



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

ÍNDICE

1. Terminal de contenedores de La Plata para 2011 en Argentina
2. Puertos que reciben cargas Argentinas
3. Bahamas reporta crecimiento de mas del 28 por ciento en el turismo de cruceros
4. El Caribe se mantuvo como destino mas vendido por operadores de cruceros
5. Centroamérica busca posicionarse en formación de marinos
6. Comenzó el proceso de licitación del Sitio No. 9 de EPSA, en San Antonio, Chile
7. El exitoso modelo logístico de Valparaíso, Chile
8. Un estudio de sistema integrado de transporte marítimo comenzara el primer trimestre
9. Curso para nuevo puerto se abre en enero en Costa Rica
10. Mas fondos para recuperación de puertos de Louisiana en EEUU
11. El BID alerta por los altos costos del transporte en America Latina
12. La industria marítima analiza diversas estrategias frente al cambio climático
13. La Ing. María Isabel Fernández deja la CPN en Guatemala
14. ICTS gana concesión en Manzanillo – Puerto Lázaro Cárdenas convoca a licitación (México)
15. Apuran nueva Ley de Puertos en Nicaragua
16. Señalan que países no deberían preocuparse por futuro de puertos de DP World
17. Panamá es reelecta en categoría “A” en la OMI
18. Gobierno peruano toma decisiones sobre concesiones portuarias
19. Aprueban crédito por US \$ 60 millones para obras en Puerto de Callao
20. Santa Lucia: Turismo de cruceros en el Caribe crece en medio de la baja económica
21. St. Kitts podría ser uno de los puertos de recalada del Oasis of Seas
22. Licitación del segundo terminal de contenedores ya tiene fecha en Montevideo, Uruguay
23. Actividades portuarias

1. Terminal de contenedores de La Plata para 2011 en Argentina

Durante el segundo semestre de 2011 se inaugurará la terminal de contenedores más moderna de Argentina. La obra se llevará a cabo en el puerto de La Plata a través de TECPLATA SA, un consorcio formado por el empresario argentino señor Ricardo Román y el grupo filipino International Container Terminal Services Inc (ICTSI).

"El mes próximo estamos llamando a licitación para las obras principales, que comprenden la construcción de muelles, el pavimento, y la parte eléctrica. La primera etapa es muy importante, casi el 70% de la obra. Vamos a empezar con 600 metros de muelle, a pesar de que el contrato de concesión establece 500 metros. Habrá más de 20 hectáreas entre playas y edificios", dijo el señor Eduardo Zabalza, representante de TECPLATA.

El directivo adelantó que ya se realizó una preclasificación de empresas. "Nos hemos quedado con las que tienen más experiencia en la construcción en materia portuaria, en las cuales hay empresas argentinas y extranjeras. Hay un buen abanico de opciones. Nosotros queremos tener todo listo para agosto-septiembre de 2011. Para ello, habrá que armar una precisa planificación para que converjan al mismo tiempo las obras civiles, la llegada de las grúas pórtico y las obras de dragado", aseveró.

Este nuevo puerto, situado a ocho horas menos de navegación que Buenos Aires, apunta a captar las cargas de su propio hinterland, más aquellas que hoy se desvían hacia las terminales uruguayas. Al mismo tiempo, se presenta como una opción más para un puerto como el de Buenos Aires, que se encuentra con un alto nivel de ocupación.

Para garantizar el éxito de la terminal se construirá una vía navegable de rumbo directo doble mano para conectarla con la red troncal de la hidrovía próxima a la zona común de fondeo, a 34 pies con un pie más de revancha. A esto se suma una dársena de giro en el puerto de 550 metros de espejo de agua, que posibilitará el ingreso de buques con un calado garantizado de 36 pies. Se trata de construir una terminal portuaria con un muelle totalmente nuevo y continuo sobre el canal de entrada y 50 metros tierra adentro para facilitar las maniobras, inclusive de los buques Post Panamax. La capacidad de amarre se planificó con visión de futuro. La profundidad de diseño es de 45 pies.

Fuente: El Cronista, Argentina

2. Puertos que reciben cargas argentinas

El puerto holandés de Rotterdam sigue consolidado como la puerta de entrada a Europa para las cargas argentinas; concentra el 7,3% de las mercaderías exportadas en contenedores. Es, además, el principal puerto receptor de bienes argentinos, según el informe "Puertos receptores de las exportaciones argentinas contenedorizadas", elaborado por la Fundación ExportAr.

En segundo y tercer lugar se ubican los puertos sudamericanos de Montevideo (6,73%) y Santos (6,16%). Le siguen Hamburgo (5,97%) y recién en quinto lugar aparece el primer puerto asiático de Singapur, con el 5,64%.

"De los 20 principales puertos receptores, siete pertenecen a la Unión Europea", explica el informe. La distribución de las cargas argentinas favorece claramente al norte europeo (69,12%), dado que las terminales del Mediterráneo reciben el 30,88% de los embarques locales.

Por otra parte, con 95.019 toneladas recibidas en los primeros seis meses de 2009, el puerto mexicano de Veracruz es, por amplio margen, el principal puerto receptor (excluidos los de Montevideo y Santos) latinoamericano, seguido por el peruano Callao (39.993 toneladas).

Fuente: Ahorainfo.com.ar

3. Bahamas reporta crecimiento de más del 28 por ciento en el turismo de cruceros

El negocio de cruceros ha cambiado favorablemente en esta isla caribeña con el paso de los años, y ahora muestra cifras realmente alentadoras, aseguró el Ministro de Turismo y Aviación, Senador Vincent Vanderpool-Wallace, durante el acto de recepción del Oasis de los Mares, de Royal Caribbean, el barco más grande del mundo.

"Nosotros no hablamos mucho sobre nuestro negocio en términos de contabilizar los pasajeros de cruceros, pero aseguro que durante los tres primeros meses del año en Port of Nassau hemos recibido más de 120.000 viajeros, en comparación con el año anterior", declaró. "Las cifras han subido en el orden del 28 por ciento", añadió el señor Vanderpool-Wallace. Aseguró que esto ha sido resultado de un esfuerzo de colaboración entre Ministros del Gobierno y agencias, para mejorar las instalaciones portuarias y sus servicios.

El señor Vanderpool-Wallace declaró que estaba alentado por la nueva atracción del puerto, y fue optimista sobre el potencial para asistir a muchas personas en el sector del turismo. "Muchas personas que dependen del negocio de cruceros -taxistas, dueños de tiendas, vendedores- están extremadamente agradecidos por las políticas que se han implementado para marcar diferencias sustanciales en este segmento", concluyó el Ministro.

Fuente: Caribbean News Digital

4. El Caribe se mantuvo como destino más vendido por operadores de cruceros

El Caribe seguirá apostando por los cruceros, porque aún en el entorno de la crisis este sector se mantiene con un desempeño positivo en la región. Así lo revela una encuesta realizada a casi mil dueños de franquicias y agentes, para el informe sobre tendencias en el tercer trimestre de CruiseOne y Cruises Inc.

Más de tres cuartos de los encuestados afirmaron que su destino más vendido en el tercer trimestre fue el Caribe, y el 58% dijo que era el destino más solicitado por los clientes que planean cruceros para el 2010. El 46% respondió que las reservaciones en el tercer trimestre aumentaron significativamente en comparación con el mismo período del año pasado. El 28% dijo que había disminuido ligera o significativamente. El resto de las reservaciones reportadas fueron iguales a las del año pasado.

Los precios de los cruceros han caído ligera o significativamente, según el 58% de los encuestados; el 25% dijo que aumentaron y el 16% afirmó que estaban igual.

Y, dado todo el rumor sobre nuevos megabarcos que saldrán próximamente, tales como el Norwegian Epic, perteneciente a la Cruise Line noruega, para 4.200 pasajeros, el cual debutará el próximo verano, el sondeo arrojó que el entusiasmo por nuevos barcos aumentaría las reservaciones. El 15% afirmó que habría un ligero o significativo incremento de las reservaciones para cruceros a finales de este año o en el 2010. La mayoría de los agentes, el 67%, dijo que el nivel de reservaciones se ha mantenido igual para nuevos barcos este año.

A los agentes de cruceros también se les preguntó sobre la rentabilidad, particularmente si la promoción de línea de cruceros han tocado fondo. El 40% dijo que las promociones no han tenido impacto en la rentabilidad, pero el 35% declaró que habían reducido la rentabilidad.

CruiseOne, con 552 franquicias de cruceros independientemente administradas, y Cruises Inc., con más de 500 agentes en todo el país, son unidades del World Travel Holdings. Ambos radican en Fort Lauderdale, Estados Unidos.

Fuente: Caribbean News Digital

5. Centroamérica busca posicionarse en formación de marinos

Los países centroamericanos quieren posicionarse a nivel mundial en la formación de marinos para llenar la alta demanda que prevé la Organización Marítima Internacional (OMI) dentro de cinco años, informaron fuentes del sector.

“La formación de marinos es clave porque la OMI, en sus documentos recientes, dice que va a haber una gran demanda de marinos dentro de cinco años”, explicó la señora Darling Rojas, directora de Capacitación y formación de la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM). Según la señora Rojas, la industria marítima está “en alto crecimiento porque se están construyendo muchos buques” y “los asiáticos, que son los que están calificados mundialmente y son los más interesados en enrolarse en los buques, se están desmotivando y quieren quedarse en tierra. Centroamérica puede llenar esa demanda”.

Prestó sus declaraciones durante la celebración del primer Foro Centroamericano de Formación y Lineamientos de Colocación de Marinos realizado en Panamá entre autoridades marítimas de Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua y Panamá, así como universidades y centros educativos de formación marítima.

Con este encuentro se busca que toda Centroamérica firme el “Convenio Internacional de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar”, que permite certificar a marinos y que, por el momento, sólo han ratificado Panamá, Honduras y Nicaragua. Otro de los objetivos del foro es “ayudar a los centros y entidades educativas interesadas en la formación de marinos en Centroamérica a que cuenten con las capacidades y conocimientos para formar marinos calificados”, añadió la señora Rojas.

La Secretaria General de la AMP, Lic. María Isabel Spiegel, señaló que los gobiernos de los países centroamericanos no quieren resignarse a ver pasar a los buques cerca de sus costas, sino ser parte de la tripulación y dirección de las naves, con salarios bien remunerados.

Por su parte, el Director General de Gente de Mar de la Autoridad Marítima de Panamá (AMP) Lic. Roberto Vallarino asegura que este tipo de formación puede contribuir en la economía centroamericana. “Filipinas es un país pobre, pero ellos tienen el 25% de sus nacionales en barcos panameños. Ellos no pagan impuestos y mandan todos esos ingresos a su país. Si nosotros podemos garantizar que los panameños y los otros países hermanos embarquen a sus nacionales, la economía crecerá y será una de las formas para poder ayudar a cada país”, agregó.

Fuente: EFE

6. Comenzó el proceso de licitación del Sitio N°9 de EPSA, en San Antonio, Chile

Desde el miércoles 9 de diciembre de 2009 se encuentran disponibles las Bases de Licitación del Sitio N° 9 del Puerto San Antonio, el que se licitará como terminal portuario especializado principalmente en la transferencia de graneles sólidos por un plazo de 30 años.

El Frente será licitado bajo un esquema mono operador, por lo que la movilización de carga, el almacenamiento y el depósito serán realizados por el concesionario. Cabe señalar que el concesionario deberá implementar un proyecto de desarrollo en el Terminal y estará facultado para realizar todas aquellas obras y mejoras que sean necesarias para el debido cumplimiento de su objetivo.

La licitación incluye todo el borde costero del sector norte desde el Sitio 9 hasta el sector Bodegas ex Camanchaca y una porción del sector denominado Cantera Panul.

EPSA contrató a IM Trust como Asesor Financiero exclusivo en el proceso de licitación de la Concesión del Sitio 9, por lo que todos los contactos referentes al Proceso deben realizarse exclusivamente a través de IM Trust.

Fuente: EPSA

7. El exitoso modelo logístico de Puerto Valparaíso, Chile

Al finalizar 2009, en la Empresa Portuaria Valparaíso (EPV) sacan cuentas sobre los importantes logros alcanzados en el ámbito logístico en el puerto de Valparaíso durante este año y en el último tiempo. Gracias a su actual modelo logístico han aumentado la eficiencia de los procesos, potenciando su capacidad operativa y reduciendo en un 50% el tiempo promedio de permanencia de todas las líneas logísticas en el puerto.

Según el Gerente de Logística de EPV, señor Gonzalo Davagnino, este sistema les permitió movilizar casi 11 millones de toneladas el 2008 y una cantidad significativa de carga durante el 2009, pese a la crisis que afectó al sector portuario, además de disminuir a la mitad los tiempos de las líneas logísticas que operan en el puerto de Valparaíso. "El tiempo promedio de las líneas logísticas ha bajado en un 50%, hoy los camiones demoran 48 minutos en todo el sistema portuario, es decir desde que ingresan a ZEAL hasta que salen del puerto y alrededor de 19 minutos en el terminal 1 de TPS, lo que es mucho más bajo que en otros sistemas portuarios de la región".

La Empresa estima que crecerá entre el 5 y 6 por ciento en movimiento de carga anual, después de los numerosos problemas que debió enfrentar la firma, producto de la crisis internacional. El señor Davagnino, afirmó que los meses de noviembre y diciembre han sido importantes para la recuperación del comercio y el transporte de cargas, "y eso nos tiene bastante esperanzados y queremos tener un crecimiento de 5 al 6 por ciento, en cuanto a movimiento de carga este año".

El ejecutivo explicó también que estos resultados se deben a la existencia de un sistema integrado de servicios portuarios que abarca no sólo a EPV, sino también a sus concesionarios Terminal Pacífico Sur (TPS), ZEAL Sociedad Concesionaria (ZSC) y al terminal de pasajeros VTP, así como al trabajo que han venido desarrollando desde el año 2008 con las diferentes líneas logísticas y usuarios del puerto, como las líneas navieras, los transportistas, agentes de aduana y embarcadores, entre otros.

Respecto a las proyecciones para el próximo año, señala que si bien la crisis ha afectado los números del puerto, esperan que esto se vaya recuperando. Desde el 2010 comenzarán a trabajar en el desarrollo de un PCS o plataforma única de información para todo el puerto, que permita coordinar la operación de todos los agentes generadores de actividades y documentación, pero "éste es un proceso largo que hay que trabajar con cada uno de los actores", afirmó el señor Davagnino.

Fuente: Mundo Marítimo; Terra.com.cl

8. Un estudio de sistema integrado de transporte marítimo comenzará el primer trimestre

Un estudio de factibilidad sobre un sistema integrado de transporte marítimo entre los países miembros del Proyecto Mesoamérica comenzará en el primer trimestre del 2010, señaló la Directora de la iniciativa, señora María Teresa de Rendón.

El Proyecto Mesoamérica fue diseñado para acelerar la integración y promover el desarrollo sostenible en varios países latinoamericanos. Los actuales países miembro son Belice, Colombia, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá y República Dominicana.

El objetivo del estudio es determinar cuáles puertos están preparados para recibir grandes cantidades de carga a fin de simplificar el proceso de transporte de carga entre los diferentes países.

El sistema permitiría que los puertos de los países miembros, que actualmente no pueden recibir grandes embarcaciones, movilicen grandes cantidades de carga mediante la operación de sistemas de transporte menores, como por ejemplo, transbordadores en distancias cortas, indicó la señora de Rendón.

El estudio debiera estar listo el tercer trimestre del 2010 y está siendo financiado con una donación de US \$1 millón del BID, de acuerdo con el informe ejecutivo del Proyecto Mesoamérica para el período 2008-2009.

Fuente: www.BNAmericas.com

9. Concurso para nuevo puerto se abre en enero en Costa Rica

La Junta de Administración Portuaria y Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA) y el Consejo Nacional de Concesiones prevén que en la segunda quincena de enero se abrirá el concurso para que una firma privada construya y opere un nuevo puerto para barcos portacontenedores en Moín.

Esta obra pretende construir un nuevo puerto de 1.500 metros de longitud para atender la carga y descarga de grandes barcos tipo Panamax, que transportan hasta 65.000 toneladas.

El proyecto se construiría al noroeste del actual puerto de Moín y está valorado en \$812 millones. La primera fase es de 900 metros de longitud y tres puestos de atraque. La segunda tendrá una longitud de 600 metros y dos puestos de atraque. Ambas deben estar en operación en el 2016.

Según el Ministro de Obras Públicas y Transportes de Costa Rica, señor Marco Vargas, una vez recibidas las ofertas, el Consejo de Concesiones tendrá 60 días para adjudicar el proyecto. Pero primero es necesario que el Consejo subsane algunas observaciones al cartel hechas por la Contraloría de la República, las mismas que según el señor Francisco Jiménez, Presidente Ejecutivo de JAPDEVA, serán subsanadas y presentadas a la Contraloría en la primera semana de enero.

Fuente: La Nación (Costa Rica)

10. Más fondos para recuperación de puertos de Louisiana en EEUU.

La Agencia Federal para el Manejo de Emergencias (FEMA) y la Autoridad de Recuperación de Louisiana (LRA) anunciaron la entrega de más de US \$7.3 millones en subvenciones de asistencia pública para financiar los proyectos necesarios para ayudar en la restauración de tres puertos afectados por Katrina en el sureste de Louisiana.

“Estos fondos apoyan varios tipos de trabajos permanentes necesarios para restaurar estructuras cruciales en los canales de Louisiana”, comentó el Director de la Oficina Transicional de FEMA para la Recuperación de Louisiana, señor Tony Russell. “Las vías de navegación y sus instalaciones son aspectos esenciales para el estilo de vida de estas áreas – económicamente, industrialmente y recreativamente”.

“El proveer acceso a los ríos y lagos de Louisiana, mientras que se protegen las estructuras ante futuros daños ocasionados por tormentas, es vital para las vidas y la recuperación a largo plazo de nuestros ciudadanos”, expresó el señor Paul Rainwater, Director Ejecutivo de la Autoridad de Recuperación de Louisiana. “Estas inversiones tendrán un impacto positivo en la economía y cultura por años venideros”.

Fuente: FEMA

11. El BID alerta por los altos costos del transporte en América Latina.

Los altos costos del transporte en América Latina están “obstaculizando” el crecimiento de las industrias de la región, según un informe del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) que sugiere a los gobiernos impulsar políticas en esta materia. El documento publicado por el BID sostiene que los costos de importación de Latinoamérica son casi el doble en comparación con los de Estados Unidos.

Según el informe, los “altos costos” del transporte en América Latina y el Caribe “socavan” el comercio y tienen un efecto “perjudicial” en toda la productividad de la economía, además de “proteger” a empresas “ineficientes” e “impedir” la expansión de productos más competitivos.

La región en su conjunto gasta casi dos veces más que Estados Unidos en gastos de flete para importar bienes. La mayoría de los países latinoamericanos enfrentan costos de transporte de mercancías más altos para exportar a Estados Unidos que países asiáticos o europeos. Estos datos son alarmantes, sobre todo en los casos de países muy cercanos a Estados Unidos, como los caribeños.

En tanto, en un ranking de 22 países de la región, Paraguay y Argentina están entre los países con los costos más altos de transporte de mercancías para sus exportaciones a Estados Unidos. Sin embargo, China y Australia, que están más lejos de EE.UU., registran menores tasas en el transporte de productos.

El organismo advierte en su investigación que los altos costos de transporte distorsionan la asignación de recursos, “impidiendo” que la región “coseche” todos los beneficios de la productividad que se obtienen a partir de una mayor liberalización del comercio.

La falta de eficiencia en la infraestructura en puertos y aeropuertos explica alrededor de 40 por ciento de la diferencia en los gastos de envío entre América Latina y Estados Unidos y Europa. El bajo grado de competencia entre compañías de transporte y los sistemas de transporte ineficientes a nivel nacional, incluido el aumento de la congestión del tráfico en las grandes áreas metropolitanas también contribuyen a los altos costos.

Los puertos de la región tienen los niveles más bajos de productividad en comparación con los puertos de América del Norte, Europa Occidental, Medio Oriente y Asia. La eficiencia portuaria está relacionada no sólo a la calidad de sus instalaciones físicas, sino también a las diversas actividades de apoyo, como el pilotaje, remolque y asistencia a los remolcadores y estiba de carga.

Según la publicación del BID los gobiernos del continente deberían alentar una “mayor competencia” entre empresas de transporte marítimo y descentralizar las operaciones portuarias.

Los resultados figuran en un libro que publicará el BID, “La Era de la Productividad: Transformación de las Economías desde Abajo hacia Arriba”. El BID presentará el libro durante la reunión anual que se llevará a cabo desde el 20 al 23 de marzo en Cancún, México.

Fuente: BID

12. La industria marítima analiza diversas estrategias frente al cambio climático

La lucha contra el cambio climático afectará el transporte marítimo. Por eso, desde la Organización Marítima Internacional (OMI) se están analizando políticas que conjuguen la eficiencia del transporte sin descuidar la competitividad de las exportaciones de los países en desarrollo. Cabe recordar que tanto el transporte marítimo como el aéreo son las únicas industrias que no integran los compromisos asumidos por el Protocolo de Kioto.

Entre 1970 y 2004, el total de emisiones de los seis principales gases de efecto invernadero (GEI) aumentó un 70%. El transporte fue el segundo responsable de ese incremento. Según la propia OMI,

hasta 2050 podrían aumentar hasta un 3% las emisiones provocadas por la navegación. Datos de la Agencia Internacional de Energía señalan que, dentro del sector transporte, el 73% de las emisiones corresponden al modo carretero; 12% al aéreo; 10% al marítimo; 3% al transporte por ductos, y 2% al ferrocarril.

En términos relativos, el modo marítimo es más eficiente y menos agresivo en función de las toneladas transportadas por kilómetro recorrido. "Se estima que un portacontenedores (3700 TEU) consume como promedio 77 veces menos energía que un Boeing 747-400, alrededor de 7 veces menos que un camión de carga pesada y 3 veces menos que un ferrocarril", señala el informe "El transporte marítimo y el reto del cambio climático", elaborado por la UNCTAD.

Ya existen políticas de mitigación por parte de las marítimas. Entre ellas se destaca la navegación súper lenta (disminuir la velocidad en un 10% reduce el consumo un 25%), motores más modernos que insumen menos combustible, pinturas especiales que disminuyen el rozamiento con el agua, y hasta prototipos con paneles solares y velas a bordo para complementar parte de los requisitos energéticos operativos.

Incluso las terminales portuarias también están trabajando en ello. En Estados Unidos, por ejemplo, algunos puertos ya disponen de enchufes para alimentar con energía eléctrica a los buques mientras permanecen amarrados, pudiendo así apagar los motores.

Fuente: La Nación (Argentina)

13. La Ing. María Isabel Fernández deja CPN en Guatemala

En nota recibida por diferentes funcionarios portuarios de América y España, la Ing. María Isabel Fernández comunicó su retiro voluntario de la Dirección General de la Comisión Portuaria Nacional, cargo que ejerciera desde hace algunos años y desde el cual desempeñó un importante papel en la cooperación portuaria del continente.

La Ing. Fernández, representó a su país en diversas reuniones de la Comisión Interamericana de Puertos, destacándose por su espíritu de colaboración y visión de la importancia del sector en el desarrollo de nuestro continente.

Desde la Secretaría de la CIP, aún cuando lamentamos su alejamiento, le deseamos el mejor de los éxitos en sus nuevas funciones, hecho que está asegurado en razón de las cualidades personales y profesionales de la Ing. Fernández.

Fuente: Secretaría CIP

14. ICTS gana concesión en Manzanillo- Puerto Lázaro Cárdenas convoca a licitación (México)

La empresa de origen filipino International Container Terminal Services (ICTS) resultó ganadora de la licitación para la construcción y operación de la nueva Terminal Especializada de Contenedores (TEC) II en Manzanillo, Colima, según informó la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante de la Secretaría (Ministerio) de Comunicaciones y Transportes (SCT).

En la construcción y equipamiento de esta infraestructura portuaria se invertirán aproximadamente unos US \$ 563 millones de dólares, y beneficiará a la zona con la generación de más de seis mil empleos directos e indirectos según un comunicado de la dependencia.

La TEC II de Manzanillo, tendrá capacidad para manejar alrededor de dos millones de contenedores al año, posee una superficie terrestre de 72.42 hectáreas y 5.4 hectáreas de área marítima dentro de la zona norte del recinto portuario, para construcción, equipamiento, uso, aprovechamiento, operación y

explotación. Además, contará con tres muelles de 360 metros, equivalentes a mil 80 metros lineales de atraque, con una profundidad de 16 metros. Actualmente, el puerto marítimo de Manzanillo capta el 46 por ciento de la carga por contenedores de México.

Por su parte el Lic. Rubén Medina González, Director General de la Administración Portuaria Integral (API) de Lázaro Cárdenas, señaló que su Administración ya está lista para convocar la licitación para construir una nueva Terminal Especializada de Contenedores (TEC), luego de que el estudio de factibilidad resultó no solo positivo sino favorable, por lo que existe sustentabilidad para salir a licitar una segunda instalación de este tipo en el puerto local. Dio como seguro que en los primeros días de enero la API estará lista para recibir de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante de la SCT las instrucciones para el lanzamiento de la convocatoria correspondiente. “Estamos preparados”, afirmó.

A la pregunta de cómo le irá a la licitación de la API Lázaro Cárdenas una vez definido el panorama de las empresas que participaron en el concurso de la TEC de Manzanillo, el señor Medina González dijo que aunque solo al final estuvieron como postores tres empresas para Manzanillo, el Puerto de Lázaro Cárdenas sigue manteniendo cartas de intención para construir una TEC en el puerto michoacano tanto de los que participaron en el puerto colimense y no ganaron, como de algunos más que ni siquiera jugaron en esa licitación.

Pronostica el señor Medina González que en el futuro LC podrá tener una tercera y hasta una cuarta TEC, de acuerdo con lo que demande el mercado. “Quizás en 15 años, pero por ahora estamos con la infraestructura necesaria para esa fecha, considerando la nueva TEC, por lo que se podrán manejar hasta cuatro millones de TEU en el 2015.

Fuente: El Indicador del Puerto; Directorio T21; Milenio (México)

15. Apuran nueva Ley de Puertos en Nicaragua

El Presidente Ejecutivo de la Empresa Portuaria Nacional (EPN), Lic. Virgilio Silva, auguró que durante el primer trimestre de 2010 la Asamblea Nacional podría aprobar la nueva Ley de Puertos, que permitiría la inversión privada en este sector, como lo recomendó la Organización Mundial del Comercio (OMC) en el 2006.

El Lic. Silva indicó que la legislación es importante para que se puedan atraer inversiones extranjeras para ejecutar obras como la construcción del Puerto de Monkey Point, en el Mar Caribe, para el que necesitará un financiamiento de alrededor de 250 millones de dólares. “Hemos tenido conversaciones con inversionistas y operadores de puertos de Dubai, Corea, China y Brasil. El único inconveniente que teníamos es la Ley de Puertos (nueva), que ya está en la Asamblea Nacional y que esperamos sea aprobada en el primer trimestre del 2010”, respondió el señor Silva, al ser consultado sobre el atraso en la confirmación de los potenciales inversionistas para construir el Puerto de Monkey Point.

El Lic. Silva dijo que la nueva legislación “es la que está atrasando” abrir el sector portuario a la inversión extranjera, para ejecutar proyectos mixtos, es decir entre privados y el Estado, o solamente privados.

Las estimaciones hechas por la EPN indican que se necesitarán alrededor de US \$ 134.1 millones de dólares en la construcción de las instalaciones portuarias de Monkey Point, y otros US \$ 53.8 millones de dólares para construir una carretera que conectaría la terminal marítima con el Centro y el Pacífico de Nicaragua. A esa cantidad se le suman US \$ 53.5 millones de dólares para la compra de equipos, como grúas y montacargas, que necesitará el puerto para el manejo de los contenedores. También US \$ 8.7 millones para el dragado de mantenimiento de la terminal.

En el 2006 la OMC afirmó que Nicaragua “requiere mejorar sustancialmente su infraestructura, en particular sus carreteras y puertos”, a fin de mejorar la competitividad de sus exportaciones, las cuales sumaron el año pasado US \$ 1,488 millones de dólares, sin incluir a las zonas francas.

Por otra parte para este año la EPN prevé invertir alrededor de US \$ 3.5 millones de dólares en la compra de nuevos equipos para Puerto Corinto, entre ellos una grúa pórtico para aumentar la capacidad de descarga y carga de los barcos.

Puerto Corinto, ubicado en el Océano Pacífico, es el más importante de Nicaragua. Pero para enviar parte de las exportaciones hacia la costa este de Estados Unidos y Europa, se tienen que utilizar Puerto Cortés en Honduras y Puerto Limón en Costa Rica, ambos ubicados en el Mar Caribe.

Fuente: La Prensa (Nicaragua)

16. Señalan que países no deberían preocuparse por futuro de puertos de DP World

Ejecutivos del operador portuario internacional DP World sostuvieron que Latinoamérica no debería preocuparse por el futuro de las terminales portuarias que opera, tras la reestructuración de Dubai World y la inesperada solicitud de una prórroga de la deuda. El 25 de noviembre pasado, Dubai, un estado de los Emiratos Árabes Unidos, anunció que su principal conglomerado, Dubai World, había solicitado a los acreedores un aplazamiento de seis meses en pagos de deuda por US \$ 59,000 millones.

La empresa anunció el 26 de noviembre que DP World no se vería afectada por la reestructuración. Esto debería descartar cualquier preocupación sobre los puertos de la compañía, indicaron. En Latinoamérica, DP World opera los puertos de Caucedo (República Dominicana), Cabello (Venezuela), Buenos Aires (Argentina), Callao (Perú) y Santos (Brasil).

DP World Caucedo comenzó a operar en diciembre del 2003. La terminal tiene capacidad para recibir 1 millón de TEU y apunta a convertirse en un polo naviero estratégico para el Caribe.

En Venezuela, Cabello se convirtió en una importante terminal de contenedores cuando pasó a manos de DP World Puerto Cabello en virtud de un contrato de concesión. La firma presta servicios completos para operaciones de terminales, como almacenamiento, consolidación de carga, mantenimiento y reparación de equipos.

En Buenos Aires, la compañía opera las terminales 1 y 2 de Puerto Nuevo a través de la empresa Terminales Río de la Plata (TRP), que integra un consorcio con World Latin America Fund y varios socios internacionales.

DP World suscribió a mediados del 2006 el contrato de concesión para construir y operar la terminal de contenedores Muelle Sur de Callao, el principal puerto de Perú. La empresa está invirtiendo US \$ 734 millones para aumentar la capacidad de la terminal. La compañía también presentó una oferta el año pasado para invertir US \$1,300 millones adicionales en el Muelle Norte, que actualmente es operado por la Empresa Nacional de Puertos (ENAPU)

En agosto de 2009, se asoció con la empresa brasileña Odebrecht para comprar una participación mayoritaria en Emraport, al lado del puerto de Santos, en el estado de São Paulo. La primera etapa de la terminal demandará una inversión de US \$ 500 millones y debiera concluir en el 2012, con una capacidad para 1 millón de TEU.

Fuente: Business News Americas

17. Panamá es reelecta en Categoría "A" en la OMI

“Durante la votación llevada a cabo en el marco de la XXVI Asamblea General de la Organización Marítima Internacional (OMI), Panamá con 124 votos a favor de aproximadamente 170 países, logró la reelección como miembro en la Categoría A del Consejo” informó desde Londres, Reino Unido, el Administrador de la Autoridad Marítima de Panamá, Lic. Roberto Linares Tribaldos.

“La Categoría A, la integran los 10 países considerados como potencias marítimas, evento que debemos celebrar todos los panameños, ya que además de ser un privilegio es un reconocimiento internacional por todo el esfuerzo realizado, demostrando profesionalismo, calidad de la flota, seriedad, transparencia y la atención prestada a los clientes; es aquí donde vemos la importancia de la actuación de Panamá como registro, somos Categoría A, somos lo mejor”, señaló el señor Linares.

El Consejo, es el Órgano Ejecutivo de la OMI responsable, dentro del ámbito de la Asamblea, de supervisar el trabajo de la Organización, el mismo lo integran 40 países divididos en tres categorías. La categoría “A” y “B”, cuenta con 10 Estados cada uno, que tienen mayor interés en el comercio marítimo; y la categoría “C” la integran 20 países que tienen interés en el transporte marítimo. Este Consejo también define las políticas marítimas de la Organización y entre sus más importantes funciones está la elección del Secretario General de la OMI.

Fuente: Estudio 1 (Panamá)

18. Gobierno peruano toma decisiones sobre concesiones portuarias

El Gobierno peruano descartó licitar en un solo paquete tres puertos fluviales, al reconocer la viabilidad de la concesión del terminal de Yurimaguas, ubicado en la localidad de Loreto, informaron fuentes oficiales.

El Ministro Transportes y Comunicaciones, Ec. Enrique Cornejo, explicó que la medida se adoptó porque no todos los terminales presentan el mismo nivel de avance como para ser entregados en concesión en forma conjunta. El Ministro explicó que se había analizado la posible licitación conjunta de los tres terminales, con el objetivo de asegurar que el mayor interés para todos, una propuesta que había esbozado también la Agencia de Promoción de la Inversión Privada (Proinversión). La idea había encontrado la objeción de la Autoridad Portuaria Nacional (APN), precisamente porque no todos los puertos registraban el mismo grado de avance para ser concesionados.

En el caso de Iquitos y Pucallpa, el proyecto consiste en el diseño, construcción, financiamiento, operación, administración y mantenimiento del terminal fluvial. En tanto, en Yurimaguas, la iniciativa busca mejorar la oferta de un nuevo terminal portuario ante un incremento de la generación en la cadena intermodal con la ampliación de la carretera IIRSA norte.

“Pero ahora lo que queremos es completar el eje multimodal puerto de Paita (Piura), carretera IIRSA Norte y puerto de Yurimaguas, que favorecerán el crecimiento económico de la región norte del país”, precisó.

Por otra parte la Autoridad Portuaria Nacional (APN) informó que se están revisando las condiciones y características del proceso de concesión del puerto General San Martín en Pisco (Ica), por lo que este proyecto recién será licitado en el primer trimestre del 2010.

El presidente de la APN, Frank Boyle, indicó que se va a reajustar la inversión establecida, ya que el Estado va a reparar los daños causados por el terremoto en algunos amarraderos gracias a que el seguro ha procedido a reintegrar el dinero que se requería. “El seguro ha reintegrado 14 millones de dólares y con ello podemos realizar las mejoras que se requerían para reparar los daños generados por el sismo del 15 de agosto del 2007”, manifestó a la agencia Andina.

Indicó que también se están realizando nuevos estudios de la demanda del puerto San Martín ya que los últimos datan del año 2005 y definitivamente las condiciones han variado.

Son 12 las empresas nacionales y extranjeras interesadas en adjudicarse la concesión del puerto General San Martín de Pisco y que han comprado las bases de esta concesión. Según las bases aprobadas hasta la fecha, la ejecución de las Obras Mínimas iniciales representa una inversión

referencial del orden de US \$60.8 millones de dólares y para las Obras Mínimas en función a la demanda es de US \$47 millones.

Fuente: Agencia Andina (Perú); Américaeconomía.com

19. Aprueban crédito por US \$ 60 millones para obras en Puerto de Callao

El Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) aprobó la operación de endeudamiento interno con el Banco de la Nación por la suma de \$185 millones de soles (unos US\$63 millones) para financiar parcialmente el proyecto "Mejoramiento y Ampliación de la Boca de Entrada al Terminal Portuario del Callao". La unidad ejecutora de este proyecto será el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) a través de la Autoridad Portuaria Nacional (APN).

Dicha operación será cancelada en siete años, incluye dos años de gracia, amortizándose mediante once cuotas semestrales, consecutivas e iguales a partir del primer desembolso del préstamo, devengando una tasa de interés del 4.8% anual.

Fuente: Andina (Perú)

20. Santa Lucía: Turismo de cruceros en el Caribe crece en medio de la baja económica

El turismo regional de cruceros en 2008-2009 generó más de \$2.200 millones de dólares en gastos directos, 56.000 empleos y \$720 millones en salarios de empleados en 29 destinos estudiados por una investigación de la Florida-Caribbean Cruise Association (Asociación de Cruceros de la Florida y el Caribe, FCCA), que agrupa a 15 compañías y que a fines de octubre celebró su 16ava feria anual en Santa Lucía.

"El gasto en cruceros está subiendo en una economía en baja", concluyó el Business Research and Economic Advisors (BREA), la entidad que realizó el estudio presentado en Castries, Santa Lucía, y que analizó los gastos de los pasajeros, tripulantes y líneas de cruceros en destinos como las islas del Caribe, México, Centroamérica y Sudamérica, dijo el señor Andrew Moody, Presidente del grupo de investigación radicado en Exton, Pennsylvania.

Los destinos estudiados por BREA fueron Antigua y Barbuda; Aruba; las Bahamas; Barbados; las Islas Caimán; Curazao; Dominica; Granada; Jamaica; República Dominicana; San Juan, Puerto Rico; St. Kitts y Nevis; Santa Lucía; St. Maarten; San Vicente y las Granadinas; Trinidad y Tobago; Turcos y Caicos y las Islas Vírgenes de los Estados Unidos en el Caribe; Acapulco, Cabo San Lucas, Cozumel, Ensenada y Huatulco en México; Belice, Costa Rica, Honduras y Nicaragua en Centroamérica, y Cartagena, Colombia, en Sudamérica.

La FCCA es una asociación comercial compuesta por 15 líneas miembros: AIDA Cruises, Azamara Cruises, Carnival Cruise Lines, Celebrity Cruises, Costa Cruise Lines, Cunard Line, Disney Cruise Line, Holland America Line, MSC Cruises (USA) Inc., Norwegian Cruise Line, Ocean Village, P&O Cruises, Princess Cruises y Royal Caribbean International.

Finalmente, el Presidente de la junta directiva de la FCCA y CEO de Carnival Corporation & Plc., señor Micky Arison, sostuvo que "ninguna industria está a salvo de la recesión, pero la industria de los cruceros ha sido tradicionalmente resistente a la misma".

Fuente: Caribbean News Digital

[21. St. Kitts podría ser uno de los puertos de recalada del Oasis of Seas](#)

El Puerto Zante, en esta isla caribeña, puede y tiene capacidad para recibir al Oasis of the Seas, el mayor crucero del mundo, propiedad de Royal Caribbean International. Lo confirmó el señor Ricky Skerritt, Ministro de Turismo de esa nación, tras visitar el pasado fin de semana el gigantesco barco de 225 mil toneladas, atracado en la Terminal 18 de Cruceros del nuevo Puerto Everglades en la Florida.

Mientras estuvo en el crucero, el señor Skerritt lo recorrió, asistió a los talleres de orientación y mantuvo debates con los anfitriones, incluyendo el Director y el CEO de Royal Caribbean, señores Richard Fain y Craig Milan, vicepresidente para las operaciones terrestres.

Royal Caribbean y la hermana compañía Celebrity Cruises transportaron 76.772 pasajeros hacia St. Kitts en la pasada temporada y casi duplicarán esa cifra, a 130.368, durante esta temporada. El señor Skerritt predice que las cifras de Royal Caribbean aumentarán en un 30% en la temporada 2010-2011.

Por otro lado por primera vez en diciembre, dos barcos gemelos, con un total de 5.100 pasajeros y 1.958 tripulantes están visitando St Kitts. Los 2.680 pasajeros del Carnival Miracle y 3.473 pasajeros Carnival Victory atracaron en el puerto de Zante.

El turismo de cruceros aportó US \$ 44 millones de dólares a la economía de St. Kitts y Nevis durante el año 2008/2009 de cruceros.

Fuente: Caribbean News Digital

[22. Licitación del segundo terminal de contenedores ya tiene fecha en Montevideo, Uruguay](#)

El Gerente General de la Administración Nacional de Puertos (ANP), del Uruguay, Ing. Alberto Díaz, confirmó que la licitación por la segunda terminal de contenedores de Montevideo se realizará el 17 de marzo de 2010.

"La nueva terminal deberá contar con inversiones mínimas de 4 grúas, 600 metros de muelles dragados a 14,5 metros y al menos de 20 hectáreas ganadas a la bahía. Y todo debe estar listo para el séptimo año", explicó, tras agregar que el proyecto contempla la posibilidad de extender los muelles a 1200 metros.

El precio base de la subasta será de 1,2 millones de dólares. "El nuevo concesionario no podrá tener terminales especializadas en Montevideo y deberá ser un operador especializado con un movimiento certificable de al menos 100.000 TEU por año", agregó.

El Ing. Díaz señaló que la ANP pretende darle mayor importancia a la hidrovía: "Como país, estamos intentando acercarnos a Bolivia, cuya carga se la disputan varios países, y que hoy sale por Chile", destacó.

Recalcó la "importancia" que tiene la comunidad logística en el Uruguay. Hace dos meses, de hecho, se creó la Comisión Nacional de Logística. "Nos consideramos un país de tránsito. No vemos a nuestros puertos para servir al país sino a la región", indicó. Es que Uruguay dentro del Mercosur podrá ser pequeño tanto en términos de población como de producto bruto, que apenas representa el 1% del regional. No obstante, concentra el 8% del movimiento de TEU. "Por cantidad de TEU por habitante, Uruguay debe estar entre los más altos de la región, en proporción", añadió el señor Díaz.

En la actualidad, el puerto de Montevideo mueve alrededor de 9 millones de toneladas, y en 2008 operó 693.000 TEU. "El año finalizará con una pérdida operativa del 13%", proyectó el funcionario. En Buenos Aires, algunas terminales están hablando del 29% de pérdidas en 2009.

Fuente: La Nación (Argentina)

23. Actividades Portuarias

- Programa de Perfeccionamiento Directivo: Curso sobre Estrategia en los Procesos de Concesión y Explotación de las Nuevas Terminales de Contenedores. Organizado por la Fundación Valenciaport y Autoridad Portuaria Nacional del Perú (APN). Se realizará en Lima, Perú, del 15 al 19 de febrero de 2010.
http://www.oas.org/CIP/docs/cursos/perfec_directivo_perufeb2010.pdf
- Cuarto Curso de Gestión de Terminales Portuarios. Organizado por la Comisión Interamericana de Puertos (CIP), la Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM), la Comisión Presidencial para la Modernización y Seguridad Portuaria. Se llevará a cabo del 1 al 12 de marzo de 2010, en Santo Domingo, República Dominicana. Mayor información: cip@oas.org
- Seminario sobre Tarificación Portuaria Estratégica. Organizado por la Comisión Interamericana de Puertos (CIP) y la Autoridad Portuaria Nacional del Perú (APN). Se llevará a cabo en Lima, Perú, del 3 al 5 de marzo de 2010. Mayor información: cip@oas.org
- VI Reunión de la CIP y XI Reunión del CECIP. Organizado por la Comisión Interamericana de Puertos (CIP) de la Organización de Estados Americanos (OEA) y la Autoridad Marítima de Panamá (AMP). Se llevará a cabo del 21 al 26 de marzo de 2010.
www.oas.org/cip
- Becas MAEC-AECID - Curso de Transportes 2011. Organizado por el Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación de España. Lugar y Fecha: Madrid, España, del 1 de abril al 30 de junio de 2010. http://www.oas.org/CIP/docs/cursos/detalles_convocatoria_espanabecas10.doc
- VI Congreso Argentino de Ingeniería Portuaria-Seminario Latinoamericano PIANC “Desarrollo Sustentable de la Infraestructura Portuaria, Marítima y Fluvial de América Latina”. Organizado por AADIP y PIANC Argentina. Se llevará a cabo en Buenos Aires, Argentina, del 5 al 7 de abril del 2010.
<http://aadipcongresos.com.ar/>