



ÍNDICE

1. [Crisis mundial golpea al transporte marítimo y al sector portuario.](#)
2. [Acuerdan las obras de dragado en el acceso al puerto de Mar del Plata en Argentina.](#)
3. [Consejo portuario argentino analiza situación del sector.](#)
4. [Gobierno brasilero licitará puertos de Manaus e Ilhéus.](#)
5. [Puerto de Santos en Brasil profundizará su calado.](#)
6. [Próxima licitación del puerto de San Antonio en Chile.](#)
7. [Gobierno de Costa Rica enfrenta a sindicato de JAPDEVA.](#)
8. [Dragarán muelles de puerto Limón en Costa Rica.](#)
9. [Exportadores piden participar en la concesión de puertos de Costa Rica.](#)
10. [Designan titular de secretaría de puertos en Ecuador.](#)
11. [Corporación Andina de Fomento aprueba crédito 35 millones para puerto en Ecuador.](#)
12. [Finalizaron obras en puerto la Unión en El Salvador.](#)
13. [Estancada concesión de puertos en El Salvador.](#)
14. [El puerto de Savannah \(EEUU\) opta por expandir su capacidad pese a la crisis.](#)
15. [APM Terminals recibe un premio por las instalaciones que opera en Kingston, Jamaica.](#)
16. [Se negocia un acuerdo multilateral de transporte en el MERCOSUR.](#)
17. [Aprueban dictamen que reforma ley de puertos en México.](#)
18. [México convocará licitaciones para los puertos de Mazatlán y Guaymas.](#)
19. [México licitará puertos sólo con proyectos rentables.](#)
20. [Preven reducción de carga general y contenedores en puertos mexicanos.](#)
21. [Manzanillo fue sede de la II conferencia de los puertos Mexicanos y puertos de los Ángeles y Long Beach.](#)
22. [Puerto para cruceros funcionará en Panamá.](#)
23. [Aprueban nuevos créditos para el canal de Panamá.](#)
24. [Gobierno panameño adoptará convenio OIT sobre trabajo marítimo.](#)



25. Agroquímicos no usarán puertos privados para ingresar al Paraguay.
26. El 2009 ENAPU de Perú tendrá socio para el Callao.
27. Fundación Valenciaport inició proyecto de asesoría a la APN del Perú en su plan de desarrollo portuario.
28. Proyecto del puerto de Montevideo no escapa a la crisis mundial.
29. España obliga a buques a tener seguro contra contaminación.
30. Reunión para analizar nueva ley de puertos de España.
31. Valencia primer puerto español en movimiento de contenedores.
32. Actividades portuarias.



1. CRISIS MUNDIAL GOLPEA AL TRANSPORTE MARÍTIMO Y AL SECTOR PORTUARIO.

La gran crisis financiera mundial que vive el mundo globalizado, que viene provocando un brusco freno al crecimiento de las economías de los países se ha comenzado a reflejar en la industria del transporte marítimo y por ende en el sector portuario.

Aproximadamente un 80 % del comercio mundial se desarrolla a través de la vía marítima. Hasta hace unos meses las rutas internacionales de transporte de mercancías a granel (minerales, carbón, metales, cereales, etc.) eran un hervidero, con precios al alza que alcanzaron, en mayo de este año, un máximo de 11.793 puntos en el índice que mide la actividad en el sector, el Baltic Dry Index (BDI). Pero desde entonces la situación ha cambiado radicalmente, desde esa fecha el BDI inició un marcado descenso hasta alcanzar recientemente los 850 puntos, su nivel más bajo desde el año 1999. Una baja que es un indicador de una fuerte recesión económica que se avecina. En los años 1997-1998, justo antes de la crisis financiera que asoló Asia, donde el Baltic Dry también estuvo por los 815 puntos. El índice, que los economistas usan para predecir los ciclos de crecimiento mundial, está no muy lejos de su mínimo histórico de 554 puntos de julio de 1986, cuando quiebras golpearon a la industria.

La principal línea comercial del mundo, la que une Asia con la costa oeste de Estados Unidos, registra hoy entre un 10% y un 15% de intercambios comerciales menos que hace un año. Mientras, y a pesar de la fortaleza que tuvo el euro, la afluencia de bienes orientales a Europa apenas ha aumentado un 3%. Los puertos de Shanghai, Hong Kong y Taiwán, fuera de juguetes, dispositivos electrónicos y productos textiles para todo el planeta, han visto todos decrecer su tráfico de contenedores en septiembre y octubre.

“Esperábamos que, tras el parón de los Juegos Olímpicos, las fábricas reanudarían su trabajo y que todo volvería a la normalidad. Pero, lejos de eso, la crisis financiera ha provocado una pérdida de confianza en los consumidores y ha disminuido la demanda”, explican fuentes del sector. Es una falta de pedidos con dos consecuencias inmediatas: sobran barcos y cae el valor de las empresas transportistas.

El colapso de pedidos afecta a embarcaciones de todos los tamaños y resulta aún más llamativo porque se produce tras cinco años de entregas especialmente abundantes. En los ocho primeros meses de 2008 apenas se han encargado 179 barcos contenedores, un 49% menos que en el mismo periodo del ejercicio precedente, según datos de Clarksons, el mayor agente naval del mundo. En 2007 se solicitaron un total de 530 buques.

Moller-Maersk, propietaria de la mayor flota de contenedores del planeta, acaba de anunciar recortes en sus trayectos Asia-Norte de Europa para adaptarse a los actuales niveles de demanda. “Estos cambios persiguen fortalecer nuestra cuota de mercado y asegurar que nuestra red es sostenible a largo plazo”, explica el comunicado emitido por el grupo.

Este año será el primero desde 2001 en que el crecimiento anual del tráfico global de contenedores se sitúe por debajo de los dos dígitos. De hecho, Clarksons ha revisado a la baja sus estimaciones para el sector: prevé que la demanda global de mercancías crezca sólo un 7,6%. A su vez, y ante la falta de previsión de las compañías, la flota de contenedores se verá ampliada en un 13,4%. En otras palabras, el diferencial oferta-demanda se verá ampliado a 5,8 puntos porcentuales. Se trata de una sobrecapacidad que en época de crisis siempre será más difícil de compensar.

En rigor, la caída en el transporte marítimo ya se insinuaba probable – a pesar del fenómeno chino-, desde que el exceso de confianza comenzó a producir una saturación de tonelaje, que fue predicha como consecuencia de fuertes gastos en nuevas construcciones de los últimos años.

De acuerdo con la agencia Clarksons, la demanda de buques portacontenedores ha experimentado este año una caída próxima al 50%. Global Insight, firma analista del negocio naviero, coincide en un informe, en el que expresa su preocupación acerca de la confianza del consumidor europeo, y de una recesión inminente que impactará sobre la actividad.



Para nuestro sector portuario este es un duro golpe, pues a la caída del movimiento comercial que reduce el tránsito de mercancías por los puertos, se suma la crisis financiera mundial que hace cada vez más difícil la obtención de financiamiento para los nuevos proyectos portuarios que estaban encaminados en diversos países del continente. Chile, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, México, Nicaragua, Panamá, Perú, entre otros, estaban bien encaminados al desarrollo de nuevos puertos o a la ampliación de los existentes. La crisis obligará a una necesaria revisión de los planes o al diferimiento de los mismos.

Fuentes: Negocios.com; Nuestromar; Gulfnews; Maritime News; EFE; Reuters

2. ACUERDAN LAS OBRAS DE DRAGADO EN EL ACCESO AL PUERTO DE MAR DEL PLATA EN ARGENTINA.

La presidenta Cristina Fernández encabezó el acto de firma del convenio para la realización de obras de dragado en el acceso al Puerto de Mar del Plata. “Venimos a contribuir con obras puntuales, concretas para mejorar la calidad de vida no solamente de los que viven aquí todo el año, sino quienes eligen a la ciudad como destino turístico”, señaló la Jefa de Estado.

Por este acuerdo, el gobierno nacional argentino pone a disposición del puerto marplatense la Draga 259, más un aporte de \$17 millones para solventar su tarea, que podría extenderse por un plazo mínimo de 14 meses. La principal vía de acceso a la estación marítima local se encuentra totalmente obstruida y habrá que retirar unos 2,5 millones de metros cúbicos de arena para que pueda ser rehabilitada.

Además del inicio del dragado, el puerto local se verá beneficiado por el comienzo de otras obras como el ensanche y la remodelación de la avenida Martínez de Hoz, que será financiado por el gobierno bonaerense.

Por su parte, el titular del Consorcio Regional Portuario de Mar del Plata, Eduardo Pezzatti, expresó que el de hoy “es un día de fiesta y agradecimiento” porque “este acontecimiento es histórico y marca un antes y un después con respecto al apoyo que se le da a la provincia de Buenos Aires y a este puerto”, en referencia al inicio de las obras de dragado.

La situación del acceso al puerto es sumamente delicada y, de hecho, en el último mes varias embarcaciones sufrieron incidentes al ver limitada su capacidad de maniobra por la presencia del banco de arena. Para quienes trabajan en el puerto la situación es tan crítica que vuelve a la memoria la catástrofe ocurrida en 1964, cuando el buque Navarchos encalló al salir de Mar del Plata, se dio vuelta, esparció toneladas de cereales en Playa Grande y obligó a cerrar las operaciones de la estación marítima durante varios días.

“Este es un primer paso. Además de las exportaciones, queremos incentivar la demanda de importaciones entre las empresas de la ciudad y el sudeste bonaerense”, dijo el presidente del consorcio portuario Eduardo Pezzati.

Fuente: Transport & Cargo; El Cronista

3. CONSEJO PORTUARIO ARGENTINO ANALIZA SITUACIÓN DEL SECTOR.

Puerto Madryn fue sede de la 137ª reunión ordinaria del Consejo Portuario Argentino (CPA), en la que participaron representantes de la mayoría de los puertos marítimos costeros y fluviales, para analizar medidas a adoptar para avanzar en incrementar las operaciones y mejorar la calidad de los servicios que en ellos se prestan.

El Consejo Portuario Argentino es una organización no gubernamental, que no tiene carácter de autoridad nacional, sino que es la agrupación de todos los presidentes de los puertos públicos de la República Argentina. La entidad fue creada para ayudar a los diferentes puertos a encarar los distintos temas que surgen en el desarrollo de sus actividades.

Las actividades se iniciaron con un coloquio sobre puertos, logística multimodal y cabotaje marítimo, previo al cual se realizó el acto formal de apertura de la sesión, presidido por el anfitrión, Ing. Daniel



Román, presidente del Consejo de la Administración Portuaria de Puerto Madryn y secretario del directorio del CPA; el presidente del CPA, Ing. Mario Goicochea y presidente de Puerto Quequén; el Intendente Municipal, señor Carlos Elicheche, y autoridades y legisladores provinciales y municipales. Durante este coloquio, concretado en el Salón Patagonia del Hotel Península disertó el licenciado Víctor Saller, sobre Transporte Multimodal, y luego el Ing. Juan Granada, acerca de gestión de los puertos y necesidades de los puertos patagónicos.

El Consejo Portuario Argentino se reunió para sostener el último encuentro del año y cerrar el actual ejercicio, asimismo analizar los temas más recurrentes que afectan a los diferentes puertos del litoral marítimo y fluvial argentino, uno de los cuales es la falta de infraestructura. Se ha dado el caso de puertos que llegan a solucionar las limitaciones de sus instalaciones y después se han encontrado con que, en el entorno del puerto, aparecen deficiencias en la infraestructura de transporte terrestre y ferroviario de acceso. Por otro lado también trataron otro de los problemas que también es común a todas las terminales: la seguridad.

El Ing. Goicochea, al analizar el posible impacto que puede provocar en la actividad portuaria argentina la crisis económica global, sostuvo que "habrá una merma en la exportación, y a nivel general habrá una merma en la actividad en los puertos. Ese impacto ya comenzó a percibirse, pues comenzaron a trascender indicios respecto a la paralización de algunos proyectos de inversión, pero será el año próximo cuando se manifieste verdaderamente el impacto que produce en la economía. Por el momento es muy difícil medir o evaluar cuanto afectará, pero algún efecto no positivo vamos a tener".

Fuente: El Diario de Madryn

4. GOBIERNO BRASILEÑO LICITARÁ PUERTOS DE MANAOS E ILHÉUS.

El gobierno brasileño seleccionó dos puertos - en Manaus y en los alrededores de Ilhéus (Sur de Bahía) - como los primeros proyectos a ser licitados para la iniciativa privada en el nuevo marco regulatorio del sector. La capital amazonense tiene perspectiva de crecimiento de demanda de cargas y el nuevo puerto en las proximidades de Ilhéus se justifica por la implantación de la ferrocarril Leste-Oeste, que ligará el sur del estado con el polo agrícola de Luís Eduardo Magallanes (BA) y, más adelante, con el Norte-Sul, en Tocantins.

En el modelo de concesión, el gobierno licitará a la iniciativa privada proyectos portuarios identificados a ser elaborados por la Agencia Nacional de Transportes Aquaviário (ANTAQ). Los dos primeros deben ir a subasta en el segundo semestre de 2009. Empresarios podrán presentar al gobierno proyectos propios, que siempre irán a licitación.

Para el Ministro, jefe de la Secretaria Especial de Puertos, Pedro Brito, el agravamiento de la crisis global tendrá impacto sobre todas las áreas, pero confía en la llegada de las inversiones. "Las licitaciones serán precedidas de un "road show", de presentaciones al mercado. Quien invierte en puerto sabe que está invirtiendo por 50 años, por lo menos, mirando a largo plazo". El Ministro Brito señaló también, que saldrá publicado el decreto con las nuevas reglas del sector.

Fuente: NTC; Webpicking

5. PUERTO DE SANTOS EN BRASIL PROFUNDIZARÁ SU CALADO.

Las profundidades de las aguas del puerto de Santos, para la recepción de navíos de mayor calado, será el principal desafío de "Masterplan", un convenio entre Companhia Docas do Estado de Sao Paulo (CODESP) y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID). Con el objetivo de avalar el potencial y las perspectivas de expansión de la terminal para las próximas décadas, el proyecto comienza a ser implantado por el consorcio Louis Berger Group (EUA) e Internave Engenharia (SP). El plazo para la conclusión de los trabajos es de diez meses, y tiene un costo de US\$ 1,3 millones, con 77% para el BID y 23% para la Secretaria Especial de Puertos (SEP).



Según el Ministro Pedro Brito, que firmó el contrato con el BID, sólo se puede considerar la expansión del puerto de Santos con la garantía del proyecto de calado del canal de navegación. Tenemos la expectativa de realizar la licitación para el dragado antes de fin de año. El objetivo del dragado es de aumentar hasta 15 metros el calado de navegación del puerto, hoy es de 12 metros. En la reunión realizada en CODESP, la primera del grupo de trabajo del Plan de Desarrollo y Expansión del Puerto de Santos, fueron definidas prioridades para su ejecución. Para Santos se espera un aumento de entre 10% y 30% del movimiento actual, lo que correspondería al movimiento de 82 millones de toneladas de carga. Actualmente, el puerto puede recibir barcos que transportan hasta 5.500 contenedores.

Conforme a SEP, las proyecciones de demanda de medio y largo plazo tomaron en cuenta la identificación de eventuales cuellos físicos, operacionales y técnicos, como la inclusión de los subsistemas que integran el puerto. José Roberto Serra, presidente de CODESP, defiende la inclusión, en las instalaciones portuarias de Santos, de las áreas ribereñas de su entorno, con aprovechamiento de cursos de ríos y hasta en otras externas, que se ligen a la terminal. El grupo también va a prever planos alternativos de expansión, cronogramas de implantación, estudios de pre viabilidad ambiental, socioeconómica y financiera, con estimativas de costos y sus beneficios.

Fuente: Webpicking; Empresa Exterior

6. PRÓXIMA LICITACIÓN DEL PUERTO DE SAN ANTONIO EN CHILE.

El gobierno chileno reactiva las licitaciones portuarias. "La idea es que en algún momento todos los puertos sean operados por privados", declaró el Ing. Andrés Rengifo, director de la unidad de empresas portuarias del Sistema de Empresas Públicas (SEP). Con esto, el Ing. Rengifo dejó en claro, que la tercera etapa privatizadora de los puertos de Chile ya comienza a hacerse realidad. Y San Antonio, con su sitio Espigón, forma parte importante de ella. Según cifras extraoficiales, el privado que se quede con la licitación del Espigón deberá invertir cerca de 440 millones de dólares.

Este tercer proceso se suma a los realizados en 1999, bajo la administración de Eduardo Frei, que en el caso de San Antonio significó privatizar los sitios 1, 2, 3 y 8; y luego durante el Gobierno de Ricardo Lagos, que transfirió Iquique, Arica y Antofagasta.

En este proceso licitador, los puertos que van más adelantados son San Antonio y Valparaíso. El terminal de San Antonio espera enviar su presentación al Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (TLDC) en las próximas semanas, de manera de adjudicar el Espigón a partir del tercer trimestre del próximo año, siempre y cuando no surjan imprevistos en la planificación ni conflictos con los trabajadores portuarios, que siguen con extrema atención cada paso del proceso.

En el caso del puerto de Valparaíso, se estaba a la espera de la determinación del TLDC, pero el terminal interrumpió este trámite para aclarar con el SEP si los actuales operadores, Von Appen en Valparaíso y Claro en San Antonio, pueden participar en lo que se va a concesionar. En el Gobierno ya habrían llegado a un consenso: pueden, pero con condiciones. Tras esta determinación, "esperamos que en cuatro o seis meses más podamos licitar", señaló Germán Correa, presidente de la Empresa Portuaria de Valparaíso. A diferencia de San Antonio, este terminal requiere una inversión de 350 millones de dólares para ampliarse. Si no lo hace, colapsará en cuatro años. Tanto en San Antonio como en Valparaíso hay interés de grupos como Claro, Von Appen y Urenda.

Otro puerto que será concesionado próximamente es Coquimbo. En septiembre pasado se inició el proceso de adjudicación, ingresando la solicitud al TLDC. Según el Ing. Rengifo, su licitación podría comenzar a fines de este año o a principios del próximo.

Al gobierno también le interesa licitar Talcahuano, en la Octava Región. El año pasado se suspendió el proceso de privatización de ese terminal -que requiere más de 100 millones de dólares de inversión- por presión de los trabajadores. La presidenta de la empresa portuaria, Arq. Eliana Caraball, afirma que los trabajadores ya no son un obstáculo y que el costo de las indemnizaciones



o de la reinserción laboral será incorporado en el proceso, a costa de los privados. Según las estimaciones de la Arq. Caraball, la licitación podría concretarse en 2009 ó 2010.

Por su parte el gerente general de Hamburg Sud, señor Gilberto Rubio, se mostró preocupado por el atraso en los puertos. "Los puertos chilenos no están a la altura con la capacidad de las naves, que cada vez son más grandes, y deben modernizarse, pero se han demorado en hacerlo. Están perdiendo competitividad frente a otros puertos de Sudamérica", opinó el ejecutivo, quien piensa que el Gobierno debiera potenciar los dos principales puertos del país, Valparaíso y San Antonio, más que preocuparse de la competencia intraportuaria.

Fuente: El Líder; Mundo Marítimo

7. GOBIERNO DE COSTA RICA ENFRENTA A SINDICATO DE JAPDEVA.

El sindicato de trabajadores de la Junta de Administración Portuaria y Desarrollo Económica de la Vertiente Atlántica - Puerto Limón (JAPDEVA) le viene exigiendo al Gobierno de Costa Rica se les pague 500 mil dólares a cada uno, a cambio de la concesión de los puertos del Caribe costarricense.

En una asamblea de trabajadores, los mismos acordaron exigirle al Gobierno dicha suma a cambio de permitir concesionar los puertos de Moin y Limón. Actualmente JAPDEVA cuenta con 1.400 trabajadores fijos y mil suplentes, lo que significa que aplicar una indemnización como la que pide el sindicato le costaría al Estado \$1,200 millones de dólares.

Por su parte, el gobierno de Costa Rica calificó como irrazonable, la exigencia de una indemnización de ese monto para cada trabajador portuario, para aceptar privatizar la gestión de dos terminales marítimas; pero dijeron que seguirán dialogando con el sindicato. El gobierno había ofrecido un total de 80 millones de dólares para la indemnización colectiva.

"La solicitud de los sindicalistas es una cifra absurda fuera de proporción, que representa no solo un irrespeto a la inteligencia de los costarricenses, sino un ataque al corazón de la empresa portuaria estatal JAPDEVA y de los limonenses", dijo el gobierno en un comunicado.

El gobierno dijo que está "profundamente convencido de los beneficios que traerá el programa de modernización, ampliación y cambio de modelo de gestión de los puertos del Caribe, por lo que continuará con la preparación de los carteles de licitación para invitar internacionalmente a participar en la construcción y concesión" de los puertos.

La "suma propuesta por el gobierno de 80 millones de dólares es la más alta que se ha ofrecido en América Latina para la concesión de muelles", dijo el comunicado, agregando que las autoridades están abiertas a analizar una contrapropuesta del sindicato, pero que "sea en términos lógicos y razonables". El monto reclamado por los trabajadores representa el equivalente de un nuevo muelle con cinco puestos de atraque.

Fuente: Diario Extra; Invertia; La Nación

8. DRAGARÁN MUELLES DE PUERTO LIMÓN EN COSTA RICA.

En diciembre empezará el dragado para ahondar los muelles de Limón y Moin, un trabajo que no se realizaba desde 1994. Esta vez la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA) invertirá más de 4.6 millones de dólares en una obra que demorará entre seis y siete meses.

El dragado llevará los muelles a una profundidad de 10,5 metros. En la actualidad Limón tiene 9 metros de hondo y Moin 8,7 metros en los puntos más críticos, según reconoció el Sr. Carlos Thomas, gerente general de JAPDEVA.

Según el Ing. Francisco Jiménez, presidente ejecutivo de la Junta, la licitación para el dragado se declaró desierta en mayo de este año. "Actualmente las dragas están trabajando en puertos de



Panamá, Guatemala, Jamaica y República Dominicana, y hay escasez de estos equipos”, dijo el Ing. Jiménez. Además, en Limón y Moin solo se extraerán 550.000 metros cúbicos de materiales y es una cantidad “muy poco atractiva” para las empresas de dragas, agregó. Por eso la Contraloría aprobó el 7 de noviembre pasado una contratación directa. JAPDEVA, entonces, contrató a la empresa colombiana Dragados Hidráulicos S.A., que ya está trabajando en el muelle petrolero de la Refinadora Costarricense de Petróleo, S.A.(RECOPE).

“El dragado permitirá la carga y descarga de los productos en naves de mayor tamaño, con el consecuente ahorro, así como el arribo de cruceros con mayor capacidad de pasajeros. La sedimentación acumulada por cerca de 20 años tendrá una solución en los próximos meses”, afirmó el Ing. Jiménez.

El funcionario reconoció que ante la importante inversión, la institución se ha visto en la obligación de postergar la compra de equipos, debido a que ampliar la profundidad para el calado de embarcaciones más grandes es más importante, debido a la competitividad del transporte portuario en el que está inmerso el país. Apuntó que dichas obras están contempladas dentro del Plan Maestro, realizado por la empresa Royal Haskoning.

Indicó que en la actualidad, las estimaciones actuales apuntan que la profundidad de calado máximo que se puede alcanzar es de 14 metros, pero con estudios se determinó que, mediante la aplicación tecnológica, se puede entrar más en la plataforma marina y alcanzar la profundidad recomendada.

El Ing. Julio Sarmiento, director de operaciones de JAPDEVA, agregó que producto de las obras que se efectuarán se producirán 500 mil metros cúbicos de desechos, los cuales no se pueden reutilizar, de allí que se establecerán dos centros de vertido en el mar, para la colocación de los desperdicios.

El precio de cada metro cúbico que se levante del lecho marino dependerá de la composición de los materiales. Las arenas gruesas se cobran a un precio más bajo que los limos o arenas finas o lodos. El precio oscilará entre \$3 y \$8 por metro cúbico, dijo el Ing. Sarmiento.

Esta draga funciona como una enorme aspiradora que succiona los materiales del fondo marino hasta alcanzar la profundidad deseada. Los materiales se depositan en una tolva del barco y luego se tiran en otro punto a tres kilómetros de la línea de costa donde no hay riesgo de que las corrientes devuelvan la arena a los puertos.

Durante los próximos seis o siete meses, mientras se completa el trabajo, JAPDEVA pidió comprensión a las navieras. El Ing. Jiménez reconoció que los barcos tendrán que esperar más horas en bahía para ser atendidos, mientras la draga trabaja en los puestos de atraque. Por ahora, solo hay una draga en el muelle de RECOPE, pero JAPDEVA espera que en diciembre haya otro equipo más para que trabajen simultáneamente en los muelles de Limón y Moin y durante las 24 horas del día.

Fuente: La Nación; Prensa Libre

9. EXPORTADORES PIDEN PARTICIPAR EN LA CONCESIÓN DE PUERTOS DE COSTA RICA.

La Cámara de Exportadores de Costa Rica (CADEXCO) pidió al Gobierno que le permita participar en el proceso de concesión de los puertos de Limón y Moin. Doña Mónica Araya, Presidenta de la Cámara, dijo que la entidad podría trabajar en equipo con el Gobierno, para dar “una solución integral a la falta de competitividad de los puertos nacionales”. La empresaria reclamó que el actual gobierno no los ha tomado en cuenta para definir las prioridades en el proceso de modernización portuaria.

Entre otras cosas, Cadexco resaltó la necesidad de que Limón y Moin sean más eficientes, que los buques esperen menos tiempo para ser atendidos y que haya terminales especializadas para graneles, productos perecederos, cruceros y materiales peligrosos. La Sra. Araya abogó porque la



concesión no genere un monopolio privado, sino que varias empresas líderes compartan la prestación de los servicios portuarios.

Por su parte, el señor Marco Fidel Tristán, vicepresidente de la Cámara, reconoció que la concesión es una alternativa para mejorar la operación portuaria, pero que ese proceso puede demorar años. Mientras se concreta, dijo, el Estado debe hacer inversiones “de inmediato” en grúas, remolcadores, dragado del muelle y garantizar un servicio “24 horas al día, 7 días a la semana, los 365 días del año”. La Cámara de Exportadores reúne a 800 empresarios, que exportan 3.900 productos a 140 países.

Los exportadores señalaron asimismo, que no basta con mejorar los puertos del país y hacen un llamado al gobierno para que invierta más dinero. Muelles y puertos no son suficientes, los exportadores de Costa Rica creen que falta mucha inversión principalmente en infraestructura. “Estamos a favor de la modernización de los puertos, pero requerimos adicionalmente del ferrocarril y carreteras para llegar a puertos modernos”, indicó la Sra. Araya. Para los exportadores la falta de inversión en materia de infraestructura es urgente, pues las exportaciones han caído en los últimos meses.

Fuente: La Nación; Teletica

10. DESIGNAN TITULAR DE SECRETARÍA DE PUERTOS EN ECUADOR.

Con el Decreto N° 8 (creación del Ministerio de Transporte y Obras Públicas -MTO), suscrito en enero del año pasado, el presidente de la República del Ecuador, el señor Rafael Correa, creó la Subsecretaría de Puertos, Transporte Marítimo y Fluvial, como parte de este Ministerio, para que se encargue del control de las actividades portuarias de todo el país; pero es recién ahora que esa oficina tiene a su primer titular. Se trata de Ing. Alex Villacrés, quien hasta hace poco se desempeñó como presidente del Directorio de Autoridad Portuaria de Guayaquil. La entidad tiene como propósito mantener el control de las actividades portuarias de todo el país, así como el transporte marítimo, teniendo como su sede a la ciudad de Guayaquil.

“He asumido el cargo de Subsecretario de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial. Esto ha ocurrido en la ciudad de Quito, en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas”, manifestó el Ing. Villacrés, al señalar que el gobierno tras asumir el cargo, le solicitó que se ocupe de la regularización de los puertos.

“El Gobierno Nacional me ha solicitado que además de la transferencia y control civil, del control de las actividades portuarias y marítimas, me ocupe también de los puertos privados: la regularización de los mismos, el manejo de la terminal marítima en Posorja y especialmente lo que tiene que ver con las terminales fluviales y con las terminales pesqueras artesanales”, acotó.

Por otra parte, aseguró que trabajará en un nuevo proyecto que permita que el dinero que ingrese como excedente de los puertos, no sea utilizado por el Ministerio de Economía en inversiones fuera del sector. La idea es “lograr la transferencia efectiva de los recursos provenientes de los puertos privados y de los excedentes que producen las autoridades portuarias nacionales en financiar proyectos en sectores que son más necesitados”, dijo.

Por su parte, la Autoridad Marítima Nacional efectuó el correspondiente traspaso de funciones, atribuciones y competencias en el ámbito portuario, tanto público y privado, a la nueva Subsecretaría. El Ing. Villacrés señaló “de manera efectiva se produce la transferencia de la Subdirección de Puertos y de la Dirección de Tráfico Marítimo, de la DIGMER, esto es de la Dirección General de la Marina Mercante del Litoral, a la Subsecretaría de Puertos”. El criterio del Ing. Villacrés es que la Dirección de Transporte Marítimo continúe operando con ese mismo personal, aunque “va a ser necesario entrar en una reestructuración de la misma Subsecretaría dentro del estatuto orgánico”.

También se ha creado la Dirección Nacional de Espacios Acuáticos (DIRNEA), adscrita a la Comandancia General de Marina, que como Autoridad Marítima Nacional, que se encargará de la



administración, seguridad marítima, control de superintendencias, capitanías, guardacostas, retenes y todo lo que está relacionado con el cumplimiento de los convenios internacionales que relacionan a la Autoridad Marítima.

El contralmirante José Noritz, director de la nueva Autoridad Marítima, negó que las medidas limiten las funciones a la Armada. Aclaró que son medidas que van con la corriente mundial, donde el Gobierno es quien emite las políticas para los puertos públicos y privados, y el transporte marítimo y fluvial. "Lo que hacemos es cumplir las disposiciones que ya se están dando y se hacen en el ámbito mundial. La Armada pasará a ejecutar las políticas que tienen que ver exclusivamente con la autoridad marítima". El Alm. Noritz también señaló que el personal militar naval retorna a la Comandancia General de la Marina y que los civiles pasan a la Subsecretaría de Puertos.

Fuente: CRE Satelital; Ecuador Inmediato; El Telégrafo; El Comercio

11. CORPORACIÓN ANDINA FOMENTO APRUEBA CRÉDITO 35 MILLONES PARA PUERTO EN ECUADOR.

La oficina en Quito de la Corporación Andina de Fomento (CAF) informó que ese organismo entregará un crédito por 35 millones de dólares para la construcción del puerto de transferencia internacional de Carga en la ciudad de Manta, en el oeste de Ecuador. El crédito, que cuenta con la garantía del Gobierno ecuatoriano, financiará parte de la primera fase del proyecto "Megapuerto de Transferencia Internacional de Carga en el Puerto de Manta", ubicado en la provincia de Manabí", señala el informe de la oficina de la CAF.

El de Manta es considerado actualmente como uno de los puertos atuneros más importantes del mundo y su modernización prevé convertirlo en un centro de intercambio de carga en la región, así como entre Asia y Sudamérica. Según la CAF, el "Megapuerto" de Manta se convertirá también en "un nuevo polo de desarrollo económico regional, que impactará positivamente" al desarrollo de Ecuador.

Además señala, "el puerto de Manta presenta excelentes condiciones marítimo-geológicas para un desarrollo portuario competitivo de envergadura". Ese puerto "está ubicado en el punto más occidental de Sudamérica, cerca de importantes rutas marítimas, tiene fácil acceso al mar abierto con profundidades naturales de doce metros en la marea más baja", reseña el informe. Estas condiciones, agrega el texto, "permiten el fácil ingreso de barcos de gran calado que podrán atracar las 24 horas del día, los 365 días del año, sin tiempos de espera". A diferencia de otros grandes puertos sobre el océano Pacífico, el de Manta no necesita de dragado, lo que redundará en la disminución de los costos de operación, añade el escrito de la CAF.

La construcción y operación del "Megapuerto de Manta" fue entregado en concesión en 2006 a la compañía "Terminales Internacionales del Ecuador (TIDE), filial de Hutchinson Port Holding (HPH), originaria de Hong Kong, que se encuentra entre las dos mayores operadoras portuarias del mundo".

El puerto de Manta, que actualmente tiene una capacidad de embarque de 40.000 toneladas al año, prevé ampliarla al triple en tres años y llegar hasta 1,6 millones de toneladas, al final del proyecto, añade la CAF. Además, asegura que el proyecto es "consistente con la visión de negocios del "Eje Amazónico", dentro de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura de Sudamérica (IIRSA), ya que constituye el extremo occidental de un corredor que conecta al Pacífico con la ciudad de Manaus", en la Amazonía brasileña.

Fuente: Unionradionet

12. FINALIZARON OBRAS EN PUERTO LA UNIÓN EN EL SALVADOR.

Según la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA) el puerto La Unión podría ser inaugurado antes de fin de año por el presidente Elías Antonio Saca. La obra se venía planificando desde la administración del ex presidente Armando Calderón Sol, pero arrancó recién en 2005, a la llegada



del presidente Saca. Su costo se ha elevado de 98 millones de dólares a \$179 millones según fuentes de CEPA y diputados de diferentes partidos políticos.

La vicepresidenta de la República, Sra. Ana Vilma De Escobar confirmó recientemente que el Banco Japonés para la Cooperación Internacional (JBIC) concedió un crédito por 102.1 millones de dólares, mientras que la CEPA aportó entre fondos propios y recursos de otras fuentes de financiamiento un total de 77 millones de dólares.

El puerto La Unión es el proyecto insignia de la actual administración, con el cual apuesta por convertir al país en un centro logístico internacional. Sería el destino de países con salida al Pacífico, particularmente China, Japón y Estados Unidos para añadirle valor y reexportarla a terceros países, incluyendo los de la Unión Europea.

El muelle consta de tres estructuras que suman un frente de atraque de 820 metros de largo, para buques de gran calado. La terminal de contenedores, que es la estructura principal, cuenta con 360 metros de longitud; el muelle de multipropósitos se extiende a lo largo de 240 metros y el de pasajeros, que también se destinará a la llegada de barcos turísticos, es de 220 metros de largo.

El canal de navegación se extiende a lo largo de 22 kilómetros, cinco de los cuáles y que están frente a las plataformas de atraque tienen una profundidad de hasta menos 15 metros, pues ha sido visualizado como un puerto para buques de gran calado, que incluso no pueden pasar por el Canal de Panamá.

Su posición estratégica y la profundidad del mismo lo convierten en el único puerto con capacidad para ese tipo de naves marítimas entre los puertos de Manzanillo, en México, y el mismo Canal de Panamá. Será un puerto de tercera generación, por su capacidad de mover carga, el único de esta clase en el Pacífico centroamericano, y está concebido para enlazar por tierra con Puerto Cortés, en Honduras, el único de tercera generación en el Atlántico centroamericano.

Sin embargo, existe la preocupación de que si no se logra la concesión antes de junio de 2009, se corre el riesgo de no aprovecharlo, ya que otros países de la región vienen haciendo obras similares. 179 Millones de dólares es la cantidad que finalmente se ha invertido en la construcción del Puerto La Unión y 95 Millones de dólares adicionales, deberá invertir el operador internacional para equipar la terminal.

Fuente: elsalvador.com

13. ESTANCADA CONCESIÓN DE PUERTOS EN EL SALVADOR.

Después de decenas de reuniones con sectores involucrados, la vicepresidenta de la República, Ana Vilma de Escobar, presentó al equipo de gobierno el nuevo anteproyecto de ley que permitiría —de ser aprobado— la concesión del sistema portuario salvadoreño; sin embargo, este documento seguirá en manos del Ejecutivo, que buscará una negociación política antes de llevarlo a la aprobación del pleno. La espera podría significar que la administración del presidente Elías Antonio Saca no llegue a firmar el contrato de concesión del puerto de la Unión (su mandato concluye en junio de 2009).

El Presidente salvadoreño señaló la necesidad de analizar exhaustivamente el proyecto y concertarlo con todas las fuerzas políticas salvadoreñas, pues todo el trabajo se perdería si no fuera aprobado. El proyecto que se llevará a consulta política es un camino a la asociación público-privado, una de las exigencias de los partidos de oposición que frenaron la aprobación del documento anterior, en el que se dejaba fuera la inversión estatal, “por supuesto que teniendo mayoría el sector privado porque es el que invierte”, afirmó el presidente al explicar las razones de esta inversión privada que permitiría un mayor desarrollo para el país.

La licitación internacional que definirá la empresa ganadora del proyecto podría tardar de seis a siete meses. Para comenzar este proceso debe estar aprobada y en vigencia la legislación correspondiente.



El proceso de ley incluye además de la aprobación de la Asamblea Legislativa, en pleno, un plazo de 10 días hábiles para que el presidente lo sancione, observe o vete; luego deberá esperar ocho días después de su publicación en el Diario Oficial. Con estos tiempos, y sumando la posibilidad de una discusión política de más de una semana, difícilmente el proceso -junto con los seis o siete meses de la licitación- pueda culminar en mayo de 2009, fecha en la que el Gobierno tenía previsto estar firmando el contrato.

El presidente de la República, Elías Antonio Saca, confirmó que le presentaron una propuesta para concesionar el puerto con un porcentaje de 90% a favor del sector privado y 10% a favor del Estado. El mandatario no ocultó que habría cambios al proyecto presentado. “Vamos a escuchar a todos”, dijo. El presidente Saca asegura que él tiene sus propias propuestas sobre cómo debe quedar conformada la concesión de los puertos, pero no quiso adelantar su criterio.

El candidato a la vicepresidencia para las elecciones de 2009 por el partido ARENA (oficialista), Arturo Zablah Kuri, quien viene asesorando al Presidente Saca, sostuvo reuniones con la comisión encargada de revisar las bases de concesión y con la vicepresidenta del país, Sra. Escobar; el señor Zablah insiste en que una de las mejores opciones es la concesión de servicios, y no una concesión mixta que le dé a un solo operador la administración de ambas terminales y donde el Estado solo tenga una participación del 10%.

“Si los números o un análisis cualitativo indican que conviene un solo operador está bien, pero por el momento yo no estoy convencido de que se necesite un solo operador”, afirmó el candidato a vicepresidente, y al hacerlo puso como ejemplo la concesión de servicios que rige el Aeropuerto Internacional El Salvador y la terminal de Acajutla. “No vamos a vender la primogenitura por un plato de lentejas... no vamos a vender un puerto o lo vamos a concesionar como cheque en blanco cuando lo que hay que ver es el interés del país”, agregó al confirmar que mantiene su propuesta de la concesión de servicios como opción.

Rodrigo Ávila, candidato presidencial de ARENA, confirmó su apoyo a la insistente propuesta de su compañero de fórmula, de concesionar los servicios de los puertos de Acajutla y La Unión y que la administración de éstos quede exclusivamente en manos de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA). “Sí, comparto esa postura. Estoy consciente que para que haya un flujo de mercadería, que haya un tránsito internacional, hay empresas que saben cómo hacerlo, pero no es lo mismo concesionar todo el puerto con toda la zona extraportuaria que solo concesionar la operación, la idea es buscar la mejor fórmula del país”, dijo Ávila.

El resto de partidos políticos se mueven en esta misma línea. El Partido de Conciliación Nacional (PCN), uno de los principales apoyos que necesita el partido en Gobierno para avalar la concesión de puertos, también ha condicionado sus votos a una mayor tajada para el Estado. Los del PCN hablan de un 51% para el Estado y 49% para los privados. Similar postura tiene el Frente Farabundo Martí para la Liberación Nacional (FMLN).

Desde otro extremo, algunos representantes del sector privado recibieron con recelo el hecho de que se haya propuesto una concesión público-privada para los puertos del país, en la que el operador tendría un 90% de participación y el Estado un 10%. Federico Colorado, presidente de la Asociación Nacional de la Empresa Privada (ANEP), manifestó que como ente gremial siempre se han inclinado por una concesión totalmente privada; es decir, maestra.

“Creemos que es el modelo que ha funcionado mejor en América Latina, hay experiencias exitosas en muchísimos países”, dijo el señor Colorado. A su juicio, la decisión de otorgar los puertos en concesión maestra o mixta incidirá en la atracción de inversionistas de calibre internacional, que puedan estar interesados en manejar el sistema portuario salvadoreño. Además, lamentó que la obra gris del puerto de La Unión esté finalizada y no se cuente para entonces con el operador.

Otros, como el señor Jorge Daboub, presidente de la Cámara de Comercio e Industria de El Salvador (CCIES), el modelo de concesión maestra es el ideal a aplicar en un puerto que representa una opción importante de desarrollo para el país, aunque la coyuntura política “haya obligado” a cambiar la propuesta que la misma CEPA presentó en un inicio a la Asamblea



Legislativa. Pero agregó que un 10% de participación a favor del Estado sería aceptable para un operador internacional que quiera entrar en asociación. “Lo ideal era una concesión maestra privada, pero las circunstancias políticas obligan a una concesión mixta; y un porcentaje del 10% es razonable para grupos que quieren mantener al Estado como parte del esquema de concesión”, afirmó.

Según el señor Daboub, ningún operador internacional está interesado en asociarse con un Estado que tiene mayoría de participación, ya que para modernizar una terminal marítima, que se proyecta como de primer nivel, se requieren inversiones millonarias que los gobiernos no siempre tienen disponibles de inmediato. No solo las áreas portuarias deberían entrar en el esquema de concesión privada, sino también las extraportuarias, para que se haga un buen uso de las mismas, según el señor Daboub. Según la propuesta presentada por la Vicepresidenta las áreas extraportuarias no están siendo incluidas en el proyecto de concesión

Tanto el señor Colorado como el presidente de la Cámara de Comercio coincidieron, al señalar que concesionar los puertos “no significa regalarlos”, sino ponerlos en manos privadas que puedan desarrollarlos inyectándoles inversiones.

Fuente: La Prensa Gráfica

14. EL PUERTO DE SAVANNAH (EEUU) OPTA POR EXPANDIR SU CAPACIDAD PESE A LA CRISIS.

El director ejecutivo de la Autoridad Portuaria de Georgia (GPA) en Estados Unidos, señor Doug Marchand, ha defendido la necesidad de ampliar la capacidad del puerto de Savannah pese a la actual crisis financiera internacional. “Éste es precisamente el momento de asegurar de forma agresiva la capacidad adicional y, al hacerlo, convertirnos en un elemento potenciador de la recuperación económica y del futuro crecimiento”, afirmó.

En su opinión, aunque los actuales desafíos deben ser tomados en consideración, ahora no es el momento de retirarse de la planificación y la construcción que ha generado buena parte de la prosperidad del puerto. Además, advirtió de que sin el canal de acceso de 16 metros profundidad hasta la Garden City Terminal, buques de gran tamaño no podrán acceder al puerto de Savannah, de ahí la necesidad del proyecto.

El puerto de Savannah se ha convertido en el enclave que crece más rápido del país y ya ha ocupado el cuarto puesto de Estados Unidos en cuanto a tráfico, por detrás de Los Ángeles, Long Beach y Nueva York-Nueva Jersey. Durante el año fiscal 2008 la Autoridad Portuaria de Georgia ha puesto en servicio catorce grúas móviles y cuatro grúas fijas del modelo super post-Panamax y se espera que otras cuatro de estas últimas, les sean entregadas a principios del año que viene.

La institución, que gestiona terminales en Bainbridge, Brunswick, Columbus y Savannah movió en ese tiempo más de 2,6 millones de TEU, lo que supone un incremento del 14,9%, así como 25 millones de toneladas de mercancía general, un 17,5% más que en el año fiscal anterior.

Fuente: Veintepies

15. APM TERMINALS RECIBE UN PREMIO POR LAS INSTALACIONES QUE OPERA EN KINGSTON, JAMAICA.

Las instalaciones que el operador portuario APM Terminals maneja en el puerto de Kingston (Jamaica) han sido premiadas por la Asociación Marítima del Caribe (CSA) como Mejor Terminal del Año. La terminal, propiedad de la Autoridad Portuaria de Jamaica, movió 1,8 millones de TEU el año pasado. El premio fue entregado por el presidente de la asociación, Fernando Ribera, en la XXXVIII edición de los galardones que entrega CSA en una ceremonia celebrada en Port of Spain (Trinidad).

“Estamos agradecidos por este reconocimiento a las operaciones de nuestra terminal y nos complace ser capaces de contribuir al éxito general del puerto de Kingston”, afirmó el señor Hans Evald Jensen, director gerente de APM Terminals Jamaica, entidad que opera la terminal. Según el



operador, este premio reconoce la eficiencia y la fiabilidad de las instalaciones, así como las iniciativas puestas en marcha por la firma para alcanzar un mayor nivel de productividad, crecimiento y desarrollo en la terminal.

APM Terminals registró en los primeros seis meses del año unos ingresos de 1.517 millones de dólares, por encima de los 1.195 millones contabilizados en el mismo periodo del año anterior. Además, sus beneficios aumentaron hasta los 185 millones de dólares desde los 49 millones obtenidos entre enero y junio de 2007.

APM Terminals completó en esos seis meses los proyectos portuarios que estaban desarrollando en Xiamen (China), Tánger (Marruecos) y Tema (Ghana) y continúan con la expansión de sus actuales instalaciones en Salalah (Omán), Róterdam (Holanda) y Tanjung Pelepas (Malasia). La compañía, que forma parte del grupo danés A.P. Moller-Maersk, gestiona más de 50 instalaciones portuarias en 31 países.

Fuente: Veintepies

16. SE NEGOCIA UN ACUERDO MULTILATERAL DE TRANSPORTE EN EL MERCOSUR.

La XI reunión de especialistas de transporte marítimo del Subgrupo de Trabajo N° 5 del MERCOSUR –Transporte llevada a cabo en Maceió, Brasil, reafirmó la voluntad, especialmente de Argentina y Brasil, de avanzar en la firma de un Acuerdo Multilateral de Transporte Marítimo del MERCOSUR, que contemple todas las cargas operadas entre puertos de los Estados que forman parte del Tratado.

Asimismo, se suscribió una declaración conjunta presentada por el Sindicato de Armadores Brasileños (SYNDARMA) que es la principal entidad empresarial naviera del Brasil y la Cámara Naviera Argentina. Allí se destacó que “los principios sustentados por los armadores del MERCOSUR, tienen por objeto el desarrollo de la Marina Mercante regional y todos los sectores vinculados a la misma, incluyendo a la industria naval y la contratación de personal embarcado de los estados parte.

Del documento se desprende que no existe la pretensión de un cierre de mercado, cartelización de la oferta de bodega o aumento de los fletes por arriba de los valores de mercado. Lo que se defendió es el establecimiento de mecanismos que incrementen la oferta y la sana competencia entre las empresas de transporte marítimo de la región. Al mismo tiempo se garantizó la libre negociación de fletes entre armadores y usuarios, favoreciendo la instalación o creación de nuevas empresas por medio de inversiones tanto regionales como extraregionales, respetando siempre las leyes de los estados parte e inscribiendo los buques en los registros de dichos estados parte.

Otra declaración conjunta fue presentada por las entidades representantes de las empresas armadores y los trabajadores marítimos de la Argentina. De tal forma se resaltó que el acuerdo multilateral proyectado, se ajusta a la política de servicios reafirmada por los cuatro estados parte a través de la firma del Protocolo de Montevideo sobre Comercio de Servicios del MERCOSUR y a los principios fundamentales del bloque regional, entre los que se destaca la libre circulación de bienes, servicios y factores productivos.

La delegación brasileña propuso montar un sistema de información y estadística de transporte marítimo patrocinado por los países miembros. Para Brasil, un acuerdo de transporte marítimo regional deberá contemplar la marina mercante y la industria naval por su importancia económica estratégica y generación de empleo. Hoy Brasil cuenta con una capacidad de transporte de 1.172.000 toneladas de porte bruto y se están construyendo cinco buques porta contenedores en astilleros del país.

La idea es darle prioridad de transporte a las empresas de navegación establecidas en los países del MERCOSUR. Cuando éstas no puedan realizarlo en embarcaciones propias o fletadas, el tráfico sería liberado a terceras banderas.



La delegación argentina consideró que los tres pilares del acuerdo son mantenerlo su ámbito de aplicación dentro del MERCOSUR, contemplar todas las cargas que se transporten entre los puertos de los países miembros independientemente del origen o destino final de las mercaderías y aplicar el mismo concepto de cabotaje nacional al transporte regional.

Fuente: Nuestromar

17. APRUEBAN DICTAMEN QUE REFORMA LEY DE PUERTOS EN MÉXICO.

La Comisión de Transportes de la Cámara de Diputados de México, aprobó por unanimidad el dictamen con proyecto de decreto que reforma, adiciona y deroga diversas disposiciones de la Ley de Puertos, con el objetivo de que este país enfrente los retos actuales y futuros del comercio exterior nacional, adaptándose a la dinámica marítima mundial.

Lo anterior, simplifica algunos procedimientos administrativos como es la creación de los recintos portuarios, permitirá dar celeridad al crecimiento de los puertos y su explotación, así como requisitos a los permisionarios, a efecto de no encarecer los servicios que se prestan en este tipo de facilidades portuarias.

Además, se le otorga a la autoridad portuaria diversas facultades necesarias para la correcta vigilancia del uso de bienes de la nación, como la realización de acciones que se requiera para unificar la sana práctica en cada puerto, así como la adecuada y eficiente operación portuaria.

Para la explotación, uso y aprovechamiento de bienes de dominio público de la Federación en los puertos, terminales, marinas, instalaciones portuarias, vías generales de comunicación para agua, se requerirá de concesión o autorización que otorgue la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

“La Secretaría podrá otorgar las concesiones hasta por un plazo de 50 años, tomando en cuenta el plan de negocios que comprenderá, entre otros, las características de los proyectos, montos de inversión, beneficio social y económico para la región, empleos directos e indirectos”, señala el documento.

Entre las figuras novedosas que contiene el dictamen, destaca la creación del Comité de Planeación en cada puerto, integrado por el administrador portuario, los inversionistas del mismo y tres usuarios, con el objetivo de apoyar al primero en la planeación del puerto a su cargo y de las unidades de verificación.

Se propuso que a más tardar en 180 días la Secretaría de Comunicaciones y Transportes publicará un acuerdo para que por única ocasión y cumpliendo los principios de competitividad, se haga la ampliación del área de terminales e instalaciones portuarias de uso público.

En 2012 se movilizarán en el mundo 491 millones de contenedores con la gama más variada de productos y México debe prever qué participación quiere jugar en ese mercado, indicó el secretario de dicha Comisión y también coordinador de la Sub-Comisión de Puertos Marinos, el diputado del PAN, Alejandro Delgado Osoy. Además dijo: "el país debe aprovechar su estratégica posición geográfica y volverse una opción para que desde sus puertos se distribuyan los productos de diversos países a todos los mercados del globo".

Fuente: Juris México; El Financiero en Línea

18. MÉXICO CONVOCARÁ LICITACIONES PARA LOS PUERTOS DE MAZATLÁN Y GUAYMAS.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) de México ha anunciado la convocatoria de dos nuevas licitaciones para la modernización de las instalaciones portuarias de Mazatlán y Guaymas, que supondrán una inversión total de 62,7 millones de dólares.

El titular de la secretaría, Lic. Luis Téllez, afirmó que México tiene una “vocación portuaria importante” y aludió a recientes proyectos como la nueva terminal de cruceros de Guaymas, la



ampliación de los puertos de Manzanillo y Lázaro Cárdenas y la licitación del nuevo puerto de Colonet.

La Administración Portuaria Integral (API) de Mazatlán ha sacado a concurso la concesión para una nueva terminal de usos múltiples que implicará un desembolso de 23,5 millones de dólares. El proyecto persigue cumplir con los objetivos establecidos en el Plan Nacional de Desarrollo y el Programa Nacional de Infraestructura 2007-2012 dedicado a la modernización y expansión de los puertos mexicanos.

Se espera que las inversiones capten un tráfico anual de 80.000 TEU y atiendan principalmente la ruta comercial con el continente asiático. Las compañías interesadas tendrán hasta el próximo mes de febrero para presentar sus propuestas y la licitación –que contempla el uso, modernización y operación de las instalaciones- se decidirá a finales de marzo.

Por su parte, la Administración Portuaria Integral de Guaymas, en el Estado de Sonora, ha publicado la convocatoria para construir, operar y explorar una nueva terminal destinada al movimiento de contenedores. El proyecto, que incluirá una inversión de casi cuarenta millones de dólares, podrá recibir buques con una eslora de 300 metros de longitud y permitirá manejar más de cien mil contenedores. De acuerdo con la convocatoria, se licitará la construcción y operación de un espacio de 320 metros con frente de agua, con un área de operación en muelle de 50 metros para la instalación de grúas de pórtico que permita la descarga de buques porta contenedores. Así mismo, contempla la rehabilitación de un área de patios de 10 hectáreas con su respectivo equipamiento. El plazo para presentar las propuestas concluye el próximo 6 de marzo y el proyecto se adjudicará a finales de ese mismo mes.

Fuente: Veintepies

19. MÉXICO LICITARÁ PUERTOS SÓLO CON PROYECTOS RENTABLES.

Ante la situación financiera en Estados Unidos, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) vigilará que los concursos de licitación de puertos se realicen en el momento oportuno, sostuvo el director general de Puertos de la SCT, Dr. Pablo Medina Zamora. Será el mercado el que determine si son o no viables cada uno de los diferentes proyectos, explicó el funcionario, en el marco del XIV Congreso Anual de Agentes Navieros que se realizó en Mazatlán.

En cuanto a la decisión del gobierno federal de iniciar una segunda ola de licitaciones de puertos, comentó que el propósito es convertir a México en un hub regional. Aseguró que, en general, los puertos mexicanos son competitivos, pero reconoció que el aspecto logístico y burocrático por los trámites aduanales a seguir constituyen su principal problemática. Por ello, consideró necesario hacer una revisión y ajuste del marco legal, sobre todo en los trámites aduanales, para lo cual se ha buscado mantener pláticas con autoridades aduanales y con la Procuraduría General de la República (PGR).

Durante el Congreso, que se desarrolla bajo el tema “Expansión de los puertos latinoamericanos ante el crecimiento del comercio exterior”, y al que asisten representantes del sector marítimo portuario del país, el Dr. Medina Zamora habló del impacto que la crisis financiera generará en el proceso de licitación de Punta Colonet. Señaló que por ahora se mantiene el “apetito” de inversionistas mexicanos y extranjeros por el concurso de éste y otros proyectos en puerta, aunque precisó que a la fecha existen 30 empresas interesadas para un total de 60, aunque por ley no se le permite precisar nombres.

Recientemente se publicaron diversas modificaciones a la licitación de Bahía Colonet, para postergar el fallo de adjudicación del recinto debido a que habrá una segunda Junta de Aclaraciones sobre los puntos a seguir, recordó el director de Puertos.

Estimó que el intercambio comercial entre Asia y México va a seguir creciendo en el largo plazo, por lo que existirá el ambiente todavía, “estaremos evaluando y monitoreando”.



El Dr. Medina Zamora informó además que este mes se publicará la licitación para la segunda terminal de contenedores del Puerto de Manzanillo, y confió que la situación financiera mundial se solucione, lo que tranquilizaría el panorama: “creemos que este negocio de los puertos seguirá siendo importante en cuanto a infraestructura y será mejor”.

Fuente: El Sendero del Peje; Invertia

20. PREVÉN REDUCCIÓN DE CARGA GENERAL Y CONTENEDORES EN PUERTOS MEXICANOS.

Aunque en los primeros nueve meses del año el movimiento de carga general y de contenedores en los puertos mexicanos ha crecido, se espera una disminución al cierre de 2008, principalmente por la crisis financiera y la paridad peso-dólar.

Entrevistado el Coordinador General de Puertos y Marina Mercante de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), Lic. Alejandro Chacón, comentó que es posible que no se logre alcanzar la misma cifra que en 2007. “Es muy probable que esa desaceleración afecte el movimiento en los puertos, y esperamos que sea ligeramente” aseguró al respecto.

El año pasado, el movimiento fue de 3 millones 63 mil 624 de contenedores, 14.5 por ciento superior al registrado en el mismo periodo de 2006; mientras que la carga general tuvo un incremento de 5.3 por ciento pasando de 272.3 millones a 287.4 millones de toneladas.

Fuente: Notimex

21. MANZANILLO FUE SEDE DE LA II CONFERENCIA DE LOS PUERTOS MEXICANOS Y PUERTOS DE LOS ÁNGELES Y LONG BEACH.

La Secretaría de Relaciones Exteriores, a través del Consulado General de México en Los Ángeles y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, en coordinación con el Puerto de Los Ángeles y el Puerto de Long Beach, California, Estados Unidos; participaron en la II Conferencia de los Puertos Mexicanos y Puertos de Los Ángeles y Long Beach que se celebró los días 16 y 17 de Octubre en el Hotel Las Hadas, Manzanillo, Colima, México.

Esta reunión tuvo como finalidad identificar proyectos, estrategias y desarrollo en materia ambiental, comercial y turística que fortalezcan a la región; así como la firma del acuerdo de colaboración entre estos puertos.

Como ponentes destacados, participaron el Director General de Puertos de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, Pablo Medina Zamora, la Directora de FONATUR Operadora Portuaria, Carmen Azpeitia, por parte del Puerto de Los Ángeles, se contó con la presencia de Joseph Radisich, comisionado de la Mesa Directiva de Comisionados Portuarios de Los Ángeles y por parte del Puerto de Long Beach, Mario Cordero, Comisionado de la Mesa Directiva de Comisionados Portuarios.

En dicho evento se contó con la participación especial del Subsecretario de Protección Ambiental y Ministro del Medio Ambiente de SEMARNAT, Lic. Mauricio Limón Aguirre, quien presentó el tema Puertos y Sustentabilidad Ambiental.

Las conferencias se clasificaron en 5 etapas y tuvieron como temas principales: Operación y Administración Portuaria, Relaciones con el Medio y la Comunidad, Colaboración Comercial, Cruceros, y el Desarrollo de la Línea Costera, entre otros subtemas.

Fuente: Webpicking

22. PUERTO PARA CRUCEROS FUNCIONARÁ EN PANAMÁ.

El primer puerto de origen (home port) para cruceros de Centroamérica iniciará sus operaciones en Panamá en diciembre próximo, cuando zarpe el primer barco con más de dos mil turistas a visitar puertos e islas del Caribe. Todos los domingos, desde el 7 de diciembre próximo hasta el 19 de abril, el crucero "Enchantment of the seas", de la compañía Royal Caribbean, zarpará con una



capacidad de dos mil 200 pasajeros, desde la ciudad panameña de Colón (en la costa atlántica), rumbo a Cartagena, Santa Marta (en Colombia), y las islas de Aruba, Curazao y Bonaire.

El home port, con una inversión de US\$10 millones, tendrá una terminal de transporte de 10 mil metros cuadrados, 200 metros de muelle, y podrá mover 18 mil maletas al día. Estas instalaciones esperan dar empleo a más de cien personas en los días de operación del puerto.

“Donde mayores oportunidades vemos para el desarrollo y la expansión (de la actividad turística de cruceros) es en Centroamérica”, dijo Augusto Terracina, gerente de Colón 2000, consorcio turístico encargado del proyecto. Para el señor Terracina, el hecho de que un crucero pueda llegar en un plazo relativamente corto de tiempo a otros puertos de la región “le abre la oportunidad a todos los países de Centroamérica para poder aumentar la cantidad de turistas que lleguen a nuestros países”.

El promotor turístico afirmó, además, que este puerto de salida de cruceros no solo está dirigido a Centroamérica sino “a toda Latinoamérica”.

El home port estará ubicado en un centro turístico que incluye áreas comerciales, hoteles y otras terminales marítimas, cuya inversión total asciende a US\$72 millones, y los promotores esperan recuperar US\$1 millón por cada semana de salida del crucero.

Desde el 2000 han atracado en Panamá un total de mil 219 barcos con 1.6 millones de pasajeros, dejando ingresos por el orden de US\$151 millones, según cifras de la Autoridad de Turismo.

En la última temporada de cruceros (octubre del 2007 a mayo del 2008) ingresaron a los puertos panameños 141 barcos con 163 mil 358 pasajeros, dejando entradas estimadas por US \$ 15.5 millones.

Fuente: Diario de Yucatan; Colón 2000

23. APRUEBAN NUEVOS CRÉDITOS PARA EL CANAL DE PANAMÁ.

El Banco Mundial (BM) anunció la concesión de un préstamo de 300 millones de dólares a Panamá para financiar el proyecto de ampliación del Canal. Este préstamo se suma al anunciado en octubre, por la Corporación Andina de Fomento (CAF) de 400 millones de dólares. Estos dos préstamos se suman a los 1,700 millones de dólares de financiamiento que ha conseguido la ACP de otras instituciones financieras extranjeras para la obra.

Entre los otros acreedores están: con 500 millones de dólares, el Banco Europeo de Inversiones (BEI), que es el órgano financiero comunitario de la Unión Europea; con 800 millones de dólares, el Banco para la Cooperación Internacional del Japón (JBIC), la institución financiera oficial del gobierno del Japón; y con 400 millones de dólares, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

El préstamo del BM se canalizará a través de la Corporación Financiera Internacional (CFI), el organismo del BM que da préstamos al sector privado y será administrado por la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), una entidad autónoma del Gobierno panameño responsable de la administración, el funcionamiento y el mantenimiento del Canal.

El crédito que concederá la institución mundial tiene un plazo de 20 años y ayudará a financiar las obras de ampliación del Canal, que incluye la construcción de nuevas esclusas y mejoras en los canales de navegación, y cuyo valor total es de 5.250 millones de dólares.

Por el Canal de Panamá pasan más de 8.0 millones de contenedores, de los cuales más de una tercera parte son mercancías provenientes de Asia con destino final a la Costa Este de Estados Unidos. El Gobierno panameño prevé que con la ampliación se duplique la capacidad del canal en más de 600 toneladas y permita el tránsito de buques contenedores de mayor tamaño, utilizados en el transporte marítimo internacional.

El administrador de la ACP, Alberto Alemán Zubieta, agradeció la aportación del Banco Mundial y señaló que "en plena crisis financiera y económica mundial, la aprobación de este préstamo significa que existe confianza en este histórico proyecto de ampliación y en el propio país". El Ing.



Alemania aseguró que la ampliación tendrá un impacto positivo no solo en el país, sino también en el mundo del transporte marítimo y el comercio.

Fuente: EFE; Business News Américas;

24. GOBIERNO PANAMEÑO ADOPTARÁ CONVENIO OIT SOBRE TRABAJO MARÍTIMO.

Panamá, como país número uno en abanderamiento, está a punto de adoptar el Convenio OIT dirigido a regular las condiciones laborales de 1.2 millón de marinos en todo el mundo, así como garantizar una mejor calidad de transporte marítimo. Estos objetivos están contenidos en un proyecto de ley por medio del cual se aprueba el Convenio sobre el Trabajo Marítimo, adoptado por la OIT en febrero de 2006, y que fue aprobado en segundo debate por la Asamblea Nacional.

De acuerdo con el diputado Juan Carlos Arosemena, casi un millón 200 mil trabajadores marinos trabajan en los buques en todo el mundo, pero laboran en condiciones muy difíciles, por ello, la razón, de ratificar el tratado. Dijo que ellos son vulnerables a la explotación, al no pago de los salarios, al incumplimiento de los contratos y a dietas pobres.

El convenio establece las condiciones mínimas como tiempo de trabajo, descanso, alojamiento, instalaciones, esparcimiento, alimentación y atención médica, entre otras. Según la OIT, el instrumento contribuirá a garantizar la calidad del transporte marítimo, que es clave para la economía mundial. Se aplicará a todas las embarcaciones que realicen actividades comerciales, con excepción de aquellas destinadas a la pesca y las embarcaciones tradicionales.

Este acuerdo va a garantizar, reiteró el diputado, las pretensiones adecuadas a los trabajadores de la primera industria mundial y una de las primeras actividades de la República de Panamá.

Fuente: Panactual.com

25. AGROQUÍMICOS NO USARÁN PUERTOS PRIVADOS PARA INGRESAR AL PARAGUAY.

La Administración Nacional de Navegación y Puertos (ANNP) dispuso que la importación de agroquímicos no podrá utilizar los puertos privados como sitios de tránsito rumbo al puerto de esta institución, en Villeta. La disposición de referencia está refrendada por el Director Nacional Adjunto de la ANNP, Lic. Carlos Troche, por medio de la Circular 28.

En marzo del año 2007, durante el gobierno anterior, se había aprobado el Decreto 10250/07, que habilitaba al puerto de Villeta como único punto de ingreso de los productos agroquímicos de la partida arancelaria 38.08 y su despacho por la Administración de Aduanas de dicho puerto. Cabe destacar que los productos de dicha partida, están constituidos por insecticidas, raticidas y demás antirroedores, fungicidas, herbicidas inhibidores de germinación y reguladores del crecimiento de las plantas además de desinfectantes y productos similares.

Sin embargo, varias empresas importadoras, en razón a las demoras que les causaba el uso de dicho puerto, estaban utilizando puertos privados para ingresar las mercaderías en tránsito rumbo a Villeta, en donde una vez realizados los controles finales y el pago de los aranceles aduaneros, las mercaderías ingresaban al mercado local. Con la reciente disposición todos los importadores tendrán que, necesariamente, ingresar sus productos agroquímicos exclusivamente por el puerto oficial.

Recientemente tres contenedores que transportaban agroquímicos que debían bajarse en el puerto de Villeta, descendieron en Puerto Fénix, y al intentar proseguir, les fue prohibido el acceso, ya que durante el traslado desde la zona de Zeballos Cué hasta Villeta, se verificó que uno de los contenedores iba perdiendo líquidos tóxicos, según se informó.

El fiscal del Ambiente, María Bernarda Álvarez, quien tiene a su cargo la investigación del derrame, confirmó que hubo un negligente manejo, tanto en el almacenamiento como en la desestiba del producto.



La carga estaba destinada para el puerto de Villeta pero, según las informaciones, como la carga estaba en malas condiciones, no quisieron recibirla. Según el fiscal, el Puerto Fénix es responsable de lo que recibe y debía comunicar de inmediato lo ocurrido. Esta es una situación que ha venido repitiéndose con cierta frecuencia.

El decreto es considerado inconstitucional por los puertos privados, ya que establece un monopolio, a favor de la empresa estatal, a la que en los últimos años se le hace difícil competir contra los puertos privados que hoy son más de 40 en todo el país. Los importadores también criticaron la medida en su momento ya que no pocas veces las importaciones fueron rapiñadas en el puerto de Villeta.

Cuando se dio la disposición esferas privadas habían indicado que Villeta no estaba en condiciones de convertirse en la única entrada de agroquímicos al país, debido a que no cuenta con la infraestructura, equipamiento ni el personal capacitado necesario como para manejar la importación de 25 toneladas anuales por un valor de más de US\$ 100 millones.

"Los agroquímicos son productos de riesgo, que requieren de un lugar específico, bien protegido y deben ser manipulados con cuidados para evitar la contaminación de la zona, del personal, y el puerto de Villeta no está en condiciones para recibir ese volumen tan importante del referido insumo. Hay agroquímicos que no pueden estar en contacto con otras mercaderías. En Villeta no hay ninguna seguridad para hacer este tipo de trabajo", señalaba un empresario dedicado a la explotación de un puerto privado.

Fuente: ABC Color

26. EL 2009 ENAPU DE PERÚ TENDRÁ SOCIO PARA EL CALLAO.

Durante su presentación ante la Comisión de Transportes del Congreso del Perú, la titular del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Ing. Verónica Zavala, anunció que este año se realizará la convocatoria del proceso de selección para incorporar un socio privado en los muelles Norte y Centro del Callao. "La idea es que se incorpore el socio el próximo año, pero aún no hemos determinado bajo qué modalidad sería", explicó la ministra, aunque un 'joint venture' con la Empresa Nacional de Puertos (ENAPU) es la opción más viable hasta ahora.

Si bien existen hasta tres planteamientos para modernizar dichos muelles -de ENAPU, del MTC y de la Autoridad Portuaria Nacional (APN)-, la Ing. Zavala indicó que la decisión final sobre lo que se hará dependerá de lo que se converse con los interesados, entre ellos, empresas de Singapur. En todo caso, es claro que se requerirá una inversión de alrededor de US\$500 millones para fortalecer el Muelle Norte y construir el Muelle Centro y que ambos se harán de forma simultánea y ya no en dos partes.

ENAPU tendrá que competir con Dubai Ports World Callao en el puerto de Callao, donde la compañía opera la concesión del Muelle Sur, e invertirá US\$600 millones en el proyecto. La ministra señaló que Dubai Ports planeaba invertir US\$276 millones en la primera etapa de operaciones y US\$216 millones en la segunda. La concesionaria también tiene que entregar US\$144 millones a la Autoridad Portuaria Nacional (APN) como parte de inversiones adicionales complementarias.

De concretarse el ingreso del nuevo operador el próximo año, para el 2014 ya se estaría utilizando la nueva infraestructura, la misma que unida al Muelle Sur le permitiría al puerto del Callao movilizar unos 4 millones de TEU al año.

Con esa capacidad, explica la Ing. Zavala, el Callao se convertirá en el "hub" de la región. "Es obvio que a medida que los barcos sean de mayor envergadura, en lugar de cuatro puertos, preferirán parar en uno y desde allí se tendrá que repartir la carga al resto de puertos de la región. Y ese puerto debería ser el Callao", puntualiza.

Pero no solo los muelles Norte y Centro están en los planes de la ministra. También indicó que los estudios de factibilidad del puerto de Marcona están listos. Es más, se espera que próximamente se realice la convocatoria para su concesión al sector privado. Y ya hay varios interesados. Si bien en



una primera etapa se especializará en carga de minerales para aprovechar los proyectos de Apurímac Ferrum y Las Bambas, se espera que en el largo plazo (hacia el 2030) también tenga infraestructura para contenedores. Y es que para ese momento debería reemplazar al Callao como "hub" regional.

La propuesta para seleccionar un socio privado provocó el rechazo de la Federación de Trabajadores de ENAPU (FENTENAPU)), que manifestó que la intención del gobierno era privatizar todo el puerto de Callao. El secretario general de la Federación, señor Adolfo Granadino, puntualizó que ENAPU no necesita un socio estratégico y que es el Estado el que debiera competir con Dubai Ports. "La empresa tiene una rentabilidad operativa del 40% de su facturación, utilidades alrededor de 18 millones de soles (US \$ 6 millones) y está facturando más de US \$ 100 millones al año", sostuvo el secretario.

Fuente: El Comercio; Webpicking

27. FUNDACIÓN VALENCIAPORT INICIÓ PROYECTO DE ASESORÍA A LA APN DEL PERÚ EN SU PLAN DE DESARROLLO PORTUARIO.

El área de desarrollo portuario de la Fundación Valenciaport ha puesto en marcha el proyecto sobre la "Revisión del Plan Nacional de Desarrollo Portuario de Perú", coordinado por Arturo Monfort Mulinas, director I+D+i (Investigación, Desarrollo e Innovación Tecnológica) de la institución.

El objetivo principal del proyecto, que podría finalizar en el segundo semestre de 2009, es contribuir, orientar y apoyar a la Autoridad Portuaria Nacional (APN) de Perú en la actualización del Plan Nacional de Desarrollo Portuario (PNDP) como herramienta de planificación y gestión portuaria.

Para ello, se realizará un diagnóstico del Sistema Portuario de Perú y se establecerán líneas estratégicas, a nivel nacional, para llevar a la práctica una oferta de servicios portuarios competitivos al servicio del comercio exterior peruano. Algunos de los resultados esperados de este proyecto son contribuir a la sustentación del proyecto de actualización al directorio de la APN, así como apoyar en las coordinaciones y reuniones de trabajo con los principales agentes de la comunidad portuaria.

A inicios de 2003 el gobierno peruano comenzó un proceso de reforma en el sector portuario nacional con el fin de modernizarlo y poder alcanzar estándares de calidad internacionales, mejorar la competitividad e incrementando el comercio exterior.

En este contexto se creó la ley del sistema portuario nacional, así como la APN, a fin de institucionalizar la reforma portuaria. Una de las principales funciones de la APN fue la elaboración del Plan Nacional de Desarrollo Portuario (PNDP), el cual fue publicado en marzo de 2005.

En diciembre de 2007 ambas instituciones suscribieron el Acuerdo Marco de Colaboración y Asistencia Técnica del que se desprenden estas actividades.

Fuente: Veintepies

28. PROYECTO DEL PUERTO DE MONTEVIDEO NO ESCAPA A LA CRISIS MUNDIAL.

Debido a su ubicación, el puerto de Montevideo se encuentra centralmente posicionado en el Eje de Integración y Desarrollo MERCOSUR-Chile de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA). El puerto ostenta la cuarta posición en la región en relación al tráfico de contenedores, después de Santos en Brasil y Buenos Aires y Río Grande en Argentina.

Montevideo es el eje principal para los contenedores refrigerados en la región y sus operaciones tienen un fuerte impacto transnacional, ya que la mitad de sus actividades involucran el trasbordo de contenedores desde los países vecinos. El puerto de Montevideo debía expandir su capacidad de manejo de carga construyendo un nuevo muelle multipropósito y profundizando el canal de acceso, con el objeto de permitir el acceso de naves de mayor calado. Estas mejoras aumentarán la eficiencia portuaria y reducirán los costos del transporte marítimo y fluvial.



El pasado octubre, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) le concedió un préstamo de US \$ 40 millones a Uruguay para modernizar las instalaciones del puerto de Montevideo, lo que permitiría mejorar su eficiencia y reducir los costes del transporte. Los recursos servirían para construir el nuevo muelle y profundizar el canal de acceso.

Pero cuando la Administración Nacional de Puertos (ANP) hizo el llamado a licitación para la construcción del muelle C en el puerto de Montevideo no se imaginaba lo que después iba a pasar. Al momento de abrir las ofertas se encontraron cifras que duplicaban las estimaciones. Las firmas que hicieron ofertas al llamado de licitación para la construcción del muelle duplicaron los costos estimados.

Los números ofertados “están bastante por encima de lo previsto originalmente. Nos tomaremos el tiempo necesario para estudiarlas y tomar la decisión de qué vamos a hacer”, dijo en conferencia de prensa, el presidente de la ANP, Fernando Puntigliano. De las propuestas recibidas, las cuatro están entre US \$ 86,3 millones y US \$ 95,8 millones. Los especialistas preveían un costo no mayor a los US \$ 40 millones para la obra, los que habían solicitado al BID. La obra comenzaría en julio del próximo año. Como posee una duración prevista de un año y medio, los oferentes prefieren cubrirse por un posible aumento de costos de construcción.

Si bien la ANP podría decidir encargarse del dragado (entre el 9% y 15% de las propuestas) y por ende el costo de la obra total bajaría, eso dependerá de que tenga las máquinas ociosas para hacerlo. El muelle tendrá una longitud de 300 metros y 33,60 metros de ancho y contará con el relleno de un área de 38.400 metros cuadrados. De adjudicarse el llamado, habrá un plazo máximo de 540 días para completar la obra.

Fuente: Voice of America; EFE; Transport & Cargo; El Cronista

29. ESPAÑA OBLIGA A BUQUES A TENER SEGURO CONTRA CONTAMINACIÓN.

El Consejo de Ministros de España aprobó un Real Decreto por el que los buques con más de mil toneladas de arqueado bruto, estarán obligados a suscribir un seguro o garantía financiera que cubra su responsabilidad por los daños debidos a la contaminación causada por el combustible de su buque, así como por los costes o daños ocasionados por todas las medidas razonables que, con posterioridad a un incidente tome cualquier persona, con objeto de evitar o reducir al mínimo los daños debidos a la contaminación.

Los buques tendrán que llevar a bordo dicho certificado, expedido por la Dirección General de la Marina Mercante, a partir del mes de diciembre. Sin este certificado quedará prohibida la navegación de todo buque español, excepto los de guerra y Estado, superior a mil de arqueado bruto. Asimismo, quedará prohibida la entrada o salida de puerto español a todo buque extranjero, superior a 1.000 toneladas de arqueado bruto, si no lleva a bordo tal certificado.

Fuente: Pesca al día

30. REUNIÓN PARA ANALIZAR NUEVA LEY DE PUERTOS DE ESPAÑA.

El presidente del ente público Puertos del Estado, señor Mariano Navas, se reunió con a los presidentes de los puertos de interés general para abordar algunos aspectos de la nueva Ley de Puertos que, según anunció el pasado verano el presidente del Gobierno, señor José Luis Rodríguez Zapatero, deberá estar aprobada antes del próximo 31 de diciembre.

El señor Navas anunció en este encuentro, que la nueva Ley será «similar» a la que no se aprobó durante la anterior legislatura y explicó que «se trata de un proyecto muy parecido» al citado texto, que no se tramitó por «coincidir con el final del período legislativo». En declaraciones, el presidente de Puertos del Estado reconoció que el proyecto de modificación está en marcha pero aún no está concluido. De este modo, indicó que esta reunión es «un primer contacto para compartir criterios que iluminen la propuesta de Puertos del Estado» para esta modificación.



Las tasas portuarias y el aspecto laboral son los dos apartados del nuevo texto legal que más reivindicaciones están provocando desde distintos sectores portuarios. Los puertos han insistido en numerosas ocasiones en la necesidad de dotar a los puertos de mayor flexibilidad tarifaria ante la competencia portuaria. En el apartado laboral, las ya extintas sociedades de estiba centraban hasta hace poco los debates sobre la nueva normativa portuaria, que incluye las directivas europeas o comunitarias aprobadas al respecto hace ya algunos años.

Fuente: Sur.es

31. VALENCIA PRIMER PUERTO ESPAÑOL EN MOVIMIENTO DE CONTENEDORES.

El puerto de Valencia ha logrado hacer frente a la pésima coyuntura internacional y registra un aumento del 16,82% entre los meses de enero y septiembre. En estos mismos meses, los otros dos puertos españoles que ocupan las primeras posiciones en este tráfico, Bahía de Algeciras y Barcelona, han experimentado un retroceso del 3,16%, en el primer caso, y un aumento del 3,57%, en el segundo. Hasta septiembre Valencia ha manipulado 2'664,158 TEU, mientras que Bahía de Algeciras alcanzó los 2'476,311 TEU y Barcelona, 2'020,624.

Estos buenos resultados del puerto de Valencia responden en gran medida a la notable evolución del tráfico de TEU en tránsito. En los primeros tres trimestres del año se movilizaron 1'140,283 TEU, un 49.37% más que en ese mismo periodo de 2007. Barcelona alcanzó un acumulado de 804,606 en tránsito, 9.94% más que el año pasado y Bahía de Algeciras un decrecimiento de 3,13, ubicándose con 2'355,908 TEU de paso.

De acuerdo a las cifras facilitadas por Puertos del Estado, aunque de momento los puertos españoles han logrado afrontar la crisis, los resultados, con un levísimo aumento del 0,19% en el tráfico total, parecen indicar que el final de año no será todo lo bueno que se podría desear. En estos nueve meses se ha ralentizado el crecimiento de períodos anteriores, lo que se ha reflejado en el tráfico total de los puertos de interés general, que han registrado 359'604,876 TEU, apenas 670,868 TEU más que el pasado año.

Fuente: Veintepies

32. ACTIVIDADES PORTUARIAS.

- i. “Taller innovador que examinará el cambio en rutas comerciales internacionales con un fuerte énfasis sobre las implicaciones de la expansión del Canal de Panamá”, organizado por la Asociación Americana de Autoridades Portuarias (AAPA), Administración Marítima de los Estados Unidos y la Autoridad Portuaria de Tampa, que se llevará a cabo del 15 al 16 de enero de 2009, en Tampa, Florida, Estados Unidos. E-mail: afuentes@aapa-ports.org, <http://www.aapa-ports.org/Espanol/seminario.cfm?itemnumber=11176>
- ii. Tercer Curso de Gestión de Terminales Portuarios, que se llevará a cabo del 27 de enero al 06 de febrero de 2009, en Santo Domingo, República Dominicana, organizado por la Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM), Dirección General de Aduanas (DGA) y la Comisión Interamericana de Puertos (CIP). E-mail: cip@oas.org, <http://www.oas.org/cip/>
- iii. Décima Reunión del Comité Ejecutivo de la Comisión Interamericana de Puertos (CECIP), que se ha de celebrar del 23 al 27 de marzo de 2009, en Buenos Aires, Argentina. E-mail: cip@oas.org, <http://www.oas.org/cip/>