos de demolición y dragado en el puerto del Callao, que van a dar paso a la construcción del nuevo terminal de contenedores en el proyectado Muelle Sur, permiten estimar ahora con mayor exactitud que esa obra estará concluida antes de lo esperado. Así lo señaló el presidente del Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (Ositran), Juan Carlos Zevallos, quien señaló que si bien el contrato de concesión que tiene Dubai Ports para entrar en operación con el nuevo terminal es de 36 meses, ese plazo, según esa empresa, podría reducirse a 30 meses y estar listas hacia finales del 2010, y no en mayo del 2011, como prevé el contrato.

"En este momento, lo que corresponde a Ositrán es verificar la calidad del nivel de seguridad y el cumplimiento del cronograma de las obras, tal como está previsto en el expediente técnico que se adjunta al contrato de concesión, y en segundo lugar el cumplimiento de las normas medioambientales", anotó. Indicó que este trabajo se hace de la mano de una empresa supervisora, en este caso un consorcio peruano japonés y profesionales de Ositran que están monitoreando el cumplimiento del contrato.



"Hasta el momento, se está avanzando, tal como estaba contemplado, el cronograma de las obras, y no se observa ningún incumplimiento", anotó, si bien reconoció que en algún momento las obras sufrieron algún retraso, al haberse hallado durante el dragado, en el fondo del mar frente al puerto, algunos restos de la guerra con Chile.

"Consideramos que el cronograma se va a acortar, pues estando previsto para terminarse la primera fase en 36 meses, como se observa, las embarcaciones encargadas del dragado y la limpieza del puerto, están trabajando las 24 horas, los 365 días del año, y con profesionales especializados en el tema, por lo que se avanza más rápido de lo previsto", anotó.

Por su parte, funcionarios de Dubai Ports, empresa concesionaria del nuevo terminal de contenedores, señalaron que en agosto del presente año, estarán culminadas las obras de demolición del antiguo muelle 9, que fuera cedido a esta empresa, así como los trabajos de dragado para profundizar el muelle hasta 14 metros, y que a partir de agosto, comenzarán los trabajos de relleno con arena para ganar terreno al mar, así como a la colocación de los pilotes, que sostendrán las plataformas sobre las cuales se colocarán las seis grúas pórtico, grúas de patio y demás equipamiento que demandará ese terminal.

El gerente general de Dubai Ports, señor Maciek Kwiatkowski, empresa concesionaria del nuevo terminal de contenedores que se construye en el Muelle Sur, señaló que en vista de que esta infraestructura contará con seis grúas pórtico y 18 grúas de patio, será capaz de mover cada hora hasta 150 contenedores por hora, es decir más que otros terminales. El señor Kwiatkowski remarcó que el objetivo de Dubai Ports es convertir al Callao en el puerto hub o principal terminal concentrador de la carga de esta parte de la cuenca del Pacífico, a fin de que pueda ser la puerta de entrada y salida de la región.

Fuente: OSITRAN

24. Asociación de Administradores Portuarios del Caribe premia al puerto de St. Kitts.

La Asociación de Administradores Portuarios del Caribe (PMAC) distinguió al Puerto de St. Kitts como el de mejor desempeño en la región durante el año 2007.

La St. Christopher Air and Seaports Authority, recibió el reconocimiento basado el alto nivel de eficacia lograda así como por la puesta en práctica de sistemas para realzar sus operaciones, el entrenamiento del personal y sus rendimientos

"Esto es realmente una sorpresa... pero estamos felices ser reconocido por nuestros esfuerzos para mejorar la eficiencia y lo beneficioso de nuestras operaciones en St. Kitts," dijo el Administrador del puerto de St. Kitts Roosevelt Trotman en la recepción de la copa "Novaport", que se otorga anualmente al mejor puerto entre miembros de PMAC. "Hemos hecho mucho trabajo y hemos dado algunos pasos grandes en los últimos dos años." señaló el señor Trotman.

El premio fue entregado durante la XI Reunión anual de la PMAC en Antigua. El Presidente de PMAC Everton Walters, felicitó los ejecutivos del St. Kitts y también expresó que la reunión en Antigua había acertado al reunir a los ejecutivos portuarios regionales para discutir sobre la industria portuaria.

Entre los asuntos vistos en la reunión se trató la firma de un Memorándum de Entendimiento entre la PMAC y la Comisión Interamericana de Puertos (CIP). El señor Walters dijo que el Memorándum con la CIP, consolidará las iniciativas de cooperación técnica para la promoción y la unificación del desarrollo portuario dentro de los Estados miembros.

Fuente: Caribbean 360



25. Seminario sobre puertos fluviales en el Perú.

Con la asistencia de cerca de un centenar de participantes, en la ciudad de Iquitos, Perú, entre los días 12 y 15 de agosto, se desarrolló el Seminario Internacional "Desarrollo de puertos fluviales e hidrovías", organizado por la Autoridad Nacional Portuaria del Perú (APN) y la Comisión Interamericana de Puertos (CIP). El Seminario congregó a especialistas y funcionarios del Perú y de otros países miembros de la CIP, quienes escucharon a calificados expertos en la materia durante tres jornadas de trabajo.

El temario desarrollado comprendió:

- "El desarrollo de los puertos fluviales e hidrovías de la región" por el señor Joao Acacio Gomes de Oliveira Neto de DTA Engenharia (Brasil);
- "Iniciativa para la Integración de la infraestructura regional sudamericana IIRSA" por el señor Guillermo Vega Alvear de la Cámara de comercio del Perú;
- "Interconexión de las Cuencas del Orinoco, del Amazonas y del Rio de la Plata" y "La navegación Fluvial en Colombia" por el doctor Mariano Ospina Hernández del Centro de Integración Fluvial de Sur América de Colombia;
- "Gestión de seguridad en las vías de navegación fluvial en Argentina" por el Prefecto Mayor Oscar Venenati de la Prefectura Naval de la Argentina;
- "La navegación fluvial en Brasil" por el ingeniero Luis Eduardo Da Silva Alves de la Agencia Nacional de Transporte Acuático del Brasil;
- "Políticas del sector transportes para el desarrollo del sector portuario e hidroviario: Propuesta para la planificación del desarrollo hidroviario en el Perú" por el señor Juan Carlos Paz Cárdenas del Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú
- "La Navegación fluvial en el Perú" por el Capitán de Navío Carlos Reyes Lazo de la Dirección General de Capitanías y Guardacostas del Perú;
- "El desarrollo de la navegación comercial en los ríos de la amazonía peruana actividades y avances registrados" por el señor Jorge Gastelo Villanueva del Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú;
- "Características hidráulicas de los ríos: Transporte de sedimentos, cambios morfológicos de los ríos, defensas ribereñas"; por el Capitán de Navío Rodolfo Sablich Luna Victoria De la Dirección de Hidrografía y Navegación del Perú;
- "Las rutas fluviales como polos de desarrollo" por el señor Luis Garfias Rospigliosi de ALATEC Ing. & Consultores (España-Perú); y
- "Los puertos fluviales, las hidrovías y el cuidado del medio ambiente" por el señor Carlos Sagrera de Ocean Pollution Control de Panamá.

El certamen estuvo precedido por la Conferencia Magistral "Situación actual y perspectivas de desarrollo de los puertos fluviales del Perú" dictada por el Vice Almirante (r) Frank Boyle Alvarado, Presidente del Directorio de la Autoridad Portuaria Nacional del Perú.

Los participantes entre los que se encontraba el doctor Carlos M. Gallegos, Secretario Ejecutivo de la CIP, resaltaron el importante contenido del Seminario y consideraron que el tema se profundice con nuevas actividades en el marco de la CIP, tendientes a lograr la integración fluvial de Sudamérica, como una alternativa económica y ecológica al transporte de mercancías entre los países sudamericanos. Las presentaciones se encuentran en la página web de la Autoridad Portuaria Nacional del Perú

(<http://www.apn.gob.pe/>).



26. ACTIVIDADES PORTUARIAS.

- Master en Gestión Portuaria y Transporte Intermodal, organizado por la Fundación Valenciaport y la CIP de la OEA, se llevará a cabo del 2 de octubre de 2008 al 26 de junio de 2009, en Valencia, España.
- XIII Curso Iberoamericano de Gestión Portuaria, organizado por Puertos del Estado de España y la CIP de la OEA, se llevará a cabo del 5 de octubre al 1 de noviembre de 2008, en Madrid, España.
- Master en Aduanas y Logística, organizado por la Organización Mundial de Aduanas (OMA) y la Universidad Le Havre, que se llevará a cabo del 13 de octubre de 2008 al 6 de junio de 2009, en el Service Formation Continue de l'Université du Havre, Francia.

www.univlehavre.fr/enseign/form_cont/douanelog.htm
www.campus-logistique-normandie.fr

- Certificado del PPM Latino, organizado por la Asociación Americana de las Autoridades Portuarias (AAPA), Trainmar Américas y la CIP de la OEA, inscripciones abiertas.
- Décima Reunión del Comité Ejecutivo de la CIP (CECIP) de la OEA, se llevará a cabo del 1 al 5 de diciembre de 2008, en Buenos Aires, Argentina.

18 de agosto de 2008