



ÍNDICE

1. [X REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CIP](#)
2. [GOBIERNO CHILENO ALISTA LEY DE PUERTOS PARA 2009](#)
3. [ATI LIDERA MOVIMIENTO PORTUARIO EN NORTE DE CHILE](#)
4. [CONCESIÓN DE PUERTOS DE COSTA RICA](#)
5. [GOBIERNO ECUATORIANO PLANTEA REVISIÓN DE CONCESIÓN DE PUERTO DE MANTA](#)
6. [11 NUEVAS GRÚAS LLEGARON AL PUERTO DE GUAYAQUIL, ECUADOR](#)
7. [EL SALVADOR RECIBE PUERTO LA UNIÓN E INICIA CABILDEO POR CONCESIÓN DE PUERTOS](#)
8. [PUERTO DE LONG BEACH \(EEUU\) AFECTADO POR LA CRISIS ECONÓMICA GLOBAL](#)
9. [AUTORIDADES MEXICANAS REVISARÁN LICITACIONES PORTUARIAS PENDIENTES](#)
10. [CRISIS REDUCIRÁ TRÁFICO EN PUERTOS MEXICANOS Y AFECTARÍA PROYECTOS](#)
11. [2008, BUEN AÑO PARA PUERTOS Y BUQUES EN PANAMÁ](#)
12. [CRÍTICAS A LA ANNP AL NO DRAGAR RÍOS QUE BAJARON EN PARAGUAY](#)
13. [DP WORLD PRESENTA PROPUESTA PARA CONCESIÓN DE MUELLE NORTE EN EL CALLAO, PERÚ](#)
14. [ARRIBAN GRÚAS PÓRTICO AL CALLAO](#)
15. [LANZAMIENTO EXPOPUERTOS URUGUAY 2009](#)
16. [LOS GRANDES PUERTOS ESPAÑOLES LLEGAN A UN INCIERTO 2009](#)
17. [LISTO BORRADOR DE NUEVA LEY DE PUERTOS ESPAÑOLA](#)
18. [ACTIVIDADES PORTUARIAS](#)



1. X REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CIP

Del 23 al 27 de marzo se celebrará la Décima Reunión del Comité Ejecutivo de la Comisión Interamericana de Puertos (CECIP) en la ciudad de Buenos Aires, Argentina.

En el proyecto de Temario se ha contemplado el informe de los avances logrados en 2008 de los diferentes Sub Comités; también los planes de trabajo para 2009 y diferentes presentaciones de temas técnicos. La oportunidad permitirá también escuchar los informes de los cuatro Comités Técnico Consultivos y definir sus actividades para el presente año. El CECIP también deberá tomar acuerdos sobre las próximas reuniones de la organización portuaria.

Como se recordará, el CECIP está integrado por Argentina, Barbados, Brasil, Chile, Ecuador, Estados Unidos, El Salvador, Guatemala, Jamaica, México, Panamá, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela. Está presidido por la Delegación de México, siendo vicepresidentes Barbados, El Salvador, Estados Unidos y Uruguay. En la reunión participan con voz y voto sus quince miembros, pero la asistencia es libre para todos los países miembros de la Organización de los Estados Americanos (OEA), Países Observadores ante la OEA y Organismos Internacionales.

Dada la particular situación que atraviesa el sector portuario y el transporte marítimo, debido a la crisis global, se espera una masiva concurrencia de las autoridades portuarias hemisféricas. Hay que tomar en consideración que este foro portuario gubernamental es una oportunidad especial para medir los alcances que la crisis ha provocado en la industria marítimo portuaria y planear las acciones que deberán tomarse para paliar sus efectos.

Para mayor información consultar la página web de la CIP: <http://www.oas.org/cip/>

2. GOBIERNO CHILENO ALISTA LEY DE PUERTOS PARA 2009

La Comisión Asesora Portuaria del gobierno chileno; instancia que se ha reunido en dos ocasiones, desde su constitución a fines de noviembre, viene trabajando en la creación de una nueva Ley General de Puertos, que reemplace la actual normativa -que data de 1997- y en fórmulas para revertir el déficit de inversiones en infraestructura por US\$ 1,000 millones en el sector.

El director de Obras Portuarias del MOP, señor Daniel Ulloa, comentó que la Comisión - impulsada por el Ministerio de Transportes y donde participa Obras Públicas, Hacienda, Economía, el Sistema de Empresas Públicas, la Subsecretaría de Marina y la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante- estableció una agenda de corto plazo, con metas para concretar en los próximos meses. Paralelamente, fijó otra, de largo aliento, que trabajará durante todo 2009.

En esta última, se estudiarán alternativas para mejorar la infraestructura portuaria local, para adaptarla al mayor tamaño de las nuevas embarcaciones, y también asegurar zonas extraportuarias para asegurar la logística. El señor Ulloa indicó que el país tiene un déficit de US\$ 1,000 millones en infraestructura portuaria.

El funcionario señaló, además, que durante el presente año la instancia establecerá los pilares de la nueva Ley de Puertos, que buscará estimular inversiones en terminales donde no ha existido interés privado y regular situaciones laborales. La comisión recibirá propuestas de empresas y actores del sector para elaborar la normativa.

Fuente: Mundo Marítimo

3. ATI LIDERA MOVIMIENTO PORTUARIO EN NORTE DE CHILE.

Superando las complicaciones presentadas por la crisis económica mundial en el último periodo del 2008, Antofagasta Terminal Internacional (ATI), se consolidó como el principal enclave



portuario de la zona norte de Chile por quinto año consecutivo. Es así como la concesionaria del puerto de Antofagasta en su balance anual superó el movimiento de cargas proyectado para el año recién pasado llegando a 2 millones 700 mil toneladas, cifra que supera en un 11% al 2007, manteniendo a ATI con una participación mayoritaria en las cargas que se movilizan en el puerto local, destacándose la transferencia de un millón de toneladas de cobre metálico y el aumento en un 16% de carga en contenedores.

Este terminal portuario es considerado como uno de los más seguros y eficientes del país por los operadores y agencias marítimas, manteniendo un alto prestigio internacional en manejo de cargas mineras y de proyectos, ejemplo de esto es el aumento en un 200% respecto al año anterior de las cargas movilizadas desde y hacia Argentina, alcanzando las 15 mil toneladas, lo que a su vez posiciona a Antofagasta como el principal corredor oceánico de la Zona de Integración del Centro Oeste de América del Sur (ZICOSUR).

ATI inauguró su tercera grúa de puerto móvil Gottwald, adquirida en Dusseldorf, Alemania por US\$ 5 millones. Este equipo es de quinta generación y es el más moderno y grande de la zona norte chilena, capacitado para atender naves post panamax y ser maniobrado por control remoto. Lo que permitirá aumentar los ritmos de transferencia de cargas, especialmente de contenedores. Además, se destaca la ampliación de los sitios de acopio de cobre metálico en 3 mil metros cuadrados, la renovación del 100% de sus grúas portacontenedores y horquillas marca Linde, la incorporación de un sofisticado sistema de cámaras de vigilancia y el inicio del proyecto de ampliación del sitio 7.

Fuente: ATI

4. CONCESIÓN DE PUERTOS DE COSTA RICA

El presidente de la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA), Francisco Jiménez, señaló que la concesión de los puertos de Limón avanza, pese a la oposición del Sindicato de Trabajadores de JAPDEVA. En enero se abrió un plazo de 60 días para llegar a un arreglo con ellos, pero, al margen del resultado, la concesión será una realidad, agregó.

"Tenemos las conclusiones del plan maestro de desarrollo portuario para la Vertiente Atlántica, del 2009 al 2030. Este plan es un documento oficial, formal, elaborado por diferentes instancias del Gobierno y sector privado, desarrollado por una empresa consultora especializada", indicó. "Parte del plan maestro es desarrollar urgentemente una nueva infraestructura portuaria, y que se dote a la infraestructura actual de recursos y de equipamiento para hacer competitivos nuestros puertos, desde el punto de vista de los costos para los usuarios".

El Plan Maestro contempla el desarrollo de tres licitaciones públicas internacionales. La primera, que se denomina "Gestión de servicio público de los puertos de Moín y Limón", consiste en dar a uno o más operadores la operación de los puertos de Moín y Limón durante 25 años. Este operador debe dotar de la infraestructura que carecen estos puertos, como, por ejemplo, grúas y almacenamiento, y debe tener la capacidad de controlar los sistemas de información de las diferentes navieras para que los servicios sean de clase mundial, como sucede en Panamá y en Guatemala. La primera licitación tiene como condición lo siguiente: el operador tomaría la operación del puerto y, sobre la base de una tarifa que regularía la Autoridad Reguladora de Servicios Públicos (ARESEP), JAPDEVA cobraría la tarifa directamente y le pagaría un canon.

El ingeniero Jiménez indicó también, que con o sin concesión de puertos se efectuará, durante el presente año, la reestructuración de la entidad portuaria, a fin de mejorar su gestión y eficiencia.

Fuente: La Nación (Costa Rica)



5. GOBIERNO ECUATORIANO PLANTEA REVISIÓN DE CONCESIÓN DE PUERTO DE MANTA

Con fecha 6 de enero de 2009, el directorio de Autoridad Portuaria de Manta (APM), envió a la empresa Terminales Internacionales del Ecuador (TIDE), un oficio en donde se le propone que en forma inmediata y preferente se proceda a la modificación de mutuo acuerdo del contrato de concesión, para que se excluya de las inversiones el monto de hasta 55 millones de dólares, correspondiente a las inversiones netas directas del sector público, determinadas como auxilio del Estado a la concesión. Esta modificación implicará que la construcción del puerto pesquero la efectuará el Estado ecuatoriano, a través de APM.

La motivación señalada fue el continuo incumplimiento incurrido por TIDE, y con la finalidad de impulsar la ejecución del proceso de concesión. El mismo documento dice que con la finalidad de alcanzar los compromisos actualmente incumplidos, la sociedad concesionaria deberá obligatoriamente reprogramar el cronograma valorado presentado en diciembre 23 de 2008, a fin de desarrollar exclusivamente la fase IA 1, debiendo iniciar la ejecución de los trabajos dentro de los primeros días del mes de febrero de 2009.

Días atrás, el presidente Rafael Correa amenazó con echar a la empresa china Hutchinson, por la demora en las obras adjudicadas para la ampliación del puerto internacional de carga en la ciudad de Manta, en el oeste del país suramericano. El mandatario en su habitual informe semanal de labores, recordó que la concesión a Hutchinson se hizo antes de que iniciara su mandato, en enero de 2007, pero remarcó que dicha empresa "no está cumpliendo con el cronograma de inversiones, así que ya les saqué tarjeta amarilla".

"Con este Gobierno no se juega, olvídense de la banana republic a la que estaban acostumbrados para hacer lo que les daba la gana. Si no nos cumplen con la concesión del puerto de Manta, sencillamente tendrán que irse del país y ustedes saben que no bromeamos en eso", enfatizó el Presidente Correa.

Hutchison Port Holding (HPH), se comprometió en septiembre de 2006 a construir y gestionar el puerto de Manta, en la primera ocasión que el Gobierno ecuatoriano permitía a una firma extranjera hacerse cargo de uno de sus puertos, según el periódico. Hutchison Port, que cuenta con 247 muelles en 42 puertos situados en 20 países, es una filial del grupo Hutchison Whampoa, cuyo presidente, Li Ka-Shing, ya anunció que estaba considerando retirar algunas de sus inversiones en el extranjero debido a la crisis financiera.

El Ing. Alex Villacrés, Subsecretario de Puertos, Transporte Marítimo y Fluvial, comunicó a los principales de TIDE, la decisión presidencial de que el fondo de fideicomiso (55 millones de dólares), sea manejado directamente por Autoridad Portuaria de Manta (APM). "En pocas palabras se retira el aporte estatal al contrato de concesión que APM mantiene con TIDE", afirmó el funcionario que se reunió con Directores de APM y funcionarios de TIDE. Este nuevo hecho referente a la concesión del puerto de Manta, involucra el hecho de acoger, de mutuo acuerdo, una modificación jurídica o legal al contrato inicial entre APM y TIDE.

Los asesores legales de HPH, vienen analizando la disposición del directorio de Autoridad Portuaria de Manta de modificar el contrato de concesión y los efectos legales que pueda tener en el proceso. Una carta enviada por Gerry Jim, jefe de división para América, Medio Oriente y África, de HPH, así lo confirma. Señala que existe la predisposición para que después del análisis que se está realizando en Hong Kong, el señor Jim y otros altos funcionarios llegarán a Manta para dialogar con los representantes de Autoridad Portuaria y del Gobierno. La visita se concretaría próximamente.

Para el Ing. Villacrés, la respuesta de HPH, es una negativa al ultimátum que el Gobierno le puso en torno a la concesión del puerto de Manta, señaló que en tres meses se determinará si se revierte la concesión del manejo de la terminal de Manta..

Fuentes: La Hora; El Mercurio (Manta); Mundo Marítimo; El Comercio; El Universo; EFE



6. 11 NUEVAS GRÚAS LLEGARON AL PUERTO DE GUAYAQUIL, ECUADOR

Las máquinas costaron US\$32 millones. Con ellas la empresa CONTECON Guayaquil, concesionaria del puerto, una empresa subsidiaria de International Container Terminal, INC (ICTSI), busca reducir un 50% el tiempo de espera de los buques. Son 11 nuevas grúas que llegaron desde China para la carga y descarga de contenedores.

El Ing. Gustavo Cercos, director de Ingeniería de CONTECON, explicó que tres de las máquinas son grúas pórticos, es decir, que trabajan en el muelle, cargando y descargando los contenedores de los barcos. Estas tienen un brazo mecánico, de 50 metros, que permite operar sobre el buque. Además, su altura, desde donde está el operador, es de 36 metros.

En los muelles se instalaron rieles tipo ferrocarril para el traslado de las grúas. Además, se reforzaron las instalaciones para soportar el peso de la maquinaria (1 500 toneladas cada una).

Asimismo, se adquirieron ocho grúas de patio que permiten la estiba de los contenedores en el área de almacenamiento y pueden movilizar contenedores de hasta 6 metros de altura. Se mueven sobre llantas, por lo cual también se adecuaron los patios.

El Ing. Humberto Palacios, presidente del Directorio de la Autoridad Portuaria de Guayaquil (APG), explicó que el beneficio principal es la rapidez del despacho. Se calcula que el tiempo de permanencia de los barcos se reducirá en 50%. “Va a ser más atractivo el puerto para los usuarios por el tiempo de despacho”.

Según el Departamento de Ingeniería, las grúas móviles que ahora laboran en la terminal cargan entre 16 y 18 contenedores por hora, con un pico de hasta 26 contenedores. Con las nuevas maquinarias, la productividad será de 26 a 28 contenedores por hora, y un pico de hasta 40. “Si ponemos las tres grúas en un barco con 1 500 contenedores (carga promedio), se puede descargar en menos de un día”, dijo el Ing. Cercos.

El Ing. Luis Cao, gerente general de CONTECON, señaló que en casi un año y medio, la concesionaria invirtió USD 100 millones en la infraestructura física, de seguridad e informática del puerto. En los meses de operación se construyó una subestación eléctrica nueva, se instaló un ‘software’ portuario y se implementaron nuevas medidas de seguridad. Además, se contrató de manera directa a 1000 trabajadores.

Fuente: Mundo Marítimo, El Comercio (Ecuador)

7. EL SALVADOR RECIBE PUERTO LA UNIÓN E INICIA CABILDEO POR CONCESIÓN DE PUERTOS

El Ejecutivo recibió, después de tres años y medio de construcción, la obra del puerto de La Unión, infraestructura con la que buscan convertir al país en centro de logística regional. Con la obra terminada, el paso obligado es definir la forma de operarlo.

Con la recepción del puerto de la Unión, el Ejecutivo busca lograr lo más pronto posible el consenso en la Asamblea Legislativa para la aprobación del proyecto de ley de concesiones que permitiría, después de un largo proceso, poner en funcionamiento esta infraestructura. El documento con algunas de las modificaciones que los partidos solicitaron para dar sus votos será enviado este día al Órgano Legislativo, donde el presidente de la República, Antonio Saca, ya advierte la colaboración del Partido de Conciliación Nacional (PCN) y del Partido demócrata Cristiano (PDC), así como la oposición del Frente Farabundo Martí para la Liberación Nacional (FMLN).

El diputado Rodolfo Parker, secretario general del PDC, adelantó que su partido está listo por la concesión de los puertos. Es más, agregó que “debería de darse en 100% al inversionista privado” porque, a su juicio, estar hablando de otros porcentajes puede motivar a que empresas de primer nivel no vengan a invertir y el puerto quede en manos de empresas de segundo nivel.



El esquema que llegaría a la Asamblea Legislativa, con iniciativa del Ministerio de Obras Públicas, contempla un plan en donde el inversionista privado es dueño del 90% de las acciones y el Estado lo es del restante 10%, lo que le garantiza desembolsar menos fondos a la hora de tener que invertir en su desarrollo.

“Tendrán que recibirlo, estudiarlo, mandarlo a una revisión y, seguramente, invitar a funcionarios que han tenido que ver en esta redacción. Pero ellos van a identificar inmediatamente las observaciones que han hecho y que, por cierto, fueron muy atinadas”, sostuvo el presidente Saca al referirse directamente a la propuesta del diputado del PCN Mario Ponce, uno de los más críticos del primer proyecto que recibió el Legislativo.

El Ejecutivo requiere de mayoría simple, 43 votos, para ver avalada por el Legislativo el proyecto de concesión de los puertos. El presidente Saca destacó el carácter de consenso que a su juicio contempla el anteproyecto de ley. “Este proyecto es consensuado no solo con los políticos, con los empresarios, con la sociedad civil”, sostuvo.

El mandatario no descarta que la oposición al mismo venga desde el FMLN, que tras las elecciones del domingo 18 de enero, ganó la Alcaldía de La Unión, involucrada directamente en el proyecto portuario. “Quisiéramos que la aprobaran todos, pero evidentemente habrá alguna oposición en el tema de los porcentajes de la concesión o no concesión. He visto voluntad del PCN y PDC”, insistió. Al ser consultado sobre los acercamientos al FMLN y la postura que este partido tomaría sobre este proyecto, el presidente Saca se limitó a informar que la comisión de desarrollo y CEPA han tenido reuniones con los políticos del Frente para explicarles la situación del puerto. “Esta es información de la más actualizada posible”, dijo.

Pero no solo el FMLN ha puesto obstáculos a esta concesión, el candidato a vicepresidente de la fórmula de ARENA (oficialista), Arturo Zablah, también ha dicho que no está de acuerdo con una concesión de los puertos. El próximo 15 de marzo se llevarán a cabo las elecciones presidenciales en El Salvador, las encuestas vienen dando como favorito al candidato del FMLN, el reconocido periodista Mauricio Funes. En las recientes elecciones legislativas el FMLN obtuvo una ligera ventaja sobre ARENA.

Fuente: La Prensa Gráfica (El Salvador)

8. PUERTO DE LONG BEACH (EEUU) AFECTADO POR LA CRISIS ECONÓMICA GLOBAL

Los envíos de contenedores a través del puerto de Long Beach en 2008 reflejaron la profundidad de la recesión económica global, cayendo 11 por ciento en comparación con 2007. Es la caída más grande en un solo año en más de 20 años.

Esto quedó reflejado con el total de contenedores movilizados por el puerto en 2008, 6.5 millones de TEU -el nivel más bajo de Long Beach desde 2004-. El año culminó en un diciembre especialmente débil, cuando el total mensual cayó 25.3 por ciento, registrándose sólo 429.946 TEU -el total mensual más bajo desde el febrero de 2005-.

“A pesar de que la economía global está debilitada, el puerto de Long Beach sigue siendo fuerte y competitivo,” dijo el director ejecutivo portuario Richard D. Steinke. “Mientras que el año 2008 ha sido un año difícil para la industria marítima, el puerto está confiando firmemente en las inversiones en las mejoras, que proporcionarán nuevos puestos de trabajo locales, estimularán la economía local, protegerán el ambiente y mejorarán la seguridad.” Estas mejoras son los proyectos largo plazo, que generarán millares de trabajos locales temporales y permanentes, a través de la construcción privada y de firmas contratistas, beneficiando a la ciudad y parte del Estado.

El año 2007, fue el año de mayor ocupación del puerto con 7.3 millones de TEU, aunque se apreciaba ya que las importaciones se reducían, por el derrumbe del mercado inmobiliario que había afectado la importación de muebles y de enseres domésticos. Las importaciones -por ejemplo la ropa, juguetes y mercancías electrónicas asiáticas- había sido lentas durante el 2008.



Ello fue compensado con exportaciones importantes durante el verano, pues un dólar débil ayudó a los exportadores americanos de materias primas. A mediados de septiembre la crisis global afectó también a las exportaciones; luego de un alza constante durante dos años, el mes de noviembre registró una caída de 23.4% comparado con el mismo mes en 2007 y diciembre declinó en 34.2%.

Fuente: PTI on line

9. AUTORIDADES MEXICANAS REVISARÁN LICITACIONES PORTUARIAS PENDIENTES

Las licitaciones para nuevas terminales portuarias en México que están pendientes de promoverse, son las correspondientes a los puertos de Lázaro Cárdenas y Manzanillo, serán revisadas con el fin de alinear sus objetivos a un planeación estratégica nacional, señaló el director general de Fomento y Administración Portuaria, Ing. Othón Pérez Martínez.

El funcionario comentó que por ningún motivo revisarlas quiere decir que se detendrán, sino buscarán asegurarse de que todas las inversiones, todos los proyectos y por ende todas las licitaciones, estén alineadas a un plan integral de puertos.

En ese sentido, dijo, las licitaciones para nuevas terminales en los puertos de Manzanillo y Lázaro Cárdenas deberán lanzarse en el transcurso de este primer bimestre de 2009.

“Los puertos son tan sólo un eslabón en toda la cadena; de nada nos sirve tener un súper puerto con todas las inversiones, equipo y demás, cuando en la región no está desarrollada la industria o las carreteras o ferrocarril que pueda mover esa carga”, afirmó.

Asimismo, agregó que el tema de la terminal de contenedores en el puerto de Tuxpan no está acabado: “en el caso de Tuxpan, habrá que ver porqué se suspendió la licitación, las causas, revisar qué determinan otras autoridades; pero definitivamente no es un tema muerto, de hecho es de los vivos”, precisó.

El Ing. Pérez Martínez apuntó que el objetivo es buscar el beneficio a las Administraciones Portuarias Integrales (API), y en segunda instancia el beneficio de los particulares, pues se trata de hacer negocios y fomentar la economía de las regiones y las empresas.

“Hay que hacerlo con toda la transparencia, con mucho cuidado con la normatividad; nos rigen una serie de leyes y reglamentos y hay que revisarlos bien, es tan sencillo como seguirlos al pie de la letra y moverse en los límites que nos marca la normatividad y la legislación, si eso se hace todos estamos contentos, todos vemos los resultados, todos dormimos tranquilos y no hay sorpresas”, concluyó.

Fuente: T21, Mundo Marítimo

10. CRISIS REDUCIRÁ TRÁFICO EN PUERTOS MEXICANOS Y AFECTARÍA PROYECTOS

El titular de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), Lic. Luis Téllez, informó que la reducción en los puertos del Pacífico estadounidense fue de 30% en noviembre y diciembre de 2008. Por ello señaló que en México sí habrá un impacto en el movimiento de carga en los puertos debido a la crisis.

Indicó que en México aún no se cuenta con una estimación de cuánto será la caída este año, pero consideró que será considerable. “Se puede prever que en México tengamos una caída también de dos dígitos, alrededor del veintitantos por ciento, pero lo que se va a hacer es compensar en materia de empleo, con la ampliación y las inversiones que se están haciendo en los puertos”, dijo. Durante 2009 el Gobierno estima que se invertirán unos 9.700 millones de pesos (unos 702,8 millones de dólares) en los diferentes puertos del país, entre recursos públicos y privados.

En conferencia de prensa, informó que las principales licitaciones y concursos que se darán en 2009 implicarán inversiones por 22 mil 325 millones de pesos y la creación de 29 mil 600 empleos, lo que permitirá al país estar preparado ante la crisis.



En el puerto de Dos Bocas se licitará una instalación para servicios a plataformas petroleras; en Lázaro Cárdenas, el proyecto es una segunda Terminal de Automóviles y una segunda Terminal Especializada para Contenedores; en Guaymas, se contempla una instalación para el manejo de minerales y otra para fertilizantes. En Mazatlán se construirá una Terminal de Usos Múltiples (TUM); en Ensenada, una marina (desarrollo náutico y comercial); en Tuxpan, una terminal para carga general y contenerizada, y en Veracruz, se dará la ampliación del puerto en la zona norte.

El licenciado Téllez manifestó que el proyecto Punta Colonet sigue en pie y que ya se presentaron 42 empresas interesadas en obtener el formulario de registro para continuar en el proceso de licitación. Sin embargo, por segunda ocasión se recorrerá el inicio de la licitación del proyecto, que tiene una inversión estimada de 5 mil millones de dólares. La secretaría extendió el plazo inicialmente para fines de enero; ahora se aplazó sin ofrecer una fecha exacta.

Punta Colonet, que ha sido descrito por el Gobierno del presidente Felipe Calderón como el proyecto de infraestructura más grande de su Gobierno, buscaría competir con puertos como los de Long Beach y Los Angeles, en Estados Unidos. El gobierno mexicano había publicado las bases de la licitación en septiembre y dijo que se anunciaría al ganador a mediados del 2009.

El proyecto corre el riesgo de no realizarse, debido a la crisis económica mundial y a la restricción de financiamientos, lo que limita los recursos que requiere esta obra, coincidieron analistas y empresarios del sector. Ya que los interesados en la licitación, tendrían que destinar recursos importantes como garantías durante el período del concurso por cantidades de 25 millones de pesos al principio, 200 millones de pesos posteriormente y hasta dos mil millones de pesos al final.

El catedrático de Derecho Marítimo de la UNAM, Juan Carlos Merodio, señaló respecto a este proyecto que "los montos son muy elevados para ser distraídos de las tesorerías de las empresas en los momentos actuales, y no se estima que dichos recursos pudieran salir del sistema financiero internacional que enfrenta una de las peores crisis de su historia".

Por su parte, el analista de Santander, Gonzalo Fernández, comentó que este tipo de proyectos "es muy difícil que se puedan llevar a cabo este año", porque requieren de mucho capital. El director de SSA México, Francisco Kassian Díaz, mencionó a su vez que si antes del entorno económico se veía con muy pocas posibilidades de realizarse, ahora "hay muy pocas o ninguna institución que estaría dispuesta fondear Punta Colonet".

El especialista de la UNAM sostuvo que la estrategia del gobierno federal de continuar con el desarrollo de la infraestructura nacional es, sin duda, la más adecuada para enfrentar los problemas económicos y financieros internacionales. Pero, dijo, tendrá que ser mediante licitaciones de nuevas terminales de contenedores, automóviles y otras especializadas y de usos múltiples.

Fuente: El Universal (México); El Financiero; Reuters; Notimex

11. 2008, BUEN AÑO PARA PUERTOS Y BUQUES EN PANAMÁ

En el 2008 la Autoridad Marítima de Panamá registró crecimiento en el movimiento portuario y en abanderamiento de buques. Ese año Panamá continuó liderando el primer lugar en el registro de abanderamiento, al registrar 12,697 naves de todos tipo y áreas de navegación, con un tonelaje bruto de 208.3 millones.

Lloyd's Register emitió un informe en donde señala que Panamá se mantiene encabezando la flota mercante internacional con 8,159 naves registradas por arriba de las 100 toneladas. El principal cliente es Japón con 2,437 naves que transportan 85.1 toneladas brutas. Grecia le sigue con 663 naves y 14 millones de toneladas y el coloso asiático, China con 614 naves con bandera panameña y transporta 11.8 millones de toneladas bruta. El total de buques de carga asciende a 8,159 con 180 millones 018 mil toneladas.

Este auge marítimo representa importantes ingresos a las arcas del Estado. Información suministrada por la dirección de finanzas de la Autoridad Marítima de Panamá (AMP) señala que desde el 1 de enero al 24 de diciembre se recaudó 114 millones, 4 mil dólares. La AMP aportó en



el 2007 al Tesoro Nacional 59 millones 526 mil dólares y para el 2008 aportará 63 millones y se estima que unos 150 millones de ingreso indirectos.

Fuente: La Estrella (Panamá)

12. CRÍTICAS A LA ANNP AL NO DRAGAR RÍOS QUE BAJARON EN PARAGUAY

El descenso del río Paraguay, que conecta la navegación comercial de este país con el Río de la Plata, ha obligado a las empresas navieras a aligerar las cargas que ingresan al territorio, informaron fuentes del sector. La bajada cíclica del nivel del río, que cruza a Paraguay de norte a sur y que conecta a este país sin litoral marítimo con el comercio exterior, causa además, según estadísticas oficiales, pérdidas de más de 100 millones de dólares anuales al comercio local. Hace 10 años no se producía una bajante similar.

Desde el sector privado se señala que la Administración Nacional de Navegación y Puertos (ANNP) está dejando de cumplir con una de las dos únicas funciones para la cual fue creada, según su ley orgánica 1.066/65. La normativa, en su artículo 4 establece que debe "mantener la navegabilidad de los ríos, en toda época, para las embarcaciones de tráfico fluvial y marítimo".

Por su parte, el señor Albino González, presidente de la ANNP, señaló que su entidad no tiene recursos suficientes para realizar los trabajos de dragado y señalización que necesita el río Paraguay para evitar los problemas de navegación. Manifestó que la institución podría financiar parte de los trabajos, pero indicó que lo más justo es que las empresas o personas que utilizan el río paguen por el mantenimiento.

Según el señor González, Paraguay va a firmar un convenio con Argentina para realizar trabajos de dragado. Señaló que la Argentina pondrá sus dragas y ANNP y el sector privado paraguayo, el combustible y la alimentación de los trabajadores. Afirmó que los dos equipos que cuenta su institución para este tipo de procedimientos están parados y no funcionan por falta de mantenimiento. Manifestó que el gobierno actual no pudo todavía invertir en esta área debido a la escasez de recursos en las arcas de la institución.

Recordó que el Banco Mundial elaboró un estudio que indica que las obras para realizar un primer mantenimiento en el canal de navegación del río Paraguay costarán alrededor de 40 millones de dólares. Según especialistas, un buen trabajo de mantenimiento del canal de navegación puede hacer menos dramático el problema de la bajante del río.

De otro lado, se informó que el gobierno paraguayo estudia la posibilidad de otorgar en concesión obras de mejoramiento de la navegabilidad de los ríos Paraguay y Paraná a un consorcio que estaría integrado por empresas estatales y privadas.

Se trata de un proyecto contemplado en un paquete sobre probables inversiones en Paraguay que está en poder del equipo económico del presidente Fernando Lugo y que prevé la creación de alianzas público-privadas en materia de infraestructura. El ministro de Obras Públicas, Efraim Alegre, que es "imperioso" garantizar la navegabilidad durante todo el año en la hidrovía de los ríos Paraguay y Paraná, y disminuir los costos logísticos de las cargas de exportación e importación.

"Nuestro plan apunta a la concesión de esta vía de comunicación en un tramo de 554 kilómetros. La decisión está en el ámbito del equipo económico y el presidente ya manifestó su firme propósito de llevar adelante la iniciativa", manifestó. Alegre añadió que "lo que pensamos es que se debe abrir fuego e instalar el tema de la necesidad de aumentar el monto de las inversiones en infraestructura a través de sociedades entre empresas estatales y el sector privado".

Apuntó que existen diferentes modelos para esas sociedades y que el objetivo fundamental es no recurrir a las arcas del Estado para financiar los proyectos, sino convocar al capital privado interesado. En el caso puntual de los ríos Paraguay y Paraná, el tema tiene el carácter de "urgente, necesario y a la vez de sensible por la actual coyuntura de sequía y bajante pronunciada de las aguas que está afectando seriamente el comercio exterior paraguayo".



En el plan de concesión de obras en los ríos se incluye el dragado de los pasos difíciles, el balizamiento y el mantenimiento del curso de agua para permitir en todo tiempo la navegación, lo cual mejoraría la competitividad del comercio exterior paraguayo. El proyecto prevé el cobro de un peaje de 50 centavos de dólar por tonelaje de registro bruto lo que, pese a provocar resistencia en las empresas navieras, constituye una suma inferior a la tarifa promedio de 1.23 dólares por tonelada que se paga en otros tramos.

Fuentes: ABC Color Digital; La Nación (Paraguay); Nuestro Mar

13. DP WORLD PRESENTA PROPUESTA PARA CONCESIÓN DE MUELLE NORTE EN EL CALLAO, PERÚ

La empresa DP World Amber (DPWA), concesionaria del Muelle Sur del puerto del Callao, presentó en diciembre de 2008 a la Agencia de Promoción de la Inversión Privada (ProInversión) y a la Autoridad Portuaria Nacional (APN) un Proyecto de Modernización del Muelle Norte del Callao, que tiene previsto desarrollar mediante un plan de tres fases con un costo aproximado de 1,300 millones de dólares. El planteamiento de concesión para la modernización y operación del Muelle Norte comprende un plazo de 30 años.

La iniciativa contempla la construcción de cuatro amarraderos para buques Post-Panamax, dos amarraderos para embarcaciones menores y un área de almacenamiento de 73 hectáreas con las grúas pórtico y de patio necesarias. De acuerdo con la información, esto permitirá que la capacidad del Muelle Norte limeño pase de 1,2 millones de contenedores, de 20 pies cúbicos, hasta unos tres millones anuales.

El plan contempla la integración de esfuerzos del Muelle Norte y el Muelle Sur, para transformar al Callao "en un puerto con capacidad para 4,5 millones de contenedores al año, trasladando economías de escala a mejores tarifas y condiciones para los usuarios del comercio exterior", se indicó. La propuesta busca convertir al Callao en "un mega hub" del Pacífico sudamericano y atraer la carga de contenedores procedentes de mercados como Brasil y Chile, lo que le permitirá convertirse en el 'eje de transbordo' de contenedores en la región.

Por otra parte, DPWA incluyó en su propuesta crear un fondo de fideicomiso con sus propios recursos para asumir el pago total de los pasivos pensionarios no financiados que tiene la Empresa Nacional de Puertos (ENAPU), como parte de su propuesta de iniciativa para la concesión del Muelle Norte del primer puerto del país. DP World ha estimado que dichos pasivos suman 200 millones de dólares con base en un valor actuarial al 31 de diciembre del 2008.

Indicaron que si se acepta la propuesta para adjudicarse en concesión el Muelle Norte, entonces el concesionario contribuirá al fideicomiso por un período de 14 años hasta que se cancele por completo el pasivo pensionario no financiado de ENAPU en el puerto del Callao. "Este compromiso resolvería el financiamiento de tales pensiones, aliviando de esta carga a ENAPU y al gobierno de Perú", dice la propuesta

Asimismo, ofrece a ENAPU que tenga una participación en el directorio del eventual concesionario del Muelle Norte con derecho a voto, sin derecho a veto, con la finalidad de brindar visibilidad e importancia a la empresa estatal portuaria. Para ello, DPWA constituirá una empresa que será el concesionario y mantendrá la propiedad mayoritaria (no menos del 51 por ciento) durante los cinco años posteriores a la culminación de la primera fase del proyecto.

DP World también propuso, en caso de adjudicarse la concesión, ofrecer empleo (en términos y condiciones similares) a una proporción importante de los trabajadores de ENAPU con base en el Callao y que se encuentren en ejercicio a la fecha.

"Los únicos trabajadores que no estarían comprendidos en este compromiso son los que pertenecen al grupo de altos ejecutivos de ENAPU ya que DP World entiende que ellos tendrán un papel continuo en la administración de los puertos regionales de menor envergadura", sostuvo la empresa.



Para ello, el eventual concesionario brindará una amplia capacitación a los trabajadores que sean transferidos desde ENAPU y los costos serán asumidos con inversión privada, mientras que los beneficiarios seguirán recibiendo su remuneración normal durante el proceso de capacitación.

Fuente: Andina (Perú)

14. ARRIBAN GRÚAS PÓRTICO AL CALLAO

Luego de una travesía de 51 días desde Shangai (China), arribaron al Callao las dos primeras grúas pórtico de muelle adquiridas por la Empresa Nacional del Puertos (ENAPU). Ambas grúas fueron Compradas a un costo de US\$ 22 millones, estas dos inmensas grúas de 57 metros de altura (equivalentes a un edificio de 20 pisos) quintuplicarán la capacidad de movilización de contenedores (se elevará de 12 a 60 el número de carga y descargas) en el primer terminal portuario de este país. Se tiene previsto que las grúas entren a funcionar a partir del mes de marzo.

“Este año ingresaron poco más de un millón de contenedores al puerto del Callao, pero en dos años duplicaremos la actual operatividad a dos millones de contenedores, pues esta adquisición pondrá al Callao al nivel de los primeros puertos del mundo como el de Liverpool o Shangai”, resaltó el presidente Alan García Pérez, durante la ceremonia de arribo de las grúas pórtico de muelle al puerto peruano.

Por su parte, el ministro de Transportes y Comunicaciones, Enrique Cornejo, refirió que la mayor cantidad de movimiento permitirá reducir los costos de carga y descarga de contenedores, lo cual favorecerá una mayor competitividad de los productos que se importen y exporten. “Al quintuplicar la capacidad de carga del puerto hemos calculado que al año se ahorrarán (tanto para el Estado como para las naves comerciales) alrededor de US\$ 30 millones. Si este monto lo dividimos entre el número de embarcaciones, habría un ahorro de costos de US\$ 100 por nave”, apuntó el señor Cornejo.

Sin embargo, a la expectativa por la llegada de la moderna infraestructura para el comercio marítimo se suma la incertidumbre sobre las futuras inversiones que se requieren para la modernización del puerto del Callao.

La primera traba es la negativa del Fondo Nacional de Financiamiento de la Actividad empresarial del Estado (FONAFE) para conceder a ENAPU los S/.80 millones que este contemplaba en su presupuesto para la adquisición de otras dos grúas pórtico para que entren en funcionamiento a fines del 2010. “Lamentablemente FONAFE no nos aprobó ese presupuesto, pues ellos esperan que esta nueva inversión sea asumida por un socio privado, vía Asociaciones Público Privadas (APP), pese a que ENAPU tiene sus propios recursos”, afirmó el economista Mario Arbulú, presidente de ENAPU.

A pesar de que el señor Arbulú confía en que se acepte la ampliación del presupuesto de ENAPU –decisión que será tomada por FONAFE en marzo– reconoce que todo depende de la voluntad política que tome esta entidad, cuyo directorio está compuesto por los ministros de Economía, Vivienda, Transporte y Energía. “Se necesita comprar las grúas, ya sea con recursos del privado o del Estado. De no obtener los recursos no podemos arriesgar endeudando a la empresa. Buscaríamos un socio estratégico que respete los derechos laborales de los trabajadores”, apuntó el señor Arbulú.

De otro lado, indicó que ENAPU ha propuesto que la ampliación y remodelación de la avenida Néstor Gambeta en el Callao a fin de que se conecte con el corredor camionero, se inicie desde las puertas de ingreso de ENAPU y de DP World Callao.

Fuente: La República (Perú)



15. LANZAMIENTO EXPOPUERTOS URUGUAY 2009

En la Sala de Directorio de la Administración Nacional de Puertos (ANP) se realizó la presentación de EXPOPUERTOS URUGUAY 2009 para la prensa y la comunidad portuaria. Este evento a realizarse los días 20, 21 y 22 de Abril del año 2009, tiene como fundamento primario la demostración de las capacidades de gestión de los puertos uruguayos.

Las autoridades de ANP asociadas con promotores privados, exhibirán durante tres días el estado del arte en materia logística, portuaria y marítima de nuestro país, de acuerdo con los siguientes objetivos:

- Promover los avances del Sistema Nacional de Puertos y su proyección mundial.
- Culminar una gestión exitosa (2005- 2010) con un evento de repercusiones a nivel local e internacional.
- Oficiar de anfitriones de la comunidad portuaria internacional.
- Presentar conjuntamente con TCP las obras de ampliación de la Terminal de contenedores y el muelle del centenario.
- Convocar a los operadores locales e internacionales a una ronda de negocios.
- Abrir los puertos a la ciudadanía para cultivar la conciencia portuaria y marítima del Uruguay.

En la conferencia de prensa realizada, el Vice-Presidente de la ANP, C/N (r) Gastón Silbermann enfatizó los alcances de la próxima EXPOPUERTOS 2009, destacando que se convocará a conferencistas del mejor nivel internacional para que diserten sobre temas vinculados al hinterland, el producto y la carga, el Sistema Regional de Puertos (interacción y complementariedad) así como temas vinculados al foreland y los puertos de destino.

En el predio de la antigua estación Gral Artigas, acondicionado a los efectos de la feria, se localizarán salas de conferencia, salas para ronda de negocios y local ferial donde se exhibirán stands de constructores y reparadores navales, operadores logísticos, agentes de aduana y comercio exterior, agencias y armadores, transportistas, proveedores marítimos, empresas pesqueras, cruceros y operadores turísticos, depósitos, etc. Amén de centros educativos (universidades y centros de formación técnica).

En nombre de los organizadores el Sr. Luis Camacho destacó que además de los aspectos constructivos y logísticos ya previstos, se está preparando una agenda en la cual se incluirán conferencistas de los puertos de la región. Destacó tres temas fundamentales en las conferencias: el Hinterland – con representantes de Argentina y Paraguay, el Sistema Regional de Puertos (complementariedad) con representantes de los puertos de Río Grande y Buenos Aires y el Foreland con representantes provenientes de Asia - Pousan, Europa – Hamburgo y Puertos del Estado - España.

Fuente: ANP

16. LOS GRANDES PUERTOS ESPAÑOLES LLEGAN A UN INCIERTO 2009

Los grandes puertos españoles de contenedores, han vivido la llegada de la crisis en 2008 bajo un denominador común, el del incremento del protagonismo de la carga en tránsito. El porcentaje de participación de estos contenedores que no llegan a salir de los puertos no ha variado en Algeciras, donde su peso era ya máximo, pero sí es muy significativa su subida en Barcelona y en Valencia, donde la importación y la exportación han jugado siempre un papel preponderante.

El Puerto de la Bahía de Algeciras no permite vislumbrar un cambio de tendencia, porque su papel ha sido siempre el de servir de puente al desarrollo del tránsito de contenedores. Un 95 por ciento de sus TEU se movió en este apartado hasta octubre de 2007; y el mismo 95 por ciento en 2008.



En el caso de los tres enclaves (Valencia Sagunto y Gandía) que conforman la Autoridad Portuaria de Valencia (APV), el tránsito supuso hasta el mes de octubre de 2008 un total de 1.300.516 TEU. El crecimiento acumulado en esos diez meses del año alcanzó el 52,04 por ciento, pues hasta octubre de 2007 se habían movido 855.398 TEU. Más contenedores en tránsito y con un papel más importante, si atendemos a su porcentaje de participación respecto a la exportación y la importación. En Valenciaport, este porcentaje ha pasado del 33,61 por ciento en 2007 al 43,21 por ciento en 2008, a costa tanto de los contenedores cargados como descargados en sus muelles.

En el caso del Puerto de Barcelona, la situación es muy similar en cuanto a la participación del tránsito en el global de los contenedores movidos. El incremento no ha sido tan grande de un año a otro, aunque hay que tener en cuenta que se partía de una cifra mayor. Hasta octubre de 2007, el tránsito representaba el 37,51 por ciento de los TEU. En 2008, para el mismo periodo, la cifra subió hasta el 39,58 por ciento.

Todas las previsiones económicas hablan de que la crisis que ha brotado con virulencia en 2008 continuará, si cabe con más fuerza en 2009. Hasta el momento, Barcelona y Valencia han conseguido mantener al menos su capacidad para absorber la exportación e importación de mercancías. En Barcelona, la primera sube un 0,92 por ciento, y la segunda baja un 2,89. En Valencia, la carga aumenta un 4,63% y la descarga cae un 2,16. En ambos casos no hay variaciones reseñables entre contenedores llenos y vacíos.

En los últimos años, se achacaba al incremento exponencial de las importaciones de China el crecimiento continuado de los tráficos de contenedores en los puertos españoles. En 2008, esta escalada importadora no ha podido marcar un nuevo techo y ha iniciado una cuesta abajo sobre la que deberá permanecer atento en 2009.

Fuente: Diario del Puerto (España)

17. LISTO BORRADOR DE NUEVA LEY DE PUERTOS ESPAÑOLA

Se concluyó el borrador de la nueva Ley de Puertos de España. Tras meses de elaboración, Puertos del Estado remitió al Ministerio de Fomento, al de Trabajo e Inmigración y al de Economía y Hacienda, el anteproyecto de Ley para la revisión de la Ley 48/2003.

Se mantiene gran parte del texto anterior, aunque se introducen cambios, sobre todo en lo que se refiere al sector de la estiba, lo que no deja nada contentos, por un lado, a Coordinadora -el sindicato mayoritario de la estiba en España-, y por el otro a la Asociación Nacional de Empresas Estibadoras y Consignatarios de Buques (ANESCO), aunque la patronal se mantenía a la espera del texto final.

Coordinadora sigue sin ver claro el texto. Afirma que se están recortando derechos y actividades que realizan los estibadores y advertía, por boca de su secretario general, Antolín Goya, de las situaciones de competencia "irregular" entre puertos competidores con diferentes sistemas.

La asamblea general extraordinaria que celebró Coordinadora en Madrid acordó "rechazar totalmente el texto de la Ley de Puertos que el Gobierno pretende llevar y aprobar en el Congreso de los Diputados en este primer trimestre de 2009". Además, el señor Goya, fue rotundo "estamos en condiciones de llegar a las últimas consecuencias", anunciando así movilizaciones si Puertos del Estado no accede a dialogar con el sindicato.

Por su parte, fuentes del Gobierno español realizaron ayer un llamamiento a la tranquilidad y aseguraron que la Administración central tiene previsto reunirse con ellos, además de con Unión General de Trabajadores (UGT), la Confederación Sindical de Comisiones Obreras (CCOO), y los sectores empresariales, una vez se elabore el anteproyecto, tras lo cual se abrirá un plazo de un mes para las enmiendas y se oirán los alegatos y las sugerencias.

Fuente: Veintepiés; Europasur



18. ACTIVIDADES PORTUARIAS

- “X Curso Iberoamericano de Tecnología, Operaciones y Gestión Ambiental en Puertos”, organizado por Puertos del Estado de España, Autoridad Portuaria de Santander, Universidad Internacional Menéndez Pelayo, Universidad de Cantabria y la Comisión Interamericana de Puertos (CIP) de la Organización de los Estados Americanos (OEA), que se llevará a cabo del lunes 18 de mayo al viernes 12 de junio de 2009, en Santander, España.
<http://www.oas.org/cip/cursos.html>
- “Décima Reunión del Comité Ejecutivo de la CIP (CECIP), Buenos Aires, Argentina.
<http://www.oas.org/cip/>
- “Conferencia sobre Administración Ejecutiva”, organizado por la Asociación Americana de Autoridades Portuarias (AAPA), que se llevará a cabo del 4 al 8 de de mayo de 2009, en Tampa, Florida, Estados Unidos.
<http://www.aapa-ports.org/Espanol/seminario.cfm?itemnumber=11181>
- “Seminario sobre Operaciones Portuarias, Seguridad y Tecnología de la Información”, organizado por la Asociación Americana de Autoridades Portuarias (AAPA), que se llevará a cabo del 10 al 12 de junio de 2009, en Seattle, Washington, Estados Unidos.
<http://www.aapa-ports.org/Espanol/seminario.cfm?itemnumber=11183>