



No. 16
Marzo 2008

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

ÍNDICE

1. Inversiones en puertos en la provincia de Buenos Aires, Argentina
2. Empresas de seis países interesadas en Monkey Point, Nicaragua
3. Negocian Francia y Surinam operación conjunta de puertos
4. Panamá: Puertos movieron cuatro millones de TEU
5. Uruguay presionará internacionalmente para conseguir dragar el río hasta Fray Bentos
6. Reducen tarifas de seguridad en puertos mexicanos
7. Congreso del Perú aprueba dejar en libertad a ENAPU para realizar inversiones
8. Venezuela dona 72 millones de dólares a Nicaragua
9. Jamaica. El gobierno replantea y aprueba ley de seguridad portuaria este año
10. La principal naviera de la nación se adhiere al tratado de la ONU de contaminación marina



1. INVERSIONES EN PUERTOS EN LA PROVINCIA DE BUENOS AIRES, ARGENTINA

La ministra de la Asuntos Agrarios y Producción de la provincia de Buenos Aires, Débora Giorgi, enumeró algunas de las obras de infraestructura programadas para distintos puertos de la provincia de Buenos Aires. Se refirió a una inversión privada de 50 millones de dólares, para una primera etapa, y 50 millones en una segunda para que Dock Sud se transforme en el primer puerto que pueda recibir buques porta contenedores de nivel internacional de 700 metros de eslora.

También se refirió a las tareas que se están desarrollando desde el Ejecutivo provincial, en conjunto con el Gobierno Nacional, para la aplicación de un plan en el puerto de Bahía Blanca, lo que sería el proyecto AMBA, que contempla la puesta nuevamente en marcha de los cuatro ramales ferroviarios y los accesos para el puerto. También se avanzará con el diseño de una zona logística y la incorporación de zona franca, en lo que sería toda la ría hacia el puerto de Bahía Blanca y también en la delegación de Coronel Rosales”.

En lo que respecta al puerto de La Plata, la ministra provincial consideró que esta terminal “es una alternativa muy atractiva a la sobrecarga que tiene el puerto de la ciudad de Buenos Aires”.

Detalló que se está trabajando con el puerto de La Plata, en obras sino lo que sería el ensanche del canal, alargue de la escollera, la vinculación con la zona franca, y también con una zona logística.

Con este tipo de proyectos también se avanzará en zonas y puertos muy importantes para lo que es marco del sector agropecuario, como son los de Quequén y San Nicolás. Por último, la titular de Producción indicó que estas tareas tiene por objeto “puertos competitivos” para que “se pueda volcar lo producido de nuestro territorio de la forma más eficientemente posible al resto del mundo y viceversa, como así también ser eficientes en la importación de insumos y ser centros de generadores de valor”.

http://www.mp.gba.gov.ar/historial/08_enero.php

2. EMPRESAS DE SEIS PAÍSES INTERESADAS EN MONKEY POINT, NICARAGUA

El proyecto del puerto de aguas profundas en Monkey Point, en el Atlántico Sur, que costará unos 350 millones de dólares, está interesando a empresas de al menos seis países, y se espera que a más tardar en marzo o abril salga a luz pública la licitación para la ejecución de la obra, informó Virgilio Silva, Presidente de la Empresa Nacional de Puertos, EPN.

Los primeros interesados en el puerto de Monkey Point fueron empresarios de Dubai, Venezuela y España, pero según Silva, también se sumaron inversionistas de Argentina, México, Brasil e Irán.

El funcionario aseguró que promoverán el proyecto en ferias especializadas que se realizarán próximamente en Estados Unidos y en Brasil, para interesar a más empresas en el megaproyecto.

Silva indicó que realizará un viaje con empresarios de Argentina, México y España a Monkey Point, para que conozcan el área donde se construiría el puerto. Añadió que hay una firma mexicana que quiere invertir 50 millones de dólares en equipo portuario para Monkey Point y otra empresa de ese país viene en estos días para valorar la inversión en una carretera hacia lo que será el puerto.

Si los mexicanos construyen la carretera, la inversión del puerto sería a menor escala en cuanto a infraestructura portuaria, señaló el funcionario. El puerto de Monkey Point permitirá al país contar con el primer puerto de aguas profundas en el Atlántico de Nicaragua y hará que la mercadería que se exporta e importa no tenga que utilizar los puertos de Honduras y Costa Rica.



El presidente de la EPN señaló que en el caso de los empresarios de Dubai, han venido tres veces a informarse sobre el proyecto, y en el mes de abril llegarán nuevamente a Nicaragua. Silva dijo que algunas empresas que han venido a conocer sobre el proyecto quieren ver el marco jurídico, pero el país aún no cuenta con la Ley de Puertos. Informó que en estos momentos están en proceso de asignar la elaboración de la ley de Puertos a una empresa estadounidense, para que en cinco o seis meses pueda estar aprobada en la Asamblea Nacional.

El directivo de la EPN manifestó que están trabajando en los términos de referencia de la licitación para la construcción del puerto de Monkey Point. En cuanto a la posibilidad de que las navieras se interesen en llegar a este nuevo puerto, Silva dijo que han conversado con muchas de ellas, incluyendo las más grandes del mundo, como es la Maersk, la que está dispuesta a aportar entre 10 y 15 millones de dólares para invertir en Monkey Point.

Además del moderno puerto, el proyecto en Monkey Point incluye la construcción de una carretera de dos carriles hacia El Rama y un ferrocarril que llegaría hasta el puerto de Corinto. Según la EPN por la carencia de un puerto apropiado en el Caribe, Nicaragua deja de percibir 150 millones de dólares al año, más el costo del comercio de mercaderías locales que usan Puerto Cortés, en Honduras, y Puerto Limón, en Costa Rica.

<http://www.elnuevodiario.com.ni/economia/8704>

3. NEGOCIAN FRANCIA Y SURINAM OPERACIÓN CONJUNTA DE PUERTOS

Surinam y Francia podrían emprender una empresa de operación mixta de puertos que resolverá las dificultades del segundo en su posesión ultramarina de Guayana. El proyecto está en discusión hace meses y se basa en la inversión de unos 50 millones de dólares en la expansión de bahías, precisó John Defares, director de puertos surinamés. Las negociaciones esperan por el cumplimiento de condiciones por la parte surinamesa, incluidas la creación de infraestructura carretera, precisó el funcionario.

Al presente el gobierno surinamés y la Unión Europea realizan estudios de factibilidad para la rehabilitación de la carretera Este-Oeste, dijo la fuente según la cual el plan beneficiará también al estado brasileño de Amapá y estará listo en 2009.

El interés de Francia deriva de la poca profundidad de los puertos guayaneses lo que obstaculiza el atraque de naves de gran calado. Guayana es un departamento francés de Ultramar desde 1946, el territorio es reclamado por Surinam.

<http://www.prensalatina.com.mx/Article.asp?ID=%7B97BCF887-15AB-434D-B0DE-650A01184A5C%7D&language=ES>

4. PANAMÁ: PUERTOS MOVIERON CUATRO MILLONES DE TEU

El sistema portuario panameño movilizó en 2007 cuatro millones de TEU (contenedores de 20 pies de largo) o un crecimiento de 32.2%, en comparación con 2006. Este movimiento significa aproximadamente US\$ 36 millones de ingresos, ya que por el movimiento de un contenedor los puertos pagan al Estado panameño nueve dólares. Los aportes económicos al Estado pueden ser superiores, ya que las terminales portuarias también mueven vehículos y maquinaria, para lo cual existe otra tarifa, dijo el sub administrador de la Autoridad Marítima de Panamá, Carlos Raúl Moreno.

Los puertos de Balboa y Cristóbal, que administra Panama Ports Company (PPC), continúan siendo los dos puertos con mayor porcentaje de crecimiento en comparación con otras terminales de



carga. El gerente de PPC, Alejandro Kouruklis, atribuye este crecimiento a las inversiones que se realizaron durante 2007 en ambos puertos, lo que, según dijo "facilitó el crecimiento de los clientes". Como ejemplo, Kouruklis mencionó el caso de Maersk -que el año pasado inició la llegada semanal de un buque postpanamax- además de las navieras APL, MOL y ZIM. En Cristóbal, el crecimiento de 106.2% se atribuye a Seaboard Marine, Melfi Marine y Costa Container Line. PPC ejecuta una inversión de US\$ 300 millones en Balboa, correspondiente a la fase 4 y 200 millones en Cristóbal, de la primera fase. "A finales de enero estaremos recibiendo cuatro grúas pórticas nuevas, para un total de 18 grúas pórticas en Balboa y así apoyar el crecimiento de nuestros clientes", añadió el gerente de PPC.

Por otra parte se informó que ya fueron entregados los pliegos para la licitación de los puertos de Aguadulce, Isla Colón en Bocas del Toro y un muelle en Almirante, donde solo se espera que lleguen las empresas interesadas para invertir en ellos. Fernando Solórzano, administrador de la Autoridad Marítima de Panamá (AMP), explicó que lo que se busca es la modernización de los puertos para tener una mayor generación de empleo. Aseguró que las concesiones administrativas son para desarrollar las actividades, y los puertos siguen siendo de la AMP, por lo que no van a ser privatizados.

<http://www.maritimoportuario.cl/new/ver-noticia.php?pagina=5015>

5. URUGUAY PRESIONARÁ INTERNACIONALMENTE PARA CONSEGUIR DRAGAR EL RÍO HASTA FRAY BENTOS

El gobierno uruguayo responderá a las necesidades y urgencias de la pastera de Botnia (empresa que la Argentina considera contaminante) presionando internacionalmente para lograr que se drague el canal Martín García que es la llave de ingreso a Nueva Palmira e incluso hasta el puerto de Fray Bentos, en el río Uruguay. Para ello, firmó un acta acuerdo con la Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial (ONUDI), cristalizando la creación de una oficina del organismo de acuerdo a lo pactado el 20 de noviembre de 2007 en la Cancillería uruguaya.

Expresamente se proponen "promover el desarrollo de sistemas fluviales". Esto es: "Continuar el dragado de mantenimiento del Canal Martín García a 32 pies; iniciar el dragado del río Uruguay hasta Fray Bentos, a un calado mínimo de 26 pies, para viabilizar los proyectos que componen el complejo de puertos del Litoral".

En un comunicado de la cancillería uruguaya (N° 129/07) se anunció que el 20 de noviembre del año pasado, el ministro de Relaciones Exteriores, Reinaldo Gargano, suscribió "con el señor Alberto F. Di Liscia, Representante de la ONUDI y Jefe de la Oficina Regional en Uruguay un Acuerdo entre el Gobierno de la República Oriental del Uruguay y la Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial (ONUDI), relativo al establecimiento de una Oficina Regional de la ONUDI en Uruguay".

En otra documentación de la ONUDI se señalan las necesidades de dragar en función de las consecuencias del desarrollo forestal de Fray Bentos. Allí se sostiene que: "Si observamos la morfología del Bajo Río Uruguay, podemos constatar que entre el kilómetro 0 y aproximadamente el kilómetro 108 en las cercanías del Puente General San Martín, aguas arriba del Puerto de Fray Bentos, el río presenta un cauce principal único muy ancho; en cambio a partir de allí y aguas arriba, comienzan a diversificarse los ramales del cauce del río con abundante formación de islas".

Y subraya: "Esto también se refleja en las profundidades del río y en las necesidades de dragado; mientras que en los 108 primeros kilómetros, entre Nueva Palmira y Fray Bentos, es necesario dragar cuatro pasos entre Fray Bentos y Concepción del Uruguay es necesario dragar al menos doce pasos y mucho mayor volumen. Esto nos conduce a pensar que sólo hasta el kilómetro 108



del río valdría la pena considerar la posibilidad de profundizar aún más los dragados que se han mencionado”, sostiene la ONUDI.

Y agrega: “La necesidad de una mayor profundización de ese tramo del río Uruguay comprendido entre el kilómetro 0 y el kilómetro 108 tendría ya su justificación en el intenso desarrollo portuario a que obligará la entrada en producción masiva, a muy breve plazo, del plan de desarrollo forestal del Uruguay, y particularmente de las áreas forestales del litoral y norte del país, que prevé para el año 2010 más de diez millones de metros cúbicos y que exigirán mucha infraestructura portuaria para su exportación”.

También se subraya que “cabe destacar que el conjunto de toda la infraestructura portuaria existente hoy en el país es insuficiente para movilizar apenas la mitad de esos volúmenes anuales de madera, por lo que es imprescindible concretar desde ya las ampliaciones de puertos previstas, particularmente en Fray Bentos, y apoyar el desarrollo de emprendimientos portuarios privados”.

Eso no es todo, la ONUDI se refiere a la industria celulósica de manera indirecta pero clara, para justificar la necesidad del dragado. El organismo señaló: “Consideramos entonces que a muy breve plazo será necesaria la profundización mediante dragado a 28 pies del tramo del Bajo río Uruguay comprendido entre el kilómetro 0 y el Puerto de Fray Bentos para convertir a éste y otros puertos que se desarrollen en sus cercanías, en los puertos de ultramar más interiores de dicha vía navegable, operables compatiblemente con los calados admisibles en el Río de la Plata”.

“Este desarrollo de los puertos y vías navegables del Bajo Uruguay deberá ser respaldado también por un amplio proyecto de renovación y mejoramiento de la red ferroviaria del norte del Río Negro que confluye a Fray Bentos y de su conexión con el sistema ferroviario de la Mesopotamia argentina, donde también se está desarrollando un enorme plan de desarrollo forestal e industrial derivado de la madera, al cual los puertos de la región de Fray Bentos podrán brindar un muy importante servicio logístico de transporte”.

<http://www.analisisdigital.com.ar/noticias.php?ed=1&di=0&no=74384>

6. REDUCEN TARIFAS DE SEGURIDAD EN PUERTOS MEXICANOS

Con la finalidad de mejorar la competitividad de los puertos mexicanos, la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante (CGPMM) decidió reducir en un 17 por ciento la Tarifa de Seguridad que había entrado en vigor el 1 de febrero de 2005.

Dicha Tarifa se implementó derivado de las obligaciones de carácter internacional que México adquirió debido a la creación del Código Internacional para la Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (Código PBIP), el cual se originó a raíz de los sucesos del 11 de septiembre de 2001 en los Estados Unidos.

Aunque el cobro que se realizaba era ligeramente inferior al promedio que se registra en los demás puertos latinoamericanos, se consideró fijar menores niveles de cobranza esto permitirá la entrada de más líneas navieras y un mayor número de rutas, por lo tanto México competirá de mejor manera dentro de los mercados internacionales de los que ya es partícipe.

Por otra parte, independientemente de la disminución tarifaria, México aún mantiene el cumplimiento de las disposiciones comprometidas en los convenios internacionales marítimos portuarios en los que la nación se encuentra inmersa.

Con lo anterior se busca mejorar los servicios hacia los usuarios de los puertos mexicanos, sin que con ello se deteriore el nivel de seguridad que se ha alcanzado por la implantación de las



disposiciones internacionales del Código PBIP y por las que México ha sido calificado como uno de los países que se ha consolidado en materia de seguridad marítima portuaria.

<http://mx.invertia.com/noticias/noticia.aspx?idNoticia=200801311955> TRM 64187060

7. CONGRESO DEL PERÚ APRUEBA DEJAR EN LIBERTAD A ENAPU PARA REALIZAR INVERSIONES.

Luego de varios meses de debate y con una votación unánime y multipartidaria, la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso dio luz verde al proyecto de ley de Fortalecimiento y Modernización de la Empresa Nacional de Puertos del Perú (Enapu), dando de esta manera un paso importante para mejorar la competitividad de los terminales portuarios del país, principalmente del Callao.

El dictamen autoriza a Enapu a realizar inversiones en infraestructura y equipamiento de cada uno de los puertos a su cargo, según como lo establece el Plan de Desarrollo Portuario, las cuales se realizarán de manera prioritaria en el Callao. Asimismo, la empresa portuaria queda exceptuada de la normativa del Sistema Nacional de Inversión Pública (SNIP) y del Consejo Nacional de Contrataciones y Adquisiciones del Estado (Consucode), además de quedar fuera del ámbito de Fonafe (Fondo Nacional de Financiamiento de la Actividad Empresarial del Estado), al igual que Petroperú.

En otro de los artículos, se autoriza a Enapu a constituir consorcios empresariales portuarios regionales, los cuales promoverán la inversión destinada a fortalecer, desarrollar y modernizar, de manera prioritaria, los puertos públicos de Ilo, Paita, Salaverry, Chimbote, Pisco, Iquitos y Yurimaguas.

La iniciativa también plantea que, a propuesta del directorio, la Junta General de Accionistas aprobará la aplicación de las utilidades netas de la empresa en proyectos de inversión en el terminal portuario del Callao y los demás puertos de su titularidad. Dichas utilidades también se destinarán a la creación de un fondo previsional.

La congresista Susana Vilca, presidenta de la Comisión de Transportes, resaltó la importancia de la aprobación del dictamen frente a la amenaza de la privatización. "El Estado debe proteger sus puertos y desterrar la idea de que son malos e ineficientes y que sólo los extranjeros pueden operarlos", aseveró la parlamentaria. La noticia fue bien recibida por el secretario general de Fentenapu, Adolfo Granadino, quien espera que el dictamen sea aprobado en el corto plazo por la Comisión Permanente del Parlamento. "Hay mucho por hacer en Enapu, como la compra de otras grúas pórtico que permitirá potenciar de manera total al Puerto del Callao", comentó.

Sin embargo el proyecto de ley no ha sido bien recibido por el sector empresarial. Así, el presidente de la Asociación Peruana de Operadores Portuarios, Carlos Vargas, sostuvo a Correo que no está a favor de una medida de este tipo. Consideró que una empresa del Estado debe contar con los controles necesarios que le permitan a su vez garantizar la inversión y ser eficiente. "No es bueno ir de un extremo a otro", comentó, al tiempo de pedir a los congresistas que verán el tema para su aprobación definitiva que sean conscientes de que no es conveniente tanta flexibilización.

Por su parte, el presidente del gremio empresarial Confiep, Jaime Cáceres, mencionó que si el propósito es que Enapu quede fuera de la normativa del Fonafe, SNIP y Consucode para agilizar la modernización de los puertos, es difícil oponerse pero, acotó, lo ideal es que el sector privado asuma las tareas de Enapu.



En tanto, la Cámara de Comercio de Lima (CCL) indicó que el proyecto aprobado no es la salida más eficiente para impulsar la modernización de la infraestructura portuaria. "La competitividad del Perú necesita que los congresistas piensen en el beneficio del Perú y no sólo resguarden sus intereses políticos", señalaron.

http://www.larepublica.com.pe/component/option,com_contentant/task,view/id,202844/Itemid,/

http://www.correoperu.com.pe/paginas_noticia.php?nota_id=62419¬a_seccion=12&seccion=ECO_NOMIA&anterior=1

<http://blog.pucp.edu.pe/item/19033>

8. VENEZUELA DONA 72 MILLONES DE DÓLARES A NICARAGUA

Nicaragua recibirá 72 millones de dólares del Gobierno venezolano que serán destinados a programas para erradicar el hambre y a proyectos energéticos y sociales, según ha anunciado hoy el presidente Daniel Ortega. El mandatario nicaragüense declaró ello a su retorno de Venezuela, donde asistió a la VI Cumbre de la Alternativa Bolivariana para las Américas (ALBA).

Uno de los proyectos que se llevarán a cabo será la construcción de un puerto marítimo de aguas profundas en el municipio de Bilwi, principal puerto del norte del Caribe. Ortega aseguró que las intenciones del presidente venezolano, Hugo Chávez, son las de ayudar a Nicaragua a desarrollar su infraestructura.

<http://www.americaeconomica.com/portada/noticias/300108/nrnicaragua.htm>

http://www.nicaraguaahoy.info/dir_cgi/topics.cgi?op=view_topic;cat=NoticiasGenerales;id=6953

9. JAMAICA. EL GOBIERNO REPLANTEA Y APRUEBA LEY DE SEGURIDAD ESTE AÑO

Derrick Smith, Ministro de Seguridad Nacional, ha dicho que el Gobierno va a tomar medidas para reforzar la seguridad en los puertos de la nación, incluyendo la re-presentación y aprobación de la Ley de Seguridad Portuaria a finales de año.

El Ministro dijo que la legislación, entre otras cosas, prevé la creación de un solo organismo responsable de la seguridad en los puertos y almacenes generales de depósito. "Tengo la intención de tener conversaciones con mi homólogo Mike Henry, Ministro de Transporte y Obras Públicas, a fin de que, este proyecto de ley podría ser examinado de nuevo, reestablecido y asegurarse de que sea aprobado dentro de términos legales, a finales de este año", afirmó.

El cambio, va acorde con los esfuerzos del Gobierno por reducir el tráfico ilícito de drogas y armas de fuego, así como a hacer un llamamiento a todos los jamaicanos de bien, a unirse en la lucha.

"Nosotros como nación debemos continuar aumentando nuestras acciones, en contra de estos contrabandistas, astutos y adinerados, quienes en muchas ocasiones, logran llevar a cabo sus negocios ilícitos. Debemos mantener nuestra posición, porque si no lo hacemos, a pesar de los de los esfuerzos a nivel internacional, no vamos a tener éxito ", señaló el Ministro de Seguridad.

También felicitó el "fuerte trabajo del personal de servicio al cliente, quienes están al mando y quienes son subordinados. Continúen haciendo su trabajo. Apreciamos sus esfuerzos, no sólo en el logro de los ingresos para el Gobierno, sino también el papel que juegan para minimizar los problemas con respecto a los negocios ilícitos en nuestro país. Les digo, sigan siendo profesionales, sigan siendo honestos con la más alta integridad y continúen adelante con su buen trabajo".



http://www.jis.gov.jm/security/html/20080128T0800000500_14083_JIS_GOV_T_TO_RE_TABLE_A_ND_PASS_PORT_SECURITY_ACT_THIS_YEAR.asp

10. LA PRINCIPAL NAVIERA DE LA NACIÓN SE ADHIERE AL TRATADO DE LA ONU DE CONTAMINACIÓN MARINA

Las Bahamas, donde se encuentran la tercera flota de buques más grande del mundo, se ha adherido a la Organización Internacional Marítima (OIM), a los convenios, que tienen por objeto, desacelerar la contaminación ambiental en la alta mar, anunció el organismo de las Naciones Unidas.

La nación caribeña se ha adherido a la Convención Internacional Harmful Anti-fouling Systems, en los buques de 2001 (conocido como el Convenio AFS), y al Convenio Internacional de responsabilidad civil por daños, causados por la contaminación de aceite Bunker de 2001 (Convenio Bunkers).

El Convenio AFS requiere que las partes, en el pacto, prohíban o restrinjan el uso nocivo de Harmful Anti-fouling Systems, en los buques que enarbolan su pabellón, operan bajo su autoridad o que entran en sus puertos, astilleros y terminales marítimas. La adhesión de las Bahamas, significa 28 Estados integrados, que comprende el 43,79 % de la flota mundial de buques, que ya han ratificado el tratado, el cual entrará en vigor el 17 de septiembre.

La convención de Buques, tienen por objeto, garantizar una pronta y adecuada indemnización, disponible para quienes sufren daños causados por derrames de hidrocarburos, transportados en los buques. Este pacto entrará en vigor el 21 de noviembre.

<http://www.un.org/apps/news/story.asp?NewsID=25498&Cr=ship&Cr1=marine>