



BOLETÍN INTERAMERICANO DE PUERTOS

No. 18
Julio 2008

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

ÍNDICE

1. Presentan plan para mejorar los puertos bonaerenses en la Argentina
2. Inversionista inglés insiste con propuesta para comprar puerto de Freeport en Bahamas
3. Iniciativas para unir a Bolivia y Chile a través de los puertos
4. Brasil busca propuestas internacionales para dragar sus puertos
5. Promueven la inversión privada extranjera en puertos brasileños
6. Autoridades portuarias centroamericanas analizaron situación de los puertos de esa subregión
7. Extienden concesión de puertos en Colombia hasta el 2033
8. Piden al Gobierno de Costa Rica declarar emergencia nacional en puertos
9. Reclaman estudios de impacto ambiental para el dragado del puerto de Guayaquil
10. El Salvador concesionará su sistema portuario
11. Nueva ley portuaria de los EEUU puede ser “catastrófica” para la Unión Europea según la OMA
12. Naviera Chilena CCNI no transportará contenedores de más de 24 TM a México
13. Puertos de Nicaragua urgen de más de 400 millones de dólares
14. Las nuevas concesiones de puertos en Panamá serán por veinte años
15. Reclaman asegurar navegabilidad del río Paraguay al nuevo gobierno
16. Perú concesionará puertos fluviales
17. El Callao se convertirá en puerto con Marca de Garantía
18. Medio Ambiente prohíbe descarga barco con tóxicos en República Dominicana
19. Tribunal de la Unión Europea respalda ley europea en relación a la contaminación de los buques
20. Lic. González-Rul deja Dirección General de Puertos de México
21. La OEA a través de la CIP firma Acuerdo de Cooperación con PMCA
22. Actividades Portuarias



1. PRESENTAN PLAN PARA MEJORAR LOS PUERTOS BONAERENSES EN LA ARGENTINA.

El gobierno nacional argentino y el de la provincia de Buenos Aires firmaron un convenio para poner en marcha un programa de inversiones en los puertos de la Provincia, con un costo total cercano a los 60 millones de dólares, de los cuales un aporte de 47 millones serán de parte del Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata (FONPLATA) y el resto surgirá de las arcas bonaerenses. El programa involucra a los puertos La Plata, San Pedro, San Nicolás y Dock Sud.

El gobierno nacional será el garante del crédito concedido por el FONPLATA que tendrá un plazo de amortización de 20 años, con un período de gracia de cuatro años.

El FONPLATA es un organismo integrado por la Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay, que busca apoyar técnica y financieramente iniciativas de desarrollo armónico e integración en el ámbito de los países miembros de la denominada Cuenca del Plata.

La firma tuvo lugar durante un encuentro que encabezó la presidenta Cristina Fernández de Kirchner en la casa de Gobierno, junto al gobernador Daniel Scioli; el Ministro de Economía, Carlos Fernández, y el Secretario Ejecutivo del Fondo Financiero de la Cuenca del Plata, Juan Picasso.

"Es un plan para recuperar a plenitud la infraestructura portuaria y para poder adaptarla a la mayor demanda que existe hoy", explicó Scioli, quien agregó que "la logística y el transporte son muy tomados en cuenta cuando se decide una inversión".

El ministerio de Asuntos Agrarios y Producción considera al conjunto de puertos bonaerenses "como un área de interés prioritaria y necesaria y se trabaja con vistas a que las terminales portuarias de la Provincia se constituyan en plataformas estratégicas al servicio del desarrollo del comercio y la producción local, generando valor agregado en un marco de respeto por el medio ambiente y de inclusión social a través del empleo genuino".

Más del 92% del monto total del programa está destinado a obras, muchas de las cuales ya han sido o están siendo ejecutadas con fondos del Fondo Provincial de Puertos del ministerio, debiendo ser los fondos reembolsados por FONPLATA contra la presentación de los certificados de obra.

Fuentes: "Abierta TV" y "El Día"

2. INVERSIONISTA INGLÉS INSISTE CON PROPUESTA PARA COMPRAR PUERTO DE FREEPORT EN BAHAMAS.

El grupo de inversionistas ingleses Fleming, encabezado por el magnate y banquero Roddie Fleming, insiste en su propuesta para comprar las acciones que posee la familia St. George en la Grand Bahama Port Authority (GBPA). Aunque el abogado de la familia St. George, señalara que la propuesta de cien millones de dólares no es significativa, el señor Fleming ha señalado el interés de encontrar un modo de dejar satisfecha a toda la familia.

Indica que estarían dispuestos, incluso a adquirir sólo el cincuenta por ciento de las acciones que posee la familia St. George, aún cuando consideran poco conveniente que la familia retenga el otro 50%. Señala que están convencidos del futuro de Freeport y de la Grand Bahama.

El señor Fleming ha encargado una evaluación de impacto económico, denominado "Gran Bahama 2020 y más allá" que según se informa, consiste en un extenso plan de desarrollo para estimular y sostener la economía de la isla. Indica que cuenta con un importante número de socios de primer orden interesados en el desarrollo de la isla, habiendo hecho ya varias propuestas a los St. George y esperan encontrar la forma de dejar satisfechos a todos los miembros de la familia. Considera que



alargar más las negociaciones no es conveniente para ninguna de las partes, ni para la empresa y la isla.

Se refirió al problema suscitado por la propiedad de la GBPA, donde uno de los accionistas, Sir Jack Hayward insiste en ser el propietario del 75% de las acciones de la empresa. El grupo Fleming ya ha llegado a un acuerdo con el señor Hayward para la adquisición de su participación.

Las negociaciones vienen ocurriendo desde septiembre del año 2007 y según señalan su propuesta está puesta sobre la mesa de negociaciones a la espera de concretarla. Afirman que el señor Hayward ha entendido que la extensión de esta operación está frenando a Freeport y está procediendo como corresponde.

Autoridades judiciales han recomendado poner fin a la disputa entre los accionistas, mediante un acuerdo que termine con las acciones judiciales que han costado tanto a Freeport como a las Bahamas, este acuerdo no ha sido posible.

Por su parte la familia St. George, han señalado que, con el propósito de terminar con el litigio, han pensado incluso en asociarse con el Gobierno de Bahamas para la administración del puerto. El Primer Ministro Hubert Ingraham ha señalado que su gobierno está dispuesto a adquirir la GBPA, a fin de disminuir el impacto negativo generado por esta controversia.

Fuente: The Bahama Journal

3. INICIATIVAS PARA UNIR A BOLIVIA Y CHILE A TRAVÉS DE LOS PUERTOS.

Toda vez que la mediterraneidad de Bolivia no le permite el acceso directo a los océanos, un gran porcentaje de las exportaciones e importaciones bolivianas utilizan los puertos del Pacífico del Perú y Chile.

Los tres puertos chilenos por donde transita la carga boliviana son Arica, Iquique y Antofagasta. Estas terminales atienden nichos diferentes de la demanda boliviana y complementan su oferta a este país. Así, Arica concentra las exportaciones; Iquique es la vía de ingreso de las importaciones -sobre todo de vehículos- y Antofagasta es la puerta de salida de la producción boliviana de mineral. Los puertos del norte chileno son tan importantes para Bolivia como lo es para esas ciudades el movimiento que genera la carga boliviana.

Las cifras son elocuentes. Según informa el señor Mario Moya Montenegro, gerente general de la Empresa Portuaria Arica (EPA), la carga boliviana representa el 65% del total que mueve anualmente el puerto. Es decir, que del millón y medio de toneladas que se movieron el 2007 por esa terminal, al menos un millón de toneladas eran productos de origen y destino boliviano.

Mientras, el señor José Ribero, Gerente General de la Cámara Nacional de Exportadores de Bolivia (CANEB), indica que Iquique ha comenzado a ganar un papel interesante como salida alternativa, si bien las exportaciones por ese puerto aún son menores. El señor Alfredo Leiton, Gerente General de la Empresa Portuaria Iquique (EPI), precisa que el total de la carga boliviana, tanto de importación como de exportación, que se mueve por esa terminal asciende a 85.000 toneladas. El señor Héctor Mardones, Subgerente de Negocios de la EPI, explica que Bolivia es el destino principal de un 40% de las ventas que se realizan por la Zona Franca de Iquique (Zofri). Destaca el ingreso de automóviles y de maquinaria e insumos para la minería. Hoy, este puerto trabaja para promocionarse en Bolivia como una salida al mercado asiático.

Una tercera terminal portuaria importante para Bolivia, es la de Antofagasta. “En este momento, un buen porcentaje de las exportaciones minerales utilizan el puerto de Antofagasta, casi volviéndose un puerto especializado para esta producción”, sostiene Ribero. Agrega que se ha generado una



redistribución de la carga boliviana entre los tres puertos, con un impacto positivo en las exportaciones de este país. “Al generarse una competencia por tratar de atraer los productos bolivianos a esos puertos, los precios comienzan a ser cada vez más competitivos”.

En diciembre, los Presidentes Michelle Bachelet (Chile), Evo Morales (Bolivia) y Luiz Inácio Lula da Silva (Brasil) firmaron la Declaración de La Paz, para acelerar las obras del corredor bioceánico que conectará a los tres países. Los Gobiernos de Chile y Bolivia y empresarios de ambos países han destacado la importancia del corredor, puesto que no sólo unirá dos puertos, sino que permitirá la generación de actividades económicas adicionales en torno a la carretera.

Fuente: LA RAZON (Bolivia)

4. BRASIL BUSCA PROPUESTAS INTERNACIONALES PARA DRAGAR SUS PUERTOS.

El Gobierno de Brasil buscará propuestas de empresas internacionales para un proyecto para dragar 12 puertos, según dijo la jefa de Gabinete, Dilma Rousseff. La funcionaria explicó que Brasil va a subastar contratos quinquenales entre julio y enero. Empresas de Corea, Japón, Bélgica y Holanda podrían participar en las licitaciones, que serán abiertas a propuestas extranjeras por primera vez, señaló. El proyecto pretende aumentar la profundidad de las terminales marítimas para dar cabida a embarcaciones modernas de mayor porte

Brasil (el mayor exportador mundial de mineral de hierro, etanol, azúcar y café) está expandiendo sus puertos conforme sube la demanda de materias primas. El ministro de Puertos, Pedro Brito, señaló que el país podría invertir US 5,400 millones para duplicar el tamaño del mayor puerto a 230 millones de toneladas por año para el 2014. El proyecto de dragado aumentará la profundidad de los puertos para dar cabida a barcos de mayor porte, que transportan contenedores.

Fuente: INFOBAE Profesional.com

5. PROMUEVEN LA INVERSIÓN PRIVADA EXTRANJERA EN PUERTOS BRASILEÑOS.

El señor Pedro Brito do Nascimento, Ministro-Jefe de la Secretaria Especial de Puertos del Brasil, el embajador Marco César Meira, Cónsul General del Brasil en Barcelona, y el señor Fernando Antonio Brito, Director General de ANTAQ, Agencia Nacional de Transportes Acuaviarios, explicaron las oportunidades que ofrece este país y las características del nuevo modelo portuario brasileño en el contexto del XI Symposium Internacional del SIL, que en esta edición eligió al Brasil como eje central.

El Ministro de Transportes, que llegó acompañado por una delegación de empresarios brasileños, presentó las principales ideas del gobierno brasileño en torno a los puertos. En este sentido, recordó que el presidente Lula constituyó hace apenas un año un Ministerio dedicado exclusivamente a los puertos, lo que da una idea de la importancia que tienen para este país estas infraestructuras. “Hay nuevos planteamientos y no sólo por lo que se refiere a una reforma estructural y de gestión, sino también en cuanto a inversiones, con una nueva ley, bastante moderna”, explicó el señor Brito do Nascimento.

Señaló que en Brasil conviven 40 puertos públicos con otros 148 puertos de carácter privado y explicó que el modelo brasileño se aproxima bastante al español, donde el suelo es propiedad pública y también lo es la gestión, mientras que las operaciones las realizan empresas privadas a través de arrendamientos y concesiones. Según el Secretario Especial de Puertos, esta nueva ley va encaminada a preparar los puertos para el flujo del comercio internacional, cada vez mayor. En el caso de Brasil el crecimiento de las exportaciones se estima en el 13,5% y en el 43,8% el de las importaciones. Además, recordó que Brasil se ha convertido en un gran exportador de alimentos y que esta es una de las razones que hacen necesarias mejoras en logística y transporte y, por tanto,



grandes inversiones en puerto. “Tenemos expectativas acordes con nuestros resultados, con 15 billones de dólares en la balanza comercial y 36 billones de inversión extranjera”.

Uno de los objetivos inmediatos del gobierno brasileño en materia de puertos es conseguir que estos crezcan en el tráfico de contenedores. El principal puerto de Brasil en contenedores, Santos, se encuentra en el puesto número 39 del ranking mundial que lidera Singapur y el objetivo es acortar estas distancias. Para ello, el gobierno brasileño tiene previsto invertir un 1,500 millones de dólares hasta el año 2010 en los puertos públicos, con el fin de contribuir a mejorar las infraestructuras y aumentar, por tanto, el volumen de carga, que en 2007 fue de 240 millones de toneladas. “En los próximos años queremos alcanzar los 900 millones de toneladas”, señaló. Traducido en tráfico de contenedores, se trata de pasar de los 6.600.000 TEU actuales a diez millones de TEU en el año 2010.

El Ministro Brito calificó a la nueva ley de “moderna”, ya que abre la puerta a la participación privada en los puertos públicos, a pesar de que el control siga siendo gubernamental. “Hemos establecido un marco regulador que garantice la inversión privada en Brasil de empresas extranjeras. Para ello, necesitamos contratar una consultoría que desarrolle un estudio sobre la situación de los puertos brasileños y su potencial y situación en los próximos 30 años -explicó- Queremos saber qué puertos van a concentrar las exportaciones y toda la información que nos pueda ayudar a definir el futuro de nuestros puertos”. La convocatoria de este estudio, abierto a la participación internacional, irá acompañado de un decreto del Presidente que se publicará a finales de junio.

Fuente: Veintepies.com

6. AUTORIDADES PORTUARIAS CENTROAMERICANAS ANALIZARON SITUACIÓN DE LOS PUERTOS DE ESA SUBREGIÓN.

Autoridades portuarias de Belice, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Panamá y República Dominicana analizaron la posibilidad de reducir los costos en el manejo logístico de carga, en el marco de la XXIX Reunión de Empresas Portuarias del Istmo Centroamericano (REPICA) celebrada en Nicaragua.

Centroamérica se ha propuesto unificar criterios, estándares y regulaciones en materia portuaria que permita atraer a grandes navieras a la región, reduzca los costes de desembarcar en cualquier país y mejore la competitividad del Istmo.

El presidente de la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM), Carlos González De la Lastra, dijo: “Uno de los grandes problemas que tienen los países es el costo que significa el movimiento logístico de la carga, contra el costo de la misma carga”. Según González, países europeos tienen un costo que representa no más del 8% del valor de la carga, mientras que los centroamericanos están llegando “a 40% del valor de la carga”.

Según manifestó el funcionario, el manejo logístico de la carga en el istmo es caro por distintas factores, entre ellos los costos portuarios y poco eficientes en manejo de carga, y el tener aún desarrollado líneas navieras que consoliden cargas. González advirtió que, por esas deficiencias, el costo por transportar un contenedor, por ejemplo de puerto Cortés (Honduras) a puerto Róterdam (Holanda) cuesta cerca de \$6,000, mientras que sí es viceversa, cuesta \$2,500.

“Eso hace que nuestros productos, cuando llegan a los lugares de consumo, no sean competitivos”, alertó. “No porque (nuestros productos) no sean de buena calidad o porque no tengan buenos precios, sino (porque) el costo del transporte absorbe gran parte de la posible ganancia que puede tener el producto”, explicó.

Fuente: EFE



7. EXTIENDEN CONCESIÓN DE PUERTOS EN COLOMBIA HASTA EL 2033.

Tras dos años de negociaciones, los representantes de las Sociedades Portuarias y el Ejecutivo colombiano firmaron los acuerdos que extienden las concesiones de los puertos de Buenaventura, Santa Marta y Barranquilla, que terminaban en 2013, hasta el año 2033. Hasta ese año se realizarán inversiones totales por tres mil millones de dólares.

La extensión de estos contratos tiene como objetivo mejorar las operaciones de exportación y de importación y optimizar la infraestructura del país, con miras a los tratados de libre comercio que Colombia está negociando y que ha suscrito con otros países.

La distribución de las inversiones que deberán acometerse se concretará en un “Plan de Inversión” propuesto en el Plan Maestro de Desarrollo de cada terminal, y que las sociedades presentarán para ser aprobados por el Gobierno. Las nuevas inversiones de los puertos son principalmente ampliación de las bodegas, aumento de muelles, profundización de la bahía, para facilitar la entrada de barcos más grandes, y aumento de la capacidad de funcionamiento de cada puerto.

La inversión de la Sociedad Portuaria de Buenaventura será de 450 millones de dólares y con lo que se invertirá en los puertos anexos, la cifra total se elevará a 800 millones de dólares. En septiembre de este año debe estar listo el muelle uno, para que el tiempo de espera de los contenedores en el puerto se reduzca a cero. Se empezará a trabajar en la profundización de la bahía inicialmente en 12,5 metros más y al término de la concesión se habrá ampliado hasta 14,5 metros. Aumentará su capacidad hasta mover 43 millones de toneladas, junto con la operación de los puertos de Aguadulce, Complejo Industrial Portuario, entre otros. El mejoramiento del puerto se hará en dos fases y la primera de ellas se centrará en el proceso de mejoramiento de equipos.

La inversión total en Santa Marta asciende a 128 millones de dólares. Se centrará principalmente en incrementar las áreas de capacidad de carga, aumentar muelles y manejo de contenedores. El puerto de la capital del Magdalena tendrá el primer terminal de contenedores del país con estándares internacionales y su capacidad de almacenamiento se duplicará. Santa Marta el año pasado movió 6 millones y medio de toneladas y este año espera llegar a ocho millones. En la primera fase se invertirán 55 millones de dólares, destinados principalmente a la compra de una grúa que agilice el descargue de los contenedores y varios escáneres para hacer la revisión de la mercancía más rápida.

En Barranquilla, la inversión será de 178 millones de dólares. Se profundizará el canal de acceso y se focalizará en el corredor Bocas de ceniza - Calamar, considerado el punto de mayor desarrollo. Se buscará aumentar la profundidad a más de 40 pies, y ya se han invertido 24 millones de dólares. En 2008, se invertirán otros 20 millones de dólares.

Junto a la extensión de las concesiones, se intensificó el desarrollo del puerto de Palermo, que empezará a funcionar a finales de junio e inicialmente moverá 50 millones de toneladas. En la primera etapa se invertirán 135 millones de dólares y la inversión total será de 400 millones de dólares.

Fuente: EL ESPECTADOR

8. PIDEN AL GOBIERNO DE COSTA RICA DECLARAR EMERGENCIA NACIONAL EN PUERTOS.

Debido a la situación atravesada por los muelles, representantes de diferentes entidades privadas y otros usuarios de los puertos Moín y Limón solicitaron al Gobierno declarar, en los mencionados centros portuarios, emergencia nacional inmediata.



A principios del mes de junio, la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA) comenzó a implementar la jornada de seis horas, a raíz de nuevas disposiciones de la Contraloría General de la República (CGR).

“Si los trabajadores laboran seis horas al día, no se cumplirán los compromisos de carga y descarga de los buques a tiempo. Esto significa una pérdida tremenda de tiempo, compromisos y hasta contratos, y cuyas consecuencias asumimos los usuarios del puerto y de rebote el pueblo costarricense”, dijo Jack Liberman, Presidente de la Cámara de Industrias de Costa Rica.

“Los rendimientos de operación han decaído en un 80%. Los trabajadores de JAPDEVA no permiten que los usuarios de los puertos de Limón y Moín ingresen equipo propio para complementar las operaciones como ha sido la práctica común a lo largo de los años. Las programaciones de operación de los buques están desfasadas en 14 horas y la desfase se agrava constantemente con el consecuente incremento en los costos de todos los participantes de la operación”, indican en una carta enviada al Presidente Arias.

En sus justificaciones añaden que “se sufren altos costos por demoras en estadía, pérdida de itinerario, pérdidas de fruta pues hay mucha fruta cortada que no va a poder ser embarcada, si la situación no mejora en las próximas horas. Caos operativo en las compañías de estiba pues el rendimiento de operación es anormalmente bajo, lo que obliga a estos trabajadores a permanecer muchas horas laborando y en “stand by”, para ganar el mismo salario por las pocas cajas exportadas”.

El presidente ejecutivo de JAPDEVA, Álvaro Rodríguez Gutiérrez, reconoció que el problema fundamental de la entidad que encabeza es la falta de personal, de allí que sostuvo que junto con las autoridades del Gobierno central, en este caso los ministerios de Obras Públicas y Transportes (MOPT), Interinstitucional y de la Presidencia, se trabaja en una “fórmula de contratación privada” a fin de negociar la traída de personal a los muelles a fin de hacerlos trabajar como es debido.

Fuente: Prensa Libre (Costa Rica)

9. RECLAMAN ESTUDIOS DE IMPACTO AMBIENTAL PARA EL DRAGADO DEL PUERTO DE GUAYAQUIL.

El alcalde de Guayaquil, Jaime Nebot, en una carta enviada al comandante de la Marina y a los ministros de Trabajo y Ambiente, criticó el lunes que el Gobierno pretenda hacer trabajos de dragado sin el permiso ambiental que supuestamente debe concederle el Municipio, entidad que dijo asumió esa competencia en 2002. Según Nebot si empiezan los trabajos ahora se verán perjudicadas las empresas camaroneras.

“El dragado del Canal es imprescindible para la competitividad del Puerto de Guayaquil y el desarrollo de la ciudad, pero debe hacerse cumpliendo los requisitos de Ley y con responsabilidad respecto del medio ambiente, pues caso contrario podría darse una segunda edición del “Síndrome de la gaviota”, que acabó virtualmente con la producción camaronera de Guayas y Guayaquil, generando problemas económicos y financieros graves y agudizando el desempleo, precisamente por el manejo antitécnico del dragado”. Señaló en su misiva el Alcalde.

La Autoridad Portuaria de Guayaquil (APG) espera que el Ministerio del Ambiente sea la instancia que finalmente decida si es necesario solicitar una licencia ambiental y hacer un estudio de impacto, para ejecutar el dragado en canal que conduce al Puerto Marítimo de la urbe. La entidad explicó ante la Cámara Nacional de Acuicultura (CNA), gremio preocupado por los efectos que puede ocasionar el retiro de sedimentos, que los trabajos de dragado se efectuarán en un trayecto de 22 kilómetros de longitud, comprendido entre las boyas de navegación 37 y 66. El señor Alex Villacrés, Presidente de APG, sostuvo tras la cita que acatarán lo que disponga el Ministerio,



aunque consideran que no es necesario un estudio para iniciar la limpieza de sedimentos del fondo marino.

Durante el encuentro entre el sector acuícola y APG trascendió que esta institución cuenta con un estudio del 2006, que cubre el tramo que va desde la boya de navegación 58 hasta la 66, pero que no tendría la misma cobertura para el trayecto entre la boya 37 y la 58. “El temor no es el dragado porque es necesario para el sector, lo que sí es una preocupación es que este proceso no sea realizado desde el punto de vista técnico, con todos los pasos convenientes, para que no se perjudique al sector camaronero”, manifestó el presidente de la CNA.

El Presidente de la AGP, señaló que la jurisdicción de un cantón no se extiende al mar y que durante los trabajos de dragado “no se tocará ni un milímetro de tierra firme de Guayaquil”. El funcionario señaló que el Instituto Oceanográfico de la Armada elaboró un estudio de impacto ambiental y negó que los trabajos necesiten el aval de la Municipalidad para iniciarse.

Fuente: El Universo; El Telégrafo

10. EL SALVADOR CONCESIONARÁ SU SISTEMA PORTUARIO.

Para su estudio y aprobación, el Gobierno remitió a la Asamblea Legislativa las bases para concesionar los puertos de Acajutla y La Unión (todavía en construcción), y en las que establece que operador deberá de invertir \$95 millones durante los primeros cinco años “para garantizar la operatividad” de las terminales marítimas. El proyecto establece que el pago inicial a realizar, por el concesionario operador en el acto de la firma de contrato, no podrá ser inferior a \$40 millones más IVA.

Las reacciones que ha provocado el proyecto entre los grupos políticos son diversas. Por su parte el jefe de bancada de ARENA, Guillermo Gallegos, apoyó la iniciativa y asegura que ello “ayudará al desarrollo del país”. El jefe de fracción del PCN, Roberto Angulo, dice que habrá que estudiarlas y no compromete votos; mientras el diputado del FMLN Salvador Arias la rechaza y denuncia que ello es un “disfraz de la privatización.”

Una vez aprobadas las bases, la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA), será la encargada de efectuar la licitación pública internacional para la contratación del concesionario estratégico. El plazo de la concesión será de 25 años, pero podrá ser prorrogado anticipadamente por un período de 10 años adicionales al plazo inicial.

El Gobierno de El Salvador ha empezado a buscar inversionistas que quieran adquirir su sistema portuario, las transnacionales Moller-Maersk, danesa; Marubeni Corporation, japonesa; y la International Container Terminal Service, filipina han mostrado interés en estos puertos.

Fuente: La Prensa Gráfica y Veintepies.com



11. **NUEVA LEY PORTUARIA DE LOS EEUU PUEDE SER “CATASTRÓFICA” PARA LA UNIÓN EUROPEA SEGÚN LA OMA.**

La Organización Mundial de Aduanas (OMA) advirtió que la nueva ley estadounidense sobre seguridad portuaria, que prevé la revisión de todos los contenedores llegados a EEUU a partir de 2012, puede tener “consecuencias catastróficas” para la economía europea. La norma, aprobada por el Gobierno estadounidense en 2007, afectará a las operaciones de más de 600 puertos en el mundo y constituirá “una gran partida de póquer en la que habrá ganadores y perdedores”, afirmó el Secretario General de la citada organización, Michel Danet.

La normativa en mención, establece que desde 2012 todos los contenedores destinados a EEUU deberán ser analizados con rayos X en su país de origen para detectar la posible presencia de materiales radiactivos.

“El comercio portuario entre la UE y Estados Unidos ha caído en los últimos años, y si a eso le añadimos los costes que tendrá la adaptación de los puertos europeos a la nueva ley, el resultado podría ser catastrófico”, advirtió el señor Danet. Entre 1997 y 2007, las mercancías europeas que llegaron a EEUU por vía marítima pasaron de representar el 20,9% del total al 13,4%, mientras que las provenientes de Asia aumentaron desde el 61,8% hasta el 74,4%, según un estudio encargado por la OMA a la Universidad de Le Havre.

El señor Danet señaló que la UE “corre el riesgo de quedarse en una gran inferioridad competitiva ante los estados que ya están aplicando las medidas”. No obstante, consideró “poco probable” que todos los países cumplan las exigencias para 2012, a la vista de las conclusiones del citado estudio.

Según el informe, las mayores dificultades que habrán de afrontar las autoridades portuarias para analizar la totalidad de los contenedores en la fecha marcada no sólo serán de orden técnico y logístico, sino que también incluirán la falta de personal cualificado. El director de la OMA consideró “legítima” la intención estadounidense de incrementar su seguridad nacional, aunque también afirmó que se trata de una medida “unilateral y con consecuencias multilaterales, por lo que debe ser replanteada”. Danet añadió que el análisis de los contenedores “no es sino una pequeña parte de un amplio sistema de colecta de información, basado en la gestión del riesgo y en el intercambio de datos, y que podría ser mejorado por otras vías”.

Fuente: EFE

12. **NAVIERA CHILENA CCNI NO TRANSPORTARÁ CONTENEDORES DE MÁS DE 24 TM A MÉXICO.**

La Compañía Chilena de Navegación Interoceánica (CCNI) no transportará ningún contenedor cargado de más de 24 toneladas de peso, incluyendo la tara del contenedor, en cumplimiento con la nueva ley federal que el Gobierno mexicano ha aprobado, que aplica nuevas limitaciones al peso de los contenedores en tránsito por las carreteras de este país.

Según la citada norma, las multas (que podrían oscilar entre los 1,5 y los 8.000 dólares según el peso de la mercancía) que se impongan serán tanto para el transportista como para el cargador. Asimismo, la ley establece que la carga será retenida hasta que no se haya hecho efectivo el pago de la infracción y trasladado el exceso de peso a otro vehículo.

Por otro lado, la naviera ha decidido incrementar los importes que por recargo de combustible viene aplicando. Para la Caribbean Latin America Conference Agreement, las cargas con destino a Río Haina, Cartagena, Puerto Cabello, Puerto Cortés, Santo Tomás de Castilla y Manzanillo contarán con un recargo de 540 euros para el contenedor de 20’ y 1.080 para el de 40’. Asimismo, para la Mediterranean / South Pacific and Magellan Conference, el recargo será de 660 euros en los



contenedores de 20' y de 1.320 euros para los contenedores de 40' en los puertos de Guayaquil, Manta, Callao, Ilo, Iquique, Arica, Antofagasta, San Antonio, Puerto Montt y Punta Arenas.

Fuente: Veintepies.com

13. PUERTOS DE NICARAGUA URGEN DE MÁS DE 400 MILLONES DE DÓLARES.

El sector portuario nicaragüense urgió al Gobierno un fondo mayor de 400 millones de dólares para iniciar el proceso de modernización de los puertos del país, para que estén listos cuando entre en vigencia el tratado comercial y de cooperación con la Unión Europea (UE), aún en negociación. Con esa inversión mejorarían los puertos principales de Nicaragua y construirían uno nuevo en el Caribe.

Virgilio Silva, Presidente Ejecutivo de la Empresa Portuaria Nacional (EPN), aseguró que por la falta de inversión en los sistemas de servicios portuarios en los últimos 16 años, “el 95 por ciento de los equipos de los puertos está en mal estado”, lo que provoca el incremento en los costos de las tarifas de carga. El titular de la EPN detalló que el año pasado se invirtieron seis millones de dólares en el proceso de modernización de los puertos, principalmente en el de Corinto, ubicado en Chinandega.

El señor Silva resaltó la importancia de la construcción de un puerto de aguas profundas en la zona de Monkey Point, 40 kilómetros al sur de Bluefields, en la Región Autónoma del Atlántico Sur (RAAS). El gobierno sandinista proyecta que este puerto marítimo en el Mar Caribe estaría concluido en el año 2011, pero Silva dijo que el país requiere un fondo aproximado de 350 millones de dólares.

El señor Silva mencionó que necesitan al menos 40 millones de dólares sólo para ampliar y modernizar el puerto de Corinto. Además, faltan 30 millones de dólares para la compra de equipos y maquinarias para acondicionar todos los puertos del país.

Por falta de un puerto en el Mar Caribe, Nicaragua exporta al año tres mil millones de toneladas de carga a través de Puerto Cortés (Honduras) y Puerto Limón (Costa Rica) a un costo promedio de 560 dólares por contenedor. El puerto en el Caribe ubicado en Monkey Point sería el principal del país y supondría el abaratamiento de los costos de exportación. El señor Silva afirmó que varios países, entre ellos Brasil, Corea, España, Libia, Irán e Italia han mostrado su interés de invertir en este proyecto marítimo.

Fuente: LA PRENSA de Nicaragua

14 LAS NUEVAS CONCESIONES DE PUERTOS EN PANAMÁ SERÁN POR VEINTE AÑOS.

Los puertos de Aguadulce, isla Colón y Almirante, actualmente bajo administración de la Autoridad Marítima de Panamá (AMP) serán entregados en concesión por veinte años al sector privado, según aprobó la junta directiva de la AMP.

En el caso de Aguadulce, el pliego de licitación señala que el concesionario tendrá que realizar una inversión mínima de seis millones de dólares durante todo el periodo de vigencia de la concesión, monto que será destinado a restauración, rehabilitación, expansión y cualquiera otra mejora que se requiera en el área del muelle. En el primer año de concesión se deberá invertir la suma mínima de un millón 500 mil dólares, sin detrimento de la inversión que se realice en los trabajos de dragado.

Para los puertos de isla Colón y Almirante, cuyo objetivo se dirige a desarrollar facilidades para el turismo en la provincia de Bocas del Toro, se obliga al concesionario a invertir 10 millones de dólares, de los cuales, cinco millones se deben invertir durante el primer año.



Fuente: LA PRENSA de Panamá

15. RECLAMAN ASEGURAR NAVEGABILIDAD DEL RÍO PARAGUAY AL NUEVO GOBIERNO.

El ingeniero Julio Martínez, titular de Puertos y Estibajes S.A., empresa que explota el Puerto Fénix ubicado en Mariano Roque Alonso, el de mayor movimiento de contenedores del Paraguay, dijo que una de las prioridades de la futura conducción gubernamental debe ser asegurar la navegabilidad del río Paraguay, realizar el dragado completo y solucionar el problema que plantean los pasos difíciles.

“La hidrovía es en este momento la más importante ruta de entrada y salida de mercaderías, paradójicamente es la ruta en la que menos se invierte. Unos 13 millones de toneladas anuales pasan frente a Asunción, entre importaciones y exportaciones y mercaderías en tránsito, como hierro boliviano y otros. Esto da la pauta del daño que causa a las economías regionales la no navegabilidad en épocas de bajante”, agregó.

Más adelante, dijo que los representantes de los puertos privados se están reuniendo periódicamente con representantes de los armadores, productores de soja y otros exportadores, así como con empresarios extranjeros que utilizan la mencionada vía y que están manejando la idea de establecer una “contribución” de 0,50 centavos de dólar por tonelada, con lo que se podría obtener algo más de 6 millones de dólares al año para mantener el río en condiciones de navegabilidad las 24 horas del día y los 365 días del año.

Fuente: ABC Digital

16. PERÚ CONCESIONARÁ PUERTOS FLUVIALES.

La Autoridad Portuaria Nacional (APN) informó que ya están listos los planes maestros para la concesión de sus puertos fluviales de Iquitos y Pucallpa, estando a la espera de que la Oficina de Proyectos de Inversión Pública del Ministerio de Transportes y Comunicaciones apruebe su viabilidad.

El Presidente de la APN, Almirante Frank Boyle señaló que el modelo de concesión establecerá la participación del estado y será administrado por un operador privado. La inversión inicial se estima entre 15 y 25 millones de dólares para modernizar estos puertos. El Amte. Boyle precisó que para el mes de agosto podrá lanzarse la convocatoria.

En ese mes la APN, conjuntamente con la CIP, están organizando un Seminario sobre Puertos Fluviales en la ciudad de Iquitos, el mismo que contará con la participación de diferentes especialistas y expositores de Sudamérica. Para mayor información sobre el seminario consultar con la página Web de la CIP. <http://www.oas.org/cip/>

Fuente: La República Perú

17. EL CALLAO SE CONVERTIRÁ EN PUERTO CON MARCA DE GARANTÍA.

El puerto del Callao inició un período de pruebas en el que deberá mejorar la logística de sus servicios para obtener en los próximos seis meses la marca de garantía, la cual garantiza sus altos niveles de calidad y lo diferencia entre sus competidores, informó el Presidente de la Autoridad Portuaria Nacional (APN), Almirante Frank Boyle.



La marca de garantía es otorgada por la Fundación Valencia Port y los usuarios de dicha marca obtienen grandes beneficios al ser integrantes de un proyecto de calidad, que permitirá acrecentar la confianza de los clientes.

El Almt. Boyle indicó que como parte de ese proceso, en octubre el puerto del Callao elevará sus estándares de calidad en el tiempo de embarque y desembarque, una vez que se implementen las grúas pórtico en el Muelle 5. “Con las grúas pórtico se movilizarán 25 contenedores por hora, superior a los 13 contenedores que se movilizan actualmente”, manifestó. De esta manera, el tiempo de atención a las naves se hará más ágil y eso incrementará la competitividad del puerto del Callao, el cual busca convertirse en un hub a nivel regional, comentó.

Mencionó que la implementación de la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) también contribuirá en el objetivo de obtener la marca de garantía. En ese sentido, informó que la VUCE se ha fusionado con la Ventanilla Única Portuaria, a fin de lograr mejores resultados, y cuyos avances deben empezar a observarse también en octubre próximo.

El procedimiento para obtener la autorización de la marca de garantía considera una auditoría interna que será realizada por el gerente de la marca y las empresas que voluntariamente deseen formar parte del sistema. En este período de pruebas se ha previsto que, durante algunos meses, reconocidas empresas que efectúen actividades de importación y exportación participen en el seguimiento de algunos lotes de sus mercancías transportadas en contenedores.

La Corporación Andina de Fomento (CAF) y la Fundación Valencia Port también participaron en este inicio de período de pruebas, con lo cual el puerto del Callao se encamina a convertirse en el segundo de la región en implementar este programa. La operación de la Marca –que a nivel regional se encuentra además en periodo de pruebas en los puertos de Cartagena-Colombia y Guayaquil en Ecuador, extendiéndose posteriormente al Puerto de Buenaventura en Colombia y Puerto Cabello en Venezuela, identificados y seleccionados como puertos objetivo inicialmente debido a que registran el mayor tráfico de contenedores en la región.

Cabe recordar que la CAF, la Fundación Marca de Garantía del Gobierno Autónomo de Valencia y la Fundación Valenciaport de la Autoridad Portuaria de Valencia constituyeron en abril del 2007 la Asociación Latinoamericana de Calidad Portuaria (ALCP), ente sin fines de lucro que fungirá como titular de la Marca de Garantía en toda la Región.

Fuente: ANDINA

18. MEDIO AMBIENTE PROHÍBE DESCARGA BARCO CON TÓXICOS EN REPÚBLICA DOMINICANA.

La Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales prohibió la descarga en el país de residuos “con niveles significativos de toxicidad” de un barco anclado en Barahona, y solicitó a la Marina de Guerra su salida de las aguas territoriales dominicanas. Víctor García, Subsecretario de Suelos y Aguas, reveló que el barco que ancló en Barahona contenía niveles significativos de una mezcla de aceite y agua de motor, de los que se utiliza en la sentina de los barcos. Se trata de un tipo de residuos “aceitosos” conocido como blidge o sludge.

El señor García explicó que el país no tiene la capacidad para procesar la cantidad de residuos que la nave transporta, y, además, según la proclama del barco, “esta carga no está consignada a la República Dominicana. Dijo que no hubo desembarco y que tan pronto se tuvo la información se impidió cualquier intento del mismo. “El barco sólo entró a puerto y se logró que nada de lo que tiene de carga se lanzara a territorio nacional”, aseguró. Confesó que se desconocía el destino en el país de los productos tóxicos de la embarcación panameña. “Vamos a investigar todo el proceso e inmediatamente se tengan las informaciones precisas, las daremos a conocer”, recalcó.



Una nota de la Marina de Guerra indica que el buque llegó a República Dominicana el pasado 31 de mayo procedente de Freeport (Bahamas) con el propósito de descargar 1.100 toneladas de “un material oleoso mezclado con aguas residuales de sludge y aceites usados”.

En su artículo 82, la Ley General de Medio Ambiente y Recursos Naturales (64-00) “prohíbe el vertimiento de sustancias o desechos contaminantes en suelos, ríos, lagunas, arroyos, embalses, el mar y cualquier otro cuerpo o curso de agua”.

En cuanto a las sanciones de los funcionarios que por descuido e indiferencia hayan permitido la violación de esta legislación, en su artículo 184, dispone penas que van desde prisión correccional de seis a tres años y multa de una cuarta parte del salario mínimo hasta diez mil salarios mínimos. La ley precisa que este castigo será aplicado “independientemente de las sanciones de índole administrativa que puedan ejercerse sobre ellos (los funcionarios vinculados)”.

El buque fue remolcado y escoltado por la unidad 104 de la Marina de Guerra, hasta alta mar, con destino hacia los Estados Unidos.

Fuente: EFE; El Caribe

19. TRIBUNAL DE LA UNIÓN EUROPEA RESPALDA LEY EUROPEA EN RELACIÓN A LA CONTAMINACIÓN DE LOS BUQUES.

El Tribunal de Justicia de la UE ha confirmado en una sentencia, la aplicación de las normas comunitarias contra la contaminación procedente de buques, frente a los argumentos de un grupo de organizaciones de transporte marítimo, que alegaba su incompatibilidad con el derecho internacional.

La decisión de los jueces europeos se refiere al caso abierto por la demanda presentada ante un tribunal británico por un grupo de organizaciones que representan a buena parte del sector marítimo. Las navieras alegaron que varias disposiciones de la normativa comunitaria no respetaban dos normas internacionales: la convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Convención de Montego Bay) y el convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (Convenio Marpol). Los transportistas sostenían que la normativa de la UE establece un régimen de responsabilidad “más riguroso” que el previsto en el derecho internacional en el caso de las descargas accidentales y que por ello no respeta dos convenios internacionales.

En su sentencia, los jueces concluyen que, por distintos argumentos, no pueden entrar a examinar en el caso concreto la validez de esas convenciones, por lo que la normativa a tener en cuenta ha de ser la comunitaria.

En primer lugar, el Tribunal recuerda que la UE en no es parte contratante del Convenio Marpol. Además, señala que la Convención de Montego Bay, firmada por la UE, no establece reglas destinadas a aplicarse directa e inmediatamente a los particulares ni confiere a éstos derechos y libertades que puedan ser invocados frente a los Estados, con independencia de la conducta del Estado del pabellón del buque.

El portavoz de Transportes del Ejecutivo comunitario, Mark English, señaló que, aunque la sentencia no entra a valorar si la normativa de la UE es o no compatible con los convenios internacionales, el Ejecutivo comunitario no tiene ninguna duda de que no existe ninguna incompatibilidad.

Fuente: EFE



20. LIC. GONZALEZ-RUL DEJA DIRECCIÓN GENERAL DE PUERTOS DE MÉXICO.

El Lic. Ángel González-Rul A., Director General de Puertos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT) de México y Presidente del Comité Ejecutivo de la Comisión Interamericana de Puertos (CECIP) presentó su renuncia al cargo en la SCT, tras evaluar que sus objetivos se cumplieron. El Lic. González-Rul quien asumió su cargo en el año 2003 cuenta con una amplia trayectoria en la industria portuaria y fue uno de los impulsores de la modernización de los puertos de su país.

Asumió la Presidencia del órgano ejecutivo de la CIP, al haberse elegido a México para presidir esta importante instancia de la cooperación portuaria hemisférica. Durante su gestión la CIP alcanzó significativos logros.

La Secretaría de la CIP le expresa al Lic. González-Rul sus mejores deseos de éxito en sus nuevas actividades profesionales.

21. LA OEA A TRAVÉS DE LA CIP FIRMA ACUERDO DE COOPERACIÓN CON PMCA

La Organización de los Estados Americanos (OEA) a través de la Comisión Interamericana de Puertos (CIP) firmó un Acuerdo de Cooperación con Port Management Association of the Caribbean (PMCA) el pasado 19 de junio, en Antigua.

El objeto de este acuerdo es establecer un marco regulatorio con respecto al Desarrollo de un Programa de Cooperación Técnica para la ejecución de proyectos y actividades destinados a fomentar el cambio de experiencias, conocimientos y prácticas e iniciar trabajo común para la promoción, progreso y unificación del desarrollo portuario.

La implementación del Programa de Cooperación Técnica incluye áreas de comercio marítimo, protección portuaria, administración portuaria, inversiones portuarias y aplicación de convenios. Asimismo promueve el inicio de estudios, investigaciones e encuestas que puedan asistir a ambas organizaciones, entre otros.

Las organizaciones fueron representadas por el Dr. Carlos M. Gallegos; Secretario Ejecutivo de la CIP de la OEA y el señor Everton G. Walters, Presidente de PMCA.

22. ACTIVIDADES PORTUARIAS.

- Curso sobre "Puertos y Ciudades entre dos continentes. El Espacio Urbano del Estrecho de Gibraltar", organizado por la Universidad de Cádiz en colaboración con RETE. Se llevará a cabo del 17 al 19 de julio de 2008, en San Roque, Cádiz, España.

<http://www.uca.es/web/actividades/estacionales/2008/200829cursodeveranodeSRQ/?searchterm=xxix%20curso%20de%20san%20roque>

- Seminario Internacional sobre Gestión de Terminales Portuarios Agroalimentarios: Tecnologías e Impacto Económico, se llevará a cabo del 21 al 23 de julio de 2008, en Ciudad de Panamá, Panamá, organizado por la Autoridad Marítima de Panamá (AMP), Puertos del Estado de España y la Comisión Interamericana de Puertos (CIP) de la Organización de Estados Americanos (OEA).
- Seminario Internacional sobre Desarrollo de Puertos Fluviales e Hidrovías, organizado por la Autoridad Portuaria Nacional (APN) del Perú y la CIP de la OEA, se llevará a cabo del 12 al 15 de agosto de 2008, en Ciudad de Iquitos, Perú.



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

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

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