

Boletín Interamericano de Puertos

Publicado bajo mandato de la Comisión Interamericana de Puertos



Organización de los Estados Americanos (OEA)
Comisión Interamericana de Puertos (CIP)

Julio 2007

No. 12

ÍNDICE

- 1. Seminario sobre estrategia hemisférica para incentivar la participación de la Mujer en los asuntos portuarios.**
- 2. Inversionistas chinos interesados en puertos argentinos.**
- 3. Gobierno boliviano proyecta invertir 100 millones de dólares en puertos fluviales.**
- 4. Se suscribió el contrato para la concesión del Puerto Marítimo de Guayaquil.**
- 5. Alianza portuaria contra la contaminación.**
- 6. La APN de Perú y la CIP/OEA establecen un Programa de Cooperación Técnica.**
- 7. EEUU capacita a personal de seguridad de Centroamérica y el Caribe.**
- 8. Inversiones en el puerto de Veracruz alcanzaron un promedio de 60 millones de dólares anuales en el último quinquenio.**
- 9. Panamá analiza rutas marítimas centroamericanas y su logística.**
- 10. Aprueban convocatoria de la licitación para adquirir grúas pórtico para el Callao.**
- 11. Descartan política portuaria común en la Unión Europea**
- 12. Parlamento Europeo prohíbe buques petroleros monocasco.**
- 13. Actividades Portuarias.**

1. Seminario sobre estrategia hemisférica para incentivar la participación de la Mujer en los asuntos portuarios.

Este certamen se desarrolló entre los días 19 y 22 de junio, en Boca Chica, República Dominicana, con una asistencia de más de 65 participantes de veintiún países.

El Seminario tuvo como temario:

- Diagnóstico de la situación regional sobre la participación de la mujer en los asuntos portuarios del hemisferio: Análisis de la situación actual de la mujer por regiones e identificación de obstáculos y dificultades para su integración.
- Programas de organismos internacionales y países observadores ante la OEA, referentes a la participación de la mujer en el sector marítimo portuario.
- Elementos del "Plan estratégico 2008.2011 para incentivar la participación de la mujer en el sector marítimo portuario": Objetivos, metas, plan de acción (actividades y financiamiento"

Se contó con los siguientes expositores:

Dra. Ana Brunet del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo;
Lic. Astrid Castañeda de la API de Puerto Vallarta;
Dra. Lluðelis Espinal, de APORDOM de República Dominicana;
Dra. Vivi Kolliopoulou de WISTA;
Sra Ana Maria Morales, de la AMP de El Salvador;
Srta. Paula Perez, becaria de la OMI;
Contadora Ana Rey de la ANP del Uruguay;
Sra. Dolores Rodriguez, de la Generalitat de Catalunya;
Dra. Elsy Rodriguez, del INEA de Venezuela;
Ing. Darling Rojas de COCATRAM;
Dra. Carmen Serrano de Puertos del Estado de España;
Sra. Mysline Valerie de la Autoridad de Aeropuertos y Puertos de Dominica;
Dra. Geraldine Vasquez de la APN del Perú;

El Secretario Ejecutivo de la CIP, Dr. Carlos M. Gallegos expuso, asimismo, sobre el tratamiento de este tema dentro del sistema portuario americano. Las participantes además de escuchar a los conferencistas se reunieron en grupos de trabajo y aprobaron una propuesta de actividades para ser incluidas como parte del programa de trabajo del Subcomité de la Mujer del Comité Ejecutivo de la CIP.

2. Inversionistas chinos interesados en puertos argentinos.

La reciente visita del Vice-ministro de Transportes de China Weng Meng Yong, encabezando una numerosa delegación de especialistas, principalmente de transporte fluvial, mostró el interés de la República China en inversiones en equipamiento y obras en puertos fluviales argentinos. La delegación china se mostró interesada en proyectos de infraestructura fluvial y marítima, así como tareas de dragado e industria fluvial.

Ricardo Lujan, Subsecretario de Puertos y Vías Navegables, anfitrión de la delegación china, les expuso las obras que se vienen desarrollando dentro del programa 2006-2008. Entre estas están: Puerto Caleta, con una inversión prevista de 50 millones de dólares; Puerto Madryn, inversión de 20 millones de dólares; Comodoro Rivadavia, inversión de 15 millones de dólares. También inversiones en las provincias de Entre Ríos, inversión 5 millones para estructuras a lo largo del Río Paraná, y la provincia de Santa Fe, inversión de 17 millones para la ribera de Rosario.

Mencionó asimismo, proyectos en Tierra del Fuego, 80 millones de dólares; Chubut, 80 millones de dólares; Buenos Aires, 50 millones dólares y Santa Fe, 20 millones de dólares. Se detallaron asimismo, tareas vinculadas al dragado y balizamiento, en algunos pasos en la Hidrovía Paraguay-Paraná. Por último se trataron temas vinculados a la industria naval, en particular, la construcción de buques petroleros y barcasas fluviales de 2,500 toneladas.

Las delegaciones acordaron mantener líneas de comunicación a fin de remitirse informes técnicos y estudios de factibilidad con la finalidad de estudiar posibilidades de inversión y cooperación en equipamiento y obras de infraestructura.

3. Gobierno boliviano proyecta invertir 100 millones de dólares en puertos fluviales.

El Gobierno boliviano tiene proyectado invertir 100 millones de dólares para ampliar y mejorar la infraestructura de los puertos Busch y Quijarro, ubicados sobre el río Paraguay en la provincia Germán Busch del departamento de Santa Cruz.

Ello fue señalado por el Presidente de la República, Evo Morales, quien dijo que es necesario contar con puertos estatales en la zona, que se constituye en una salida para Bolivia al océano Atlántico. Actualmente estos puertos son utilizados por empresarios privados para la exportación de productos agrícolas.

Hoy en día, es la iniciativa privada la que impulsa el transporte fluvial a través de la hidrovía Paraguay – Paraná de importantes cantidades de soya y otros productos hasta puertos argentinos, de donde son embarcados para su traslado a los mercados internacionales.

El Jefe de Estado boliviano, manifestó su interés en que ya no sea solamente el sector privado el que tenga presencia en esa región del país, sino también el Estado. Indicó que para ello se requiere una inversión de por lo menos 100 millones de dólares que posibilite contar con mejor y mayor infraestructura portuaria. Señaló que se necesita un conjunto de barcazas para transportar por lo menos 45 mil toneladas de productos bolivianos por la hidrovía Paraguay – Paraná, entre ellos hierro industrializado una vez que arranque el proyecto del Mutún.

4. Se suscribió el contrato para la concesión del Puerto Marítimo de Guayaquil.

La empresa filipina Containers Terminal Services Inc. (ICTSI) asumió formalmente la administración del Puerto Marítimo de Guayaquil a través de la empresa CONTECON Guayaquil S.A., empresa creada para operar dos de las tres terminales portuarias guayaquileñas (la tercera terminal fue concesionada a Andipuertos en 1999). La concesión le permitirá a la concesionaria operar el puerto por 20 años, el mismo que moviliza actualmente una carga de más de 3,500 millones de dólares. Según fuentes del nuevo operador se prevé una inversión inmediata de alrededor de 80 millones de dólares hasta alcanzar 170 millones en los próximos tres años; la empresa entregó 6 millones de dólares como primera cuota de administración.

Se espera que la concesionaria pueda obtener unos 14 millones de dólares anuales de rentabilidad y reducir los costos de los servicios que se brindan a los usuarios del comercio exterior ecuatoriano, cuya carga cercana al 62% se mueve a través de este puerto. En el año 2006 el puerto generó ingresos por 35 millones de dólares, de los cuales 15 fueron utilidades netas.

El actual Presidente de la Autoridad Portuaria de Guayaquil (APG), Alex Villacrés, indicó que esta institución no desaparecerá y quienes asuman su

conducción deberán mantener las labores sacando adelante los proyectos de la APG en beneficio del comercio del Ecuador.

Por otro lado, la disputa del Municipio de Guayaquil por asumir la competencia del puerto ha sido resuelta por el Presidente Rafael Correa, quien ha considerado que no es conveniente la transferencia de la toda la responsabilidad de la gestión portuaria al municipio, pues se trata de un puerto de alcance nacional. Ha considerado mas bien, que las autoridades locales participen en el Directorio de la Autoridad Portuaria y de esa forma se concrete la relación entre la ciudad de Guayaquil y su puerto.

5. Alianza portuaria contra la contaminación.

Los puertos norteamericanos de Seattle, Tacoma, Vancouver y han establecido recientemente un acuerdo de colaboración por el que fijarán nuevos objetivos en cuanto a la reducción de emisiones contaminantes, especialmente derivadas del uso de combustible en las actividades portuarias.

Según establece la "Estrategia de Aire Limpio para los puertos del Noroeste Pacífico" suscrita por los tres puertos, su objetivo es reducir las emisiones de partículas sólidas de los buques atracados en sus terminales en un 70% y en un 30% las que emiten las máquinas destinadas a la gestión de contenedores antes de 2010. Los puertos indicaron que aún deben consensuarse los objetivos relativos a la actividad de camiones y trenes dentro del recinto portuario, para que Seattle, Tacoma y Vancouver alcancen acuerdos con ambos sectores. Las líneas de actuación derivadas del acuerdo, serán sometidas a las Juntas Directivas de las autoridades portuarias en el próximo otoño nórdico

Por su parte, el puerto de Vancouver ya ha desarrollado estrategias para gestionar las emisiones del transporte terrestre y, recientemente, ha puesto en marcha un programa que exige que todos los camiones dispongan de un Truck Licensing System (TLS) para poder acceder a las instalaciones del puerto.

Asimismo, el departamento de Seguridad Nacional de Estados Unidos ha anunciado el establecimiento de su Rail Test Centre (RTC) destinado a detectar restos de radiación en mercancías transportadas de forma intermodal en el puerto de Tacoma. Este centro identificará y evaluará las posibles cargas radiológicas o nucleares que puedan entrar en Estados Unidos desde las instalaciones ferroviarias de los principales puertos del país, como Tacoma.

6. La APN y la CIP/OEA establecen un Programa de Cooperación Técnica.

En el mes de junio de 2007 la Secretaría General de la Organización de los Estados Americanos (OEA), por medio de la Secretaría de la Comisión

Interamericana de Puertos (CIP), y la Autoridad Portuaria Nacional del Perú (APN) suscribieron un acuerdo de cooperación técnica.

Carlos M. Gallegos Secretario de la CIP/OEA, y Frank Boyle, el Presidente de la APN, firmaron este acuerdo que tiene por objetivo "establecer un marco regulatorio con respecto al desarrollo de un Programa de Cooperación Técnica para la ejecución de proyectos y actividades destinados al fortalecimiento institucional de la APN y del Sistema Portuario Nacional del Perú, y para fomentar el intercambio de experiencias técnicas y mejores prácticas aplicadas para el desarrollo, así como también, para el mejoramiento y modernización de los puertos del Perú".

De la misma manera la implementación de este Programa podrá incluir las siguientes áreas: reformas y modernización de los sistemas portuarios; organización y reformas administrativas; privatización y concesiones; transferencia de tecnología, modernización y automatización; planificación y gestión portuaria; desarrollo institucional; seguridad portuaria integral; protección ambiental portuaria; capacitación y desarrollo del potencial humano; y cooperación internacional.

Las Partes, por medio de sus respectivos coordinadores establecerán un Plan de Trabajo anual en el que se definirán los proyectos y las actividades a realizarse durante ese año. Estos proyectos y actividades serán evaluados periódicamente.

7. EEUU capacita a personal de seguridad de Centroamérica y el Caribe.

La nave de bandera norteamericana HSV 2- Swift, un barco catamarán de alta velocidad, ha venido recorriendo diversos países centroamericanos, tales como Panamá, Nicaragua, Honduras, Guatemala, Belice, República Dominicana y Jamaica, realizando ejercicios sobre seguridad de puertos a personal de estos países. Los entrenamientos son en seguridad portuaria, maniobrabilidad de pequeñas embarcaciones, reparación de motores y liderazgo de oficiales. El objetivo es instar a estas naciones a proveer seguridad dentro de sus aguas territoriales y reducir las tensiones con sus vecinos, de esta manera contribuir a que puedan enfrentar diversos problemas que podrían presentarse, entre ellos, el narcotráfico y el terrorismo.

La actividad busca mejorar la seguridad del área marítima y portuaria, con programas de capacitación que se desarrollan a lo largo de ocho meses en toda la región centroamericana y caribeña; cuenta con aulas debidamente diseñadas y nueve facilitadores que estarán impartiendo sus conocimientos.

El buque HSV 2 SWIFT, es un elemento sumamente especial en la Armada norteamericana. Es operado por el Comando Sur de los Estados Unidos y dirigido por las Fuerzas de Infantería de Marina. Tiene una dimensión de 93 metros de largo, 27m de ancho y 27m de alto, fue puesto en agua en 2003, puede transportar más carga que los buques convencionales (unas 635 toneladas) y realizar abordajes en aguas poco profundas, es decir, cerca de la playa.

Es la nave más rápida del mundo, y puede viajar a más de 850 kilómetros por hora; cuenta con áreas de carga, helipuerto, salas de conferencias, y con una moderna cabina con equipos de navegación altamente avanzados. Tiene como antecedentes que fue usada para dar apoyo logístico durante el esfuerzo de recuperación del tsunami en Indonesia.

En este operativo de cooperación en el campo de seguridad, participan elementos de: Global Fleet Station Command, HSV-2, del equipo de comando de entrenamiento de expedición, del equipo de entrenamiento de la Guardia Costera de Estados Unidos, del Departamento de Estado de los Estados Unidos, de la embajada de los Estados Unidos; junto con funcionarios de la instituciones locales de los países participantes.

8. *Inversiones en el puerto de Veracruz alcanzaron un promedio de 60 millones de dólares anuales en el último quinquenio.*

Durante el período 2001-2006 se invirtieron en el puerto de Veracruz, considerado el segundo en carga de valor comercial de México, cerca de tres mil millones de pesos (360 millones de dólares) y se generaron 34 mil empleos, de los cuales ocho mil son directos, 17 mil indirectos y nueve mil eventuales. Autoridades del puerto señalaron que Veracruz se ha convertido en uno de los principales imanes para las inversiones portuarias públicas y privadas, nacionales y extranjeras.

En el 2002 se recibieron mil 690 buques y para 2006 la cifra se redujo a mil 600; sin embargo, el movimiento de carga pasó de 14.8 millones de toneladas en el 2002 a 18.5 millones de toneladas en el 2006. El movimiento de carga se ha incrementado debido a que los barcos son más grandes o de mayor porte, pero se ha reducido el número de buques que entran al puerto.

Asimismo, aumentó el número de concesionarios y prestadores de servicios portuarios; en el 2000 operaban 17 concesionarios y 29 prestadores de servicios, para el 2006 la cifra se incrementó a 22 concesionarios, 31 prestadores de servicios y 50 prestadores de servicios conexos.

9. *Panamá analiza rutas marítimas centroamericanas y su logística.*

La Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM) y la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) vienen realizando un estudio para analizar las rutas logísticas de Centroamérica. Con dicho estudio se busca reforzar y mejorar el transporte marítimo de carga de la región, facilitando los servicios de cabotaje regional y el transporte marítimo de corta distancia.

La Lic. Zoila Yanisselli, directora encargada de Puertos e Industrias Marítimas Auxiliares de la Autoridad Marítima de Panamá, señaló que la aplicación del estudio ayudará a las autoridades marítimas portuarias a un ordenamiento de sus actividades en la perspectiva de un desarrollo sostenible.

Agregó, asimismo, que también se busca establecer un proyecto de código de conducta ambiental, que facilite el manejo de los puertos en Centroamérica de acuerdo con las nuevas exigencias ambientales. Este código será de carácter voluntario y deberá ser interpretado como una guía orientadora sobre las acciones a realizar dentro del trabajo portuario desde el punto de vista ambiental, para la buena gerencia portuaria. Esto en consonancia a lo que viene ocurriendo en otras regiones del mundo donde diferentes organizaciones han aprobado códigos ambientales, tales como ESPO de Europa, la AAPA en América y el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente.

10. Aprueban convocatoria de la licitación para adquirir grúas pórtico para el Callao.

El directorio de la Empresa Nacional de Puertos (ENAPU) aprobó la convocatoria a la licitación pública para la compra de cuatro grúas pórtico a ser instaladas en el puerto del Callao; dos de muelle y dos de patio, para el servicio a la carga de contenedores. La medida que ha venido siendo reclamada por todos los agentes del sector y que incluso llevó al sector de trabajadores portuarios a decretar un paro preventivo de 24 horas fue anunciada por el Presidente del Directorio de ENAPU, Mario Arbulú.

El valor referencial de esta importante inversión asciende a cerca de 34 millones de dólares americanos, e incluye además de los cuatro equipos, el costo de repuestos, capacitación del personal en el manejo y otros gastos adicionales. El plazo para el otorgamiento de la medida pro rige hasta el 19 de julio próximo y de acuerdo a las normas, la contratación se concretaría la tercera semana del mes de agosto.

Después de la suscripción del contrato, la fabricación e instalación de las grúas pórtico en el Muelle 5 del Terminal Portuario del Callao demandará alrededor de 440 a 660 días, plazo que se definirá como uno de los factores de calificación en el proceso cuyas bases se encontrarán a disposición de los interesados en la página Web del Consejo Superior de Contrataciones y Adquisiciones del Estado (CONSUCODE)

En la costa Pacífico del continente, el puerto del Callao es el que, sin contar con grúas pórtico, tiene más tráfico de contenedores. Se estima que con los nuevos equipos se pasará de movilizar 13 contenedores/hora a movilizar 25 a 30 contenedores/hora logrando una mayor rotación de las naves, pues con la rapidez de descarga reducirán su estadía de 26 a 12 horas, incrementando el número de naves en el Callao.

Por su parte Adolfo Granadino Secretario General del Frente de Trabajadores de ENAPU (FENTENAPU) consintió la decisión, pero dijo que se mantendrán vigilantes ante cualquier obstáculo que se le pudiera poner al proceso.

11. Descartan política portuaria común en la Unión Europea

Tal como se preveía, en la reciente Conferencia Anual de la Organización Europea de Puertos Marítimos (ESPO) se descartó la aprobación de una normativa comunitaria para los puertos europeos.

Después de dos tentativas frustradas, la Comisión Europea (CE) anunció, por medio de su Vicepresidente y Comisario de Transportes, Jaques Barrot, su rechazo a la creación de una normativa portuaria común a todas las terminales europeas y explicó que se atenderá a la elaboración de una comunicación que incluya recomendaciones a los puertos de Europa.

El señor Barrot, que acudió a la clausura de la Conferencia Anual de la ESPO, con el objetivo de anticipar cuáles serán los puntos que incluirán la futura propuesta de la Comisión Europea para una política portuaria común, reconoció la dificultad de aplicar una misma fórmula para todos. "Los puertos europeos han demostrado ser muy diferentes, con modelos de gestión heterogéneos y múltiples fórmulas de integración en las cadenas de suministro", reconoció el Comisario europeo de Transportes. Ante esta realidad, Barrot dejó claro que el futuro de la política portuaria europea no pasa por una nueva directiva, sino a través de "una aproximación a los problemas más moderna, con nuevas herramientas que garanticen la aplicación del Tratado de la UE".

Con respecto a la propuesta que presentará el Comisario el próximo 17 de octubre, cinco serán los ejes de la misma: En primer lugar, una mayor integración de los temas medioambientales en los asuntos relacionados con el desarrollo portuario. "Es tranquilizador saber que los puertos han aprendido la lección y han puesto en la balanza la sostenibilidad como medio para canalizar nuevas inversiones. Creo que una integración medioambiental en las primeras etapas del desarrollo de nuevos proyectos portuarios es imperativo", asegura Barrot. No obstante, advirtió que "antes de empezar a aumentar la capacidad portuaria de un puerto, deberá agotarse la capacidad de las existentes".

En segundo lugar, Bruselas propondrá la creación de una iniciativa de gestión documental sobre mercancías y buques electrónicos, que reduzca los tiempos y genere más eficiencias.

En tercer lugar, se establecerán en los próximos meses unas directrices para la financiación de grandes infraestructuras portuarias, equipamientos y servicios, que se basará en "la transparencia en la aplicación de tarifas y la transparencia en la financiación", reconoció el viernes el comisario europeo añadiendo que, "intentaremos que se aplique a todos por igual la directiva sobre transparencia financiera que se ejerce actualmente a los puertos con unos ingresos superiores a los 40 millones de euros".

En cuarto lugar, se intentará avanzar en la búsqueda de mejores condiciones de trabajo para la estiba, estableciendo mínimos de formación y exigiendo que se cumplan las normas de seguridad.

Finalmente, la Comisión Europea incluirá algunas medidas para que los puertos mejoren su imagen social, proponiendo que se habiliten días de visita al público en general, "para demostrar que la innovación portuaria es clave para el desarrollo económico de una región".

En resumen, lo que Europa ha decidido es que se aplicará una guía de recomendaciones con base en un libro verde o blanco, el mismo que no será obligatorio, pero que recogerá cada una de las propuestas que se han ido lanzando en cada uno de los seminarios y conferencias que se han impartido por todo este continente.

12. Parlamento Europeo prohíbe buques petroleros monocasco.

El Parlamento Europeo aprobó una ley que prohíbe que los buques monocasco entren en puertos europeos o anclen en sus aguas territoriales. Con esta ley se establece que sólo los buques petroleros con doble casco puedan portar bandera de un Estado Miembro.

Los derrames del "Erika" en Francia en 1999 y del "Prestige" en Galicia, España en 2002, ambas naves monocasco, provocaron una gran movilización social en contra de este tipo de embarcaciones. En el primer caso, la nave de origen maltés vertió 3,000 toneladas de combustible; mientras que en el segundo se vertieron el 80% de la 77,000 toneladas que transportaba afectando a seis países y dañando la vida marina hasta el 2012, según los expertos, y que les costara a los españoles mil millones de euros.

Mientras tanto, organizaciones ecologistas españolas mantiene una agresiva política de vigilancia del estrecho de Gibraltar para evitar la circulación de estas naves por sus aguas. Voceros de "Greenpeace" informaron que de los 3,500 buques con los que cuenta la industria petrolera, unos 1,700 son monocasco los cuales tendrán que ser retirados hasta el año 2012, según las normativas de la OMI. La norma europea se adelanta a esta fecha, con la prohibición. La organización ecologista le reclama a la UE que si bien han conseguido acelerar la eliminación de los petroleros, no ha establecido medidas para asegurar la eliminación limpia y segura de estos barcos, corriéndose el riesgo que ante el vencimiento de los plazos, sectores irresponsables de la industria terminen abandonándolos llenos de productos tóxicos en las playas.

13. Actividades Portuarias.

- **Expologística 2007.** Del 4 al 6 de julio de 2007. Ciudad de México, México. <http://www.expologistica.com>
- **Port Security & Safety Seminar.** Del 18 al 20 de julio de 2007. Boston, MA, USA. <http://www.aapa-ports.org>
- **Seminario "El desafío portuario frente a la cadena de transporte, factores de competitividad".** Veracruz, México. Del 25 al 27 de julio de 2007. <http://www.oas.org/cip>

- **Seminario para los países del Caribe sobre Estadísticas, Costos y Tarifas Portuarias.** Kingstown, San Vicente y las Granadinas. Del 27 al 31 de agosto de 2007. <http://www.oas.org/cip>
- **V Reunión de la Comisión Interamericana de Puertos.** Salvador, Bahía, Brasil, del 11 al 14 de septiembre de 2007. <http://www.oas.org/cip>
- **VIII Curso Iberoamericano de Tecnología, Operaciones y Gestión Ambiental en Puertos.** Santander, España. 16 de septiembre al 13 de octubre de 2007. <http://www.puertosantander.es/AULA> / <http://www.oas.org/cip>
- **APPA Annual Convention.** Del 30 de septiembre al 4 de octubre de 2007. Norfolk, VA, USA. <http://www.aapa-ports.org>.
- **Master en Gestión Portuaria y Transporte Intermodal.** Valencia, España. 4 de Octubre de 2007 al 29 de junio de 2008. <http://www.fundacion.valenciaport.com> / <http://www.oas.org/cip>
- **APPA/NAWE/MARAD Programa de Capacitación en la Gestión de Terminales.** Long Beach, CA, USA. Del 15 al 19 de octubre de 2007. <http://www.aapa-ports.org>.
- **XII Curso Iberoamericano sobre Gestión Portuaria.** Madrid, España. 30 de septiembre al 27 de octubre de 2007. <http://www.puertos.es> / <http://www.oas.org/cip>
- **IX Reunión del Comité Ejecutivo de la CIP.** Lima, Perú, del 2 al 5 de diciembre de 2007. <http://www.oas.org/cip>
- **Foro Portuario Iberoamericano sobre Zonas de Actividad Logística.** Lima, Perú. Del 2 al 5 de diciembre de 2007. <http://www.oas.org/cip>

Visítenos en:

<http://www.oas.org/cip/>

Secretaría

Comisión Interamericana de Puertos (CIP)

1889 F St., NW, Washington D.C. 20006, USA

Teléfono: (202) 458-3871, Fax: (202) 458-3517

E-mail: cip@oas.org