



No. 23
Abril 2009

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

ÍNDICE

1. X REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CIP EN BUENOS AIRES
2. IMPACTO DE LA CRISIS EN EL PUERTO DE BUENOS AIRES
3. PUERTO DE NASSAU RECIBIRÁ LOS BARCOS MÁS GRANDES DEL MUNDO
4. CRISIS ECONÓMICA EN LA ACTIVIDAD MARÍTIMO PORTUARIA CHILENA
5. SE MANTIENE EN CURSO LICITACIÓN EN PUERTO SAN ANTONIO EN CHILE
6. EL GOBIERNO DEFINIRÁ EL FUTURO DEL PUERTO DE MANTA EN ECUADOR
7. PUERTO DE GUAYAQUIL CUENTA CON DOS MUELLES NUEVOS
8. PUERTO SECO EN LOJA, ECUADOR, PROYECTADO A LARGO PLAZO
9. FERIA SEATRADE 2009 EN MIAMI
10. EEUU: DIFICULTAD EN REVISIÓN DE CONTENEDORES QUE INGRESAN AL PAÍS
11. SOMBRÍO ESCENARIO PARA EL TRANSPORTE MARÍTIMO MUNDIAL
12. DISMINUYE CARGA EN PUERTOS PANAMEÑOS
13. CANAL DE PANAMÁ: PROPUESTAS PARA CONSTRUIR LAS NUEVAS ESCLUSAS
14. PUERTOS CLANDESTINOS QUE OPERAN ENTRE PARAGUAY Y BRASIL
15. TERMINAL PORTUARIA DE PAITA EN PERÚ CONCESIONADA A CONSORCIO TPE
16. PROYECTOS PORTUARIOS DEL PERÚ CON INVERSIÓN PRIVADA DE MÁS DE US\$ 2.000 M.
17. NUEVO SISTEMA NACIONAL DE PUERTOS EN VENEZUELA
18. NUEVA LEY DE PUERTOS EN ESPAÑA
19. LA ORGANIZACIÓN EUROPEA (ESPO) SE REUNIÓ EN BARCELONA, ESPAÑA
20. NUEVOS MIEMBROS ASOCIADOS EN LA CIP
21. ACTIVIDADES PORTUARIAS



1. X REUNIÓN DEL COMITÉ EJECUTIVO DE LA CIP EN BUENOS AIRES

Con la asistencia de más de ciento sesenta participantes, entre ellos delegados de los países miembros de la OEA, países observadores, representantes de organismos internacionales e invitados, se llevó a cabo la X Reunión del CECIP. Se adoptaron 24 resoluciones en las que se aprobó el plan de trabajo de los doce subcomités y los cuatro Comités Técnicos Consultivos (CTC) de la CIP para el 2009; y entre otros, se destacan los siguientes puntos:

Se suscribió el proyecto final de la "Declaración de Panamá sobre Lineamientos para la Protección Ambiental Portuaria" donde se formulan diversas recomendaciones al sector portuario encaminadas a preservar el ambiente y el entorno de los puertos del continente. Dicho documento será elevado a la Comisión en su próxima reunión.

Se acordó estrechar la colaboración con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) señalándose se haga extensivo el procedimiento para que el mismo sea aprobado con el Banco Mundial.

Se convino en elegir a una nueva empresa editorial para la publicación de la Revista de la CIP la cual fue la empresa Anuario Portuario y Marítimo- Global Ports de Argentina.

Se aprobó la celebración de la "Primera Convención Hemisférica sobre Protección Ambiental Portuaria" en Foz de Iguazú (Brasil) en julio del presente año, y la Primera Convención Hemisférica sobre Logística y Competitividad Portuaria" a realizarse en México en el 2010.

Finalmente se realizó el panel sobre "El impacto de la crisis financiera en el sector portuario", en el que se pudo concluir que está disminuyendo el movimiento de las cargas en los puertos así como algunos proyectos de inversión y que la generación de empleo está siendo afectada. Pero paradójicamente también se mencionó que las inversiones en infraestructura portuaria pueden ser claves para la reactivación de la economía. Entre los especialistas que participaron se encontraban los de Argentina, Chile, México y Perú y el representante de la CAF.

2. IMPACTO DE LA CRISIS EN EL PUERTO DE BUENOS AIRES

Los puertos de todo el globo vienen reflejando drásticas caídas en los niveles de actividad. Buenos Aires no es la excepción. Así lo admitieron fuentes de Terminales Río de la Plata (concesionaria de las terminales 1, 2 y 3 de Puerto Nuevo). "El volumen del último bimestre cayó un 35%. No estábamos preparados para una caída tan fuerte", señalaron.

TRP cerró 2008 con una caída del 5% respecto de 2007, y las perspectivas para 2009 no son mejores. "Día a día el volumen sigue bajando. Llegan menos buques y menos contenedores, de importación y exportación", agregaron. Pese a reconocer que la situación es crítica para todos, las inversiones de la terminal (una grúa súper post panamax, comprada a mediados de 2008 que estará operando en noviembre, además de equipos de playa) seguirán su curso.

La situación es idéntica en Exolgan. "Tuvimos una caída del 28%. Cerramos 2008 con 370.000 TEU, contra 350.000 de 2007. Para este año, con suerte moveremos 290.000", sostuvo un directivo de la terminal de Dock Sud. La terminal de Dock Sud también está en plena expansión. Para principios de 2010 se espera la llegada de dos grúas súper post panamax, de las que ya se pagó el anticipo. Sigue en estudio un préstamo para la construcción de 400 metros adicionales de frente de muelle. Dos bancos ya dieron marcha atrás con la financiación, pero la Corporación Financiera Internacional (IFC, por sus siglas en inglés), del Banco Mundial, todavía analiza un préstamo de US\$ 50 millones. La expansión -que incluye obras de dragado- supone una inversión total superior a los US\$ 100 millones.

Fuente: La Nación, Argentina



3. PUERTO DE NASSAU RECIBIRÁ LOS BARCOS MÁS GRANDES DEL MUNDO

Robert Garraway Ingeniero del Ministerio de Trabajo y Transporte de Las Bahamas informó que la empresa, una compañía holandesa Royal Boskalis West-minster NV ha ganado el contrato para dragar 1.53 millones de metros cúbicos de arena y de fango del puerto de Nassau para permitir el acoderamiento de acomodar las naves más grandes del mundo. El contrato es por 45 millones de dólares.

El ingeniero Garraway dijo que el dragado del puerto debe concluirse en noviembre para permitir atracar los mega-cruceros de la Royal Caribbean "Project Génesis" y "Oasis of the Seas, una nave de 5.400 pasajeros que debe arribar en diciembre.

La empresa Royal Boskalis es bastante conocida por sus trabajos de dragado, pero también construye puertos y canales, así como proporciona servicios de transporte terminales.

Fuente: Jamaica Gleaner

4. CRISIS ECONÓMICA EN LA ACTIVIDAD MARÍTIMO PORTUARIA CHILENA

El sostenido crecimiento que venía registrando la actividad marítimo portuaria chilena, con incrementos que alcanzaron entre 12% y 40% en el movimiento anual de carga por Valparaíso en los últimos tres años, dejó paso a las cifras rojas con que la crisis internacional está marcando a la generalidad de los sectores económicos.

Entre noviembre de 2008 y enero último la transferencia de carga cayó un promedio de 18%. La exportación de productos industriales bajó en más de 34% y la importación de vehículos en 24%. La fruta ha ido al alza respecto del periodo anterior, pero también es cierto que esa vez la temporada frutera se atrasó y las ventas se resintieron a causa de las heladas y la sequía de 2007.

Un difícil año enfrenta el sector a raíz de la crisis internacional, que se traduce en menor demanda por transporte marítimo y operación portuaria.

La emergencia golpea a la demanda mundial y por ende al comercio exterior chileno: la última encuesta mensual del Banco Central revela una caída del 41,7% en el aporte de las exportaciones al producto y del 29% de las importaciones en los dos primeros meses del año respecto del mismo periodo de 2008.

En Terminal Pacífico Sur (TPS), concesionario de Empresa Portuaria Valparaíso (EPV), que transfiere el 85% de la carga que mueve este complejo, los volúmenes han ido a la baja desde noviembre de 2008. "No creo que esto vaya a cambiar, por lo menos en este primer semestre", expresa el gerente general, señor Roberto Zilleruelo. Agrega: "Nadie se atreve a pronosticar que los volúmenes no vayan a bajar. Sin duda vamos a tener un 2009 con resultados negativos en cuanto a la transferencia de volúmenes. Y están siendo impactadas tanto las exportaciones como las importaciones".

Fuente: El Mercurio de Valparaíso

5. SE MANTIENE EN CURSO LICITACIÓN EN PUERTO SAN ANTONIO EN CHILE

Luego de una reunión sostenida por dirigentes del sector marítimo-portuario con el presidente del directorio de la Empresa Portuaria San Antonio, EPSA, señor Patricio Arrau; el dirigente de la Federación de Trabajadores Marítimo Portuarios de San Antonio, FETRAMAPORSA, señor Sergio Vargas, comentó los alcances del encuentro, confirmando que la licitación y adjudicación de la



concesión del Frente Multioperado Espigón a privados se mantiene en pie para este año, no hay cambio de planes.

La orden que tiene la empresa portuaria del gobierno es seguir adelante con el proceso de licitación del puerto de San Antonio, "hay que tener claro que estos procesos no son vinculantes entre los puertos de la V región ni de Chile, cada empresa tiene autonomía para gestionar sus propios negocios y procesos, así que el proceso de licitación sigue su marcha", reiteró.

Fuente: Diario El Proa

6. EL GOBIERNO DEFINIRÁ EL FUTURO DEL PUERTO DE MANTA EN ECUADOR

Los directivos de Autoridad Portuaria de Manta (APM) conversaron sobre el futuro del puerto y pusieron sobre la mesa todas las irregularidades del TIDE, subsidiaria de la empresa china Hutchinson, que abandonó la terminal marítima el pasado 28 de febrero. La señora Lucía Fernández, presidenta del Directorio de APM, informó que una de las salidas para el puerto es que pase a ser una terminal pública, aunque lo más probable, dijeron las autoridades, sería ceder la concesión del contrato a otra empresa. Hélive Angulo, Gerente (e) de APM, sostuvo que ya han hablado con empresas portuarias de primer nivel de España, Venezuela y China. No obstante, no dio sus nombres "hasta que el diálogo sea oficial".

La firma china decidió abandonar sus operaciones debido a discrepancias con el Gobierno ecuatoriano, que le retiró un añadido al contrato para la construcción de un puerto pesquero adyacente a la terminal de carga, que no formaba parte de la concesión, por 55 millones de dólares. Días después la señora, informó que la empresa china Hutchison había remitido una carta a esa dependencia con el objeto de retomar conversaciones respecto a la construcción del Puerto de Transferencia de esa ciudad. Esto, según dijo, con el propósito de no perder la concesión o al menos quedar en buenos términos en torno al convenio. Pero ahora, según la Sra. Fernández, Hutchison "espera que el señor Presidente de la República, quien decide, ponga las condiciones a una nueva entrega de la concesión".

Fuente: Negocios; Ecuador Inmediato

7. PUERTO DE GUAYAQUIL CUENTA CON DOS MUELLES NUEVOS

Una terminal turística y un muelle para remolcadores de naves son los nuevos servicios que ofrece la Autoridad Portuaria de Guayaquil (APG). La firma que administra el puerto marítimo, CONTECON, inauguró las obras y el acceso a la terminal multipropósito donde se podrán parquear más de 300 camiones que transportan las frutas con fines de exportación.

La inversión supera los USD 8 millones y permitirá mejorar los servicios para los navieros y el sector turístico ya que contarán con un área para atracar y visitar los locales comerciales (duty free) y la ciudad.

El Ing. Luis Cao, Gerente de CONTECON, contó que con estas obras se podrá ampliar la capacidad instalada de los muelles para recibir más barcos y mejorar el servicio de transporte del banano.

"Ahora las naves pequeñas que ocupaban espacios en los muelles tendrán su propio atracadero". La empresa concesionaria tiene previsto invertir en 2009 \$ US 40 millones para ampliar los muelles y los patios para los contenedores. Hasta el momento la empresa ha incorporado equipos de grúa, portacontenedores y reforzamiento en los pisos de los patios.



El Ing. César Humberto Palacios, presidente de la APG, dijo que se alista la contratación para la construcción de los patios de comida con 14 locales, áreas verdes y oficinas valorados en USD 4 millones. “El sector bananero tendrá sus propias oficinas en el puerto para que realicen todos los trámites”.

El Ing. Cao expresó que la crisis mundial redujo la movilización de la carga en un 20 % en los últimos dos meses. “No hay nadie de los puertos del mundo que se haya salvado de una disminución de los volúmenes de carga en términos navieros y portuarios. Acá se han reducido las cargas de las importaciones y exportaciones”.

Fuente: El Comercio (Ecuador); CRE Satelital

8. PUERTO SECO EN LOJA, ECUADOR PROYECTADO A LARGO PLAZO

El Ing. Alex Villacrés, subsecretario de Puertos y Transporte Marítimo Fluvial; el abogado Edwin Ayora, miembro de la Comisión de Regulación Portuaria; y, el alcalde de Loja, señor Jorge Bailón Abad, mantuvieron una reunión de trabajo, con el propósito de analizar la creación de un “Puerto Seco” en Loja, que sería el primero en el país.

La idea de cristalizar esta propuesta que será a largo plazo, beneficiará no sólo a esta ciudad sino a El Oro y Zamora, dijo Edwin Ayora, miembro de la Comisión Regulación Portuaria. La primera conexión sería con Puerto Bolívar, el segundo enlace con la labor minera y una tercera unión el desarrollo de una empresa nacional no metálica. A decir de Ayora existen los medios geográficos y la viabilidad necesaria para ejecutar la obra.

Las autoridades fueron claras en especificar que el proyecto es a largo plazo, y de ejecutarse la obra se podrá mantener nexos comerciales no sólo a lo interno de la región, sino además, con Brasil y el resto de la cuenca del Pacífico. El Subsecretario de Puertos y Transporte Marítimo mostró su predisposición para hacer realidad esta iniciativa, a través de su Subsecretaría. Dijo que Puerto Bolívar, Loja y Puerto Morona están considerados dentro de un sistema integral, por ello esta idea será analizada.

Fuente Diario Crónica (Loja, Ecuador)

9. FERIA SEATRADE 2009 EN MIAMI

Seatrade 2009 se celebró con el objetivo de convertirse en una reacción a la actual situación que corren los puertos de cruceros todo el mundo. Representantes de todos los enclaves con algo que decir en este tipo de tráfico se reunieron en uno de los foros más importantes del mundo de este sector.

Este año, una de las novedades más importantes fue un extenso programa de ponencias que puso encima de la mesa los retos a los que se enfrentan puertos, empresas y navieras. En el panel “El estado de la industria” previsto intervinieron el presidente de Carnival Cruise Lines, Gerald Cahill, el presidente de Royal Caribbean International, Adam Goldstein, el presidente de Azamara Cruises, Daniel Hanrahan, el presidente de Holland America Line, Stein Kruse y el presidente de NCL Corporation, Kevin Sheeman.

Por otra parte, la mesa redonda “Escala del mercado del cruceros” analizó el incremento de la demanda con la participación de ejecutivos como el director gerente de Hapag Lloyd Cruises, Sebastian Ahrens, el presidente de Seabourn Cruise Line, Pam Conover, el presidente de Cristal Cruises, Gregg Michel, el presidente de Silversea Cruises, Amerigo Perrazo y el presidente de American Cruise Lines, Charles Robertson.



Las necesidades del sector de cruceros en cuanto a naves de nueva construcción y a la modernización de la capacidad actual a medio plazo fue el tema de debate de los representantes de varias empresas navales como el presidente de Fincantieri Cantieri Navali Italiani, Corrado Antonioni, el vicepresidente de R.S. Platou, Gustave Brun-Lie y el director gerente de Lloyd Werft Bremerhaven, Werner Lüken, además de delegados de varias consultoras marítimas.

El panel "El humor del mercado" analizó cuestiones como las condiciones de mercado de Norteamérica y Europa y las perspectivas de crecimiento de regiones como Asia y Latinoamérica con la participación del vicepresidente de Royal Caribbean Cruises, Michael Bayley, el analista Tony Peisley y el director ejecutivo de TUI Cruises, Richard Vogel. Bajo el epígrafe "Una nueva geografía para la industria del crucero", se abordaron aspectos como la revisión de las estrategias de itinerarios de las compañías y los efectos que esos planes tendrán para el transporte en los próximos dos a tres años.

El último día se desarrollaron cuatro sesiones que analizaron cuestiones como el potencial del tráfico de cruceros en México, el desarrollo de los grupos, el fomento de las atracciones turísticas en destino y la sostenibilidad medioambiental de la industria, respectivamente.

Fuente: Veintepies

10. EEUU: DIFICULTAD EN REVISIÓN DE CONTENEDORES QUE INGRESAN AL PAÍS

La Secretaria de Seguridad Nacional de EE.UU., Janet Napolitano, advirtió que el Gobierno de su país no podrá cumplir su meta de revisar todos los cargamentos que entran al país para 2012 para detectar materiales radiactivos, y pidió "nuevas tecnologías" para mejorar la vigilancia fronteriza.

La señora Napolitano, destacó, sin embargo, que el Gobierno de EE.UU. no podrá cumplir al cien por ciento su meta de revisar, para el año 2012, todos los cargamentos que entran a los puertos del país para detectar materiales radiactivos. Además de los problemas de infraestructura, Napolitano destacó que el cumplimiento de esa meta "requiere acuerdos con muchos países".

La meta de 2012 es, en realidad, una exigencia de una ley aprobada por el Congreso en 2007, y el antecesor de Napolitano, Michael Chertoff, también mantuvo en su momento que EE.UU. no podría cumplir con ese plazo. Se calcula que 11,5 millones de contenedores entran por los puertos de EE.UU. cada año.

Incluso, la Alianza de Aduanas y Comercio, una red voluntaria de exportadores, se comprometió a entregar información sobre los contenedores para agilizar sus trámites. Pero el Congreso aprobó en 2007 una ley que exige la revisión total de todos los contenedores que, según sus detractores, es costosa y no mejorará la seguridad.

Según la Fundación Heritage, la exigencia del Congreso afectará a más de 700 puertos y más de 2.100 rutas marítimas. La sola adaptación de equipos para revisar los cargamentos tendría un costo de aproximadamente ocho millones de dólares por cada ruta marítima, dijo recientemente la señora Jena Baker McNeill, analista de asuntos de seguridad nacional de la Fundación.

Heritage no es la única en criticar el plazo de 2012, ya que una veintena de países y las principales asociaciones ligadas al sector empresarial también han expresado consternación por el impacto de la ley de 2007.

Sobre este tema la Delegación de los Estados Unidos, ante la X Reunión del CECIP, se ha comprometido a absolver todas las inquietudes que los países miembros de la CIP tuvieran respecto a estas disposiciones. Para esto dirigirse al representante de este país ante la CIP.

Fuente: ADN.es (España)



11. SOMBRÍO ESCENARIO PARA EL TRANSPORTE MARÍTIMO MUNDIAL

Analistas sostienen que la crisis ha llegado “más rápido y más fuerte” que cualquiera de las anteriores, y que durará más tiempo. Una visión apocalíptica del futuro, en la que la pérdida de funcionalidad de los mercados del transporte marítimo dispara un brote de proteccionismo en el comercio y la creación de flotas nacionales, es descrita en una revisión de la actual crisis presentada por la consultora independiente Consultants on Maritime Transport (COMT).

El análisis provee una de las evaluaciones más sombrías que se hayan difundido al dominio público, sobre el curso potencial de la crisis del “shipping”. El equipo de COMT compuesto por cuatro profesionales, incluye a William Cooper, un ex banquero del ámbito del transporte marítimo, con experiencia en los ciclos económicos desde principios de la década del 70.

Los analistas argumentan que la actual crisis naviera ha llegado “más rápidamente y más fuerte” que cualquiera de las anteriores, y que amenaza a ser más larga aún que la infame depresión de los 70. “Creemos que sus efectos sobre los otros mercados globales será considerable”, reza el informe.

El informe sostiene que resulta inevitable que muchos astilleros que operan en economías de libre mercado tales como Japón o Corea del Sur fracasen por una combinación de cancelaciones y falta de pago. No obstante los autores creen que China, que ha tenido enormes problemas para garantizarse fuentes de provisión de materias primas a largo plazo y que planea la expansión de su producción de acero y de su capacidad de construcción de barcos, tomará muy probablemente una aproximación diferente.

“Frente a los mismos factores (cancelaciones y falta de pago), China continuará probablemente construyendo buques ya acordados entre 2009 y 2012, pero ahora por su propia cuenta. A medida que su flota nacional crece, dará prioridad a sus propios buques en detrimento del tonelaje charterado del mercado libre”. Como resultado, ellos creen muy probable que China controlará, directa o indirectamente, a más de un tercio de la flota mundial de cargas secas para el año 2012.

Fuente: Nuestromar

12. DISMINUYE CARGA EN PUERTOS PANAMEÑOS

El número de barcos que llegan al puerto de Balboa semanalmente se ha reducido de 35 embarcaciones en temporada alta a 18 buques en estos meses. Despídos y reducción de la jornada laboral diaria son algunas de las medidas que han adoptado los operadores portuarios, para hacerle frente a la crisis internacional en este sector.

El impacto ha sido mayor en el movimiento de mercancía de los puertos asiáticos hacia Estados Unidos, donde ha disminuido drásticamente el consumo por el debilitamiento de la economía, comentó una fuente. Sin embargo, en los puertos donde se maneja carga con destino a Latinoamérica, el efecto ha sido menor, ya que en esta región ha habido un mayor movimiento comercial, añadió.

El movimiento de contenedores en 2008 terminó con 4.6 millones de TEU, 600 mil más que en 2007. Durante los primeros meses de 2009 ha habido una caída en el movimiento de carga, aunque los datos oficiales no se han dado a conocer.

“La carga ha disminuido en relación con el mismo periodo de 2008. Sin embargo, hay que agregar que los primeros cuatro meses son los usualmente más bajos de todo el año, por la naturaleza del flujo de carga”, dijo el director de Mercadeo de Panama Ports Company (PPC), señor Rommel Troetsch.



PPC lleva a cabo una inversión de 300 millones de dólares en la ampliación del puerto de Balboa. El contrato con la naviera china Cosco era uno de los principales motivos para la ampliación. “El apuro de agrandar el puerto era el contrato con Cosco, pero ahora todos estos planes se vinieron abajo”, dijo una fuente ligada a la empresa. Se han percibido los efectos de la crisis mundial en Balboa con la disminución de la carga de Asia y Suramérica.

En el Atlántico, los puertos de Manzanillo y Evergreen también han sentido el efecto, pero con menos fuerza debido a que los países del Caribe y el resto de Latinoamérica tienen una mejor situación económica.

Fuente: La Prensa (Panamá)

13. CANAL DE PANAMÁ: PROPUESTAS PARA CONSTRUIR LAS NUEVAS ESCLUSAS

Panamá recibió tres propuestas para el diseño y construcción de las nuevas esclusas del canal interoceánico que atraviesa el país, el principal contrato del proyecto en marcha de ampliación de la vía, calculado en 5.250 millones de dólares.

El director de contratación de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), señor Adriano Espino, encabezó la ceremonia pública, en la que tres de los cuatro consorcios precalificados para competir por el proyecto entregaron la documentación requerida y el coste estimado de la obra.

Las propuestas recibidas fueron: de Bechtel, Taisei y Mitsubishi Corporation; C.A.N.A.L. (integrada por ACS Servicios, Comunicaciones y Energía; Fomento de Construcciones y Contratas, Acciona Infraestructuras; Hochtief Construction AG y Constructora ICA) y Unidos por el Canal (Sacyr Vallehermoso, Impregilo, Jan de Nul y Constructora Urbana).

Según el señor Espino, Panamá, “un país pequeño, afronta así un proyecto de envergadura mundial”. El representante de C.A.N.A.L., señor Miguel Manchón, declaró la complacencia del grupo por participar en este proceso que calificó de “largo y arduo”, ensombrecido además por la llamada ley de retorsión, con la que Panamá puede restringir la participación en infraestructura pública de empresas de países como España que consideran esta nación un paraíso fiscal.

Del Grupo Unidos por el Canal, el señor Antonio Zaffroni subrayó que participar en la ampliación de la vía interoceánica panameña es ya una muestra de prestigio y solidez en el mercado de la construcción y aseguró que la licitación se ha desarrollado bajo exigentes requisitos y garantías internacionales.

El proceso de elaboración de las propuestas se prolongó durante 18 meses. Los documentos entregados con el diseño original y proyección de la obra de cada consorcio incluyen el presupuesto del trabajo, que se tendrá que medir con el estimado final de la ACP, todos montos secretos hasta el día en que se conozca la evaluación técnica de las propuestas, aproximadamente en el mes de junio. La cotización inicial de la ACP para el proyecto fue de 3.350 millones de dólares, incluyendo en esa suma la construcción de las bañeras o tinas de almacenado de agua que permitirán reciclar ese recurso en cada tránsito, y las contingencias o imprevistos.

La evaluación de los diseños técnicos comenzó a cargo de un equipo técnico de 15 expertos de la ACP y cerca de 40 asesores internacionales.

El proyecto de ampliación del Canal, que prevé un aumento de su capacidad de carga de 300 a 600 toneladas al año, se inició en junio de 2007 y está previsto que concluya en 2014, año de su centenario.

Fuente: Diario del Puerto (España)



14. PUERTOS CLANDESTINOS QUE OPERAN PARAGUAY Y BRASIL

Unos 300 puertos clandestinos fueron ubicados por la Receita Federal a lo largo de los 1.545 kilómetros perimetrales del lago Itaipú. Estos puertos y la frontera seca en Canindeyú son los principales puntos por donde entra contrabando desde el Paraguay.

“Más de 300 puertos clandestinos hemos identificado con trabajos de campo y vía satélite en el lago Itaipú”, dice Gilberto Tragancin, delegado de la Receita Federal en Foz de Yguazú. Explica que en estos momentos los mayores puertos de entrada de contrabando proveniente del Paraguay son estos puntos sumados a la frontera seca en la zona de Saltos del Guairá (Canindeyú).

Las cifras son alarmantes para ambos países: En los últimos 8 años y 2 meses han incautado unos 424 millones de dólares aproximadamente en mercaderías. El ranking está encabezado por cigarrillos que han llegado a un máximo de 12 millones dólares en incautaciones, electrónica, que ha llegado a casi 14 millones de dólares el año pasado, y la informática, ha crecido hasta alcanzar unos 12,400 millones dólares en el 2007.

Se indagó sobre el por qué no controlan la zona considerando que son los más afectados, para lo cual el consultado admite que es imposible: “Por un puerto que cerramos o que se cierra, inmediatamente vuelven a abrir otros”, asegura mientras acepta que sobre todo en el caso del contrabando de cigarrillos, más del 70% de la infraestructura es comandada por brasileños.

Fuente ABC Color (Paraguay)

15. TERMINAL PORTUARIA DE PAITA EN PERÚ CONCESIONADA A CONSORCIO TPE

La Agencia de Promoción de la Inversión Privada, Proinversión, adjudicó la concesión del Terminal Portuario de Paita, al consorcio Terminales Portuarios Euroandinos (TPE), en el marco de la política de modernización de puertos y desarrollo económico que impulsa el gobierno peruano.

El consorcio TPE (integrado por las empresas Tertir Terminais Portugal S.A. (Portugal), Cosmos Agencia Marítima S.A.C. (Perú) y Translei S.A. (Perú)), se adjudicó la buena pro al presentar una propuesta tarifaria de US\$120.00 para contenedores de 20 pies, y US\$ 151.43 para los contenedores de 40 pies, (lo que representa la mínima tarifa establecida en las bases del concurso). La empresa ganadora asimismo, realizará una inversión adicional de 100.8 millones de dólares.

De acuerdo a las bases del concurso público, el consorcio TPE está comprometido a construir durante la Primera Etapa de la concesión, un nuevo muelle de contenedores, doce hectáreas de patio de contenedores y un dragado de menos 13 metros de profundidad. Asimismo, está comprometido a adquirir una Grúa Pórtico de Muelle y dos Grúas Pórtico de Patio.

De acuerdo al contrato de concesión, al llegar a los 180 mil TEUS, el consorcio ganador de la buena pro deberá adquirir adicionalmente una Grúa Pórtico de Muelle y dos Grúas Pórtico de Patio. En tanto, en la Tercera etapa, una vez que el tráfico de contenedores llegue a los 300 mil TEUS, deberá reforzar el muelle espigón existente, construir el área de respaldo y adquirir dos Grúas Móviles.

Proinversión informó que de acuerdo al contrato de concesión, el consorcio ganador está obligado a contratar a los trabajadores de ENAPU que laboran en Paita (43 en total), así como a cumplir con las normas medioambientales y de seguridad exigidas para los terminales portuarios a nivel mundial.

Fuente: Agencia Andina (Perú)



16. PROYECTOS PORTUARIOS DEL PERU CON INVERSIÓN PRIVADA DE MÁS DE US\$ 2,000 M.

La cartera de proyectos portuarios, entre concesiones e iniciativas privadas, que se ejecutará con inversión privada durante los próximos años suma alrededor de 2,000 millones de dólares, informó hoy el presidente de la Autoridad Portuaria Nacional (APN), Vice Almirante (r) Frank Boyle. “Tenemos más de una docena de proyectos portuarios en cartera y esperamos que la mayoría de ellos podrían iniciarse este año, mientras que la inversión involucrada asciende algo más de 2,000 millones de dólares”, declaró.

Adelantó que el proyecto portuario cuya construcción está más próxima a iniciarse es el puerto de la compañía Vale de Brasil -antes Compañía Vale do Rio Doce (CVRD)- en Bayóvar, región Piura, con el fin de exportar los fosfatos de la zona. “En ese terminal portuario ya recibió la aprobación de la APN para el inicio de obras y estimamos que pudiera estar listo hacia inicios del 2011, y la inversión a emplear estaría entre los 60 y 80 millones de dólares”, refirió.

“Mientras que la inversión que calculamos con las concesiones de los puertos de Salaverry (La Libertad) está entre los 60 y 80 millones de dólares, en General San Martín de Pisco (Ica) sería alrededor de 50 millones de dólares, y en San Juan de Marcona (Ica) llega a 150 millones de dólares, todos estos en una primera etapa”, señaló el almirante Boyle.

Agregó que se espera captar hasta 40 millones de dólares con la concesión del puerto de Llo (Moquegua), otros 55 millones con el puerto fluvial de Yurimaguas (Loreto), hasta 29 millones con el puerto de Pucallpa (Ucayali) y 20 millones con el terminal de Iquitos (Loreto).

Además, mencionó que con los proyectos de puertos para minerales de Santa Sofía Puertos, Chancay Ports y Oporosa, en la zona norte de las regiones Lima y Callao, se podría llegar a invertir hasta 160, 500 y 200 millones de dólares, respectivamente.

“También tenemos el proyecto de Ancón (en Lima) de Santa Sofía Puertos donde estamos hablando de 200 millones de dólares de inversión”, mencionó.

Asimismo, aseveró que la minera Shougang planea invertir 250 millones de dólares en mejorar el puerto de San Nicolás en Ica para colocar un nuevo sistema de carga de minerales.

Fuente Agencia Andina (Perú)

17. NUEVO SISTEMA NACIONAL DE PUERTOS EN VENEZUELA

El presidente Hugo Chávez firmó dos decretos que crean empresas nacionales que se encargarán de supervisar los puertos y aeropuertos de Venezuela. Los decretos se convirtieron en ley tras su publicación en la *Gaceta Oficial* de Venezuela.

Bajo la forma de Sociedad Anónima que se denominará Bolivariana de Puertos y Bolivariana de Aeropuertos "esta empresa queda adscrita al Ministerio de Obras Públicas y Vivienda. Son una corporación", dijo Chávez en un mensaje a la nación por radio y televisión. Al decretar la creación de la Corporación Bolivariana de Puertos y la Corporación Bolivariana de Aeropuertos, el Presidente Chávez criticó el estado en que estaban varias terminales aeroportuarias y marítimas que parecían "desiertos", con pistas "resquebrajadas" debido al abandono.

La Asamblea Nacional, aprobó a comienzo de marzo una reforma a la ley de descentralización que autoriza al Ejecutivo para intervenir las autopistas, puertos y aeropuertos que estén bajo control de las gobernaciones y alcaldías.



El Presidente Chávez desde entonces viene realizando la toma militar de los puertos y aeropuertos basado en esa nueva regulación que la oposición sostiene que viola la Constitución que prevé que es "competencia exclusiva de los estados" todo lo relacionado con la "administración y aprovechamiento de carreteras y autopistas nacionales, así como de puertos y aeropuertos de uso comercial, en coordinación con el Ejecutivo".

Fuente: Associated Press; El Financiero en Línea

18. NUEVA LEY DE PUERTOS EN ESPAÑA

El Consejo de Ministros español aprobó el Proyecto de Ley de modificación de la Ley 48/2003 sobre el régimen económico y la prestación de servicios de los puertos de interés general, que supone un impulso a la modernización y mejora de la competitividad de los puertos.

Con esta modificación se refuerza la autonomía de gestión y funcionamiento de las autoridades portuarias, que dispondrán de tasas propias por el uso de la infraestructura, de conformidad con sus estructuras de gastos.

El Consejo de Ministros consideró que esta ley proporcionará al sistema portuario español las herramientas indispensables para incrementar su capacidad competitiva, en calidad y precio, de forma que la oferta integral de los puertos aporte unas prestaciones de mayor calidad, con la participación de empresas privadas coordinadas por autoridades portuarias, que recuperan un amplio margen de autonomía de gestión y funcionamiento.

El Consejo de Ministros acordó modificar los Títulos I y III de la Ley, recogidos en el artículo primero y segundo del citado Proyecto de Ley, así como modificar algunos otros títulos plasmados en el artículo tercero. Las medidas aprobadas quieren dirigirse a la diferenciación de la oferta de servicios de las empresas estibadoras y estimular la competencia entre ellas. De esta forma, se fomentarán las autopistas del mar, con el fin de hacer más atractivo el transporte marítimo. También se permite adaptar las condiciones de prestación del servicio de recepción de desechos a las peculiaridades de tráfico de cada autoridad portuaria.

En relación a la modificación del Título III, relativo a la prestación de servicios, las modificaciones más sustanciales son:

1. Medidas para garantizar que las empresas estibadoras dispongan e personal en plantilla, en relación laboral común, para cubrir al menos el 25% de las jornadas. }
2. Medidas para estimular la contratación de personal en relación laboral común por parte de las empresas estibadoras, incluyendo esta posibilidad entre los elementos que puntúan la hora de establecer los plazos de autorización para el servicio de manipulación.
3. Habilitación a las comunidades autónomas para incrementar la contratación de personal en relación laboral común por encima del umbral establecido con carácter general.

Fuente Veintepies

19. LA ORGANIZACIÓN EUROPEA DE PUERTOS (ESPO) SE REUNIÓ EN BARCELONA, ESPAÑA

El puerto de Barcelona fue el escenario del taller del Comité de Logística e Intermodalidad de la Organización Europea de Puertos (ESPO), sobre la revisión de la Red Transeuropea del Transporte (TEN-T).



El seminario tuvo como objetivo consensuar la posición de los puertos sobre la revisión de la Red Transeuropea de Transporte que está promoviendo la Comisión Europea (CE). En los años 90 cuando la CE definió por primera vez la Red Transeuropea de Transporte para poder cohesionar el mercado único europeo y vertebrar el territorio a través de unas infraestructuras de transporte eficientes. Ahora después de 15 años, la CE pretende adaptar las líneas estratégicas de esta red en la realidad actual y los retos de futuro, basados principalmente en la ampliación de la Unión Europea, las nuevas exigencias del cambio climático, las necesidades de mejorar las conexiones con los países vecinos y el refuerzo de la competitividad y la Intermodalidad.

La posición consensuada por el comité de la ESPO, reunido en Barcelona será decisivo en la definición de la nueva política de transportes europeo, ya que este órgano es el principal interlocutor de la CE en materia de logística e Intermodalidad. Como representante de la Unión Europea Dimitrios Theologitis y Gudren Schulze han expuesto los objetivos que persiguen en el citado documento y han recogido las propuestas planteadas por los representantes de la ESPO.

La posición de los puertos sobre la estrategia europea de transportes será presentada oficialmente en la Asamblea General de la ESPO en mayo en Marsella. Esta estrategia implica superar el anterior modelo de transportes, basado en una red densa de muchos proyectos estatales dispersos y no siempre conectados entre sí. En cambio, el modelo de red central estaría basado en una serie de proyectos prioritarios que quedarían unidos para así explotar mejor las ventajas y beneficios comunes.

El secretario general de la ESPO, Patrick Verhoeven, destacó que la nueva estrategia de transportes de la Unión Europea pretende orientarse de manera más decisiva en las necesidades económicas de la Unión Europea: “Hasta ahora se ha impuesto la tendencia de priorizar el transporte de pasajeros y la Alta Velocidad, pero ha llegado el momento de potenciar el transporte de mercancías como un instrumento clave para hacer las empresas europeas más competitivas. También es necesario incorporar elementos de sostenibilidad para poder hacer frente a las nuevas necesidades que comporta el proceso de cambio climático.

Fuente: Veintepies

20. NUEVOS MIEMBROS ASOCIADOS EN LA CIP

Se vincularon dos nuevos Miembros Asociados al Comité Técnico Consultivo (CTC) de Logística y Competitividad de la Comisión Inter-Americana de Puertos (CIP) de la Organización de los Estados Americanos (OEA).

El primero de ellos, la Asociación de Terminales y Operadores Portuarios A.C. de México, es una empresa constituida en el año 1996, la cual es reconocida como “el interlocutor del sector de terminales y operadores portuarios, validado por la representatividad que le otorgan las 40 terminales del país asociadas a la organización que operan carga contenerizada, graneles agrícolas, minerales y líquidos; carga general y atienden cruceros entre otras”. www.terminalesportuarias.com

De otra parte, el Puerto de Miami quien recientemente se incorporó al CTC, es conocido como el “Puerto número uno en puertos para cruceros en el mundo y como el más grande puerto de contenedores en Florida. Es un importante contribuidor en la economía local y del Estado pues durante el año fiscal 2008 recibió a más de 4.1 millones de pasajeros de cruceros y aproximadamente 7.4 millones de toneladas de carga fueron transitadas a través del Puerto de Miami. Los negocios de cruceros y carga incluyen aproximadamente 176.000 trabajadores y su impacto económico en el Miami-Dade County excede los \$17 billones de dólares”. www.miamidade.gov/portofmiami/



21. ACTIVIDADES PORTUARIAS

- “Tercera edición del Curso de Especialista en Derecho Marítimo Internacional”, organizado por el Instituto Marítimo Español, y se realizará del 14 de abril al 18 de diciembre de 2009. www.ime.es/ime/ime_formation_on-line_derecho_maritimo_internacional_introduccion.php
- “III Encuentro Argentino de Transporte Fluvial”, organizado por el Instituto de Desarrollo Regional y con el auspicio entre otros de la Comisión Inter-Americana de Puertos (CIP) de la Organización de los Estados Americanos (OEA), y se llevará a cabo el 27 de abril de 2009, en Rosario, Provincia de Santafé, Argentina. www.transportefluvial.com/main.html
- “Conferencia sobre Administración Ejecutiva 2009 de la APPA”. Tendrá lugar del 4 al 8 de mayo de 2009 en Tampa, Florida, y es organizada por la Administración Americana de Autoridades Portuarias (AAPA). www.aapa-ports.org/Espanol/seminario.cfm?itemnumber=11181
- “Curso online en Economía Marítima”, 2da Edición, organizado por el Instituto Marítimo Español del 4 de mayo al 24 de julio de 2009. www.oas.org/cip/docs/cursos/29_curso_online_ecomar_esp_mayjul09/convocatoria.pdf
- “XXXI Conferencia del Consejo de Cooperación Aduanera del Caribe (CCLEC)” a ser realizada por la Aduana Francesa en Martinica FWI en colaboración con la Secretaría del CCLEC. Tendrá lugar en el Hotel La Batelière del 12 al 14 de mayo de 2009. www.cclec.net/
- “X Curso Iberoamericano de Tecnología, Operaciones y Gestión Ambiental en Puertos”, organizado por Puertos del Estado de España, Autoridad Portuaria de Santander, Universidad Internacional Menéndez Pelayo, Universidad de Cantabria y la Comisión Interamericana de Puertos (CIP) de la Organización de los Estados Americanos (OEA), que se llevará a cabo del lunes 18 de mayo al viernes 12 de junio de 2009, en Santander, España. www.oas.org/cip/docs/cursos/10_curso_tecyamb_santander/convocatoria.pdf
- XXVI Conferencia Mundial de Puertos de la IAPH (Asociación Internacional de Puertos) bajo el tema “orientados al comercio, abrir al futuro” que será realizada por la Autoridad Portuaria de Génova y tendrá lugar del 23 al 29 de Mayo en Génova, Italia. www.iaphconference.com/
- “Vigésima Conferencia Internacional en Capacitación Portuaria”, organizada por Puertos del Estado de España, a celebrarse del 31 de mayo al 3 de junio de 2009 en Constanza, Rumania. www.iptc-online.net/main/mprofile.html
- “Programa de Becas para la realización de Pasantías en Entidades y Empresas Portuarias Españolas 2009”, organizado por Puertos del Estado y tendrá lugar del 25 de septiembre al 23 de octubre en España. www.oas.org/cip/docs/cursos/30_pasantias_espana_09/convocatoria.pdf
- Sea Cargo Americas & Air Cargo Americas organizado por el World Trade Center de Miami y el Puerto de Miami, del 4 al 6 de noviembre de 2009 en Miami, Florida. <http://www.seacargoamericas.com/>