

**ÍNDICE**

1. Desarrollo de puertos de Buenos Aires
2. Puerto de Bahía Blanca seguirá creciendo
3. Nueva terminal de contenedores para La Plata
4. En el 2009 estará finalizada la terminal de cruceros en Mar del Plata
5. Nueva legislación para puertos privados del Brasil a punto de concretarse
6. Se presenta Código de Conducta Ambiental Portuaria para provincia de Santa Fe
7. La minera brasileña vale, invierte en la construcción de buques de transporte
8. Puerto de Valparaíso aplaza licitación
9. Terminal portuario de Arica activa su sistema de protección
10. Fuerte programa de inversiones en el puerto de Buenaventura, Colombia
11. Se analizaron ventajas y desventajas de puertos ecuatorianos
12. Las grúas para el Puerto de Guayaquil se construyen en China
13. Puertos de El Salvador, largo compás de espera
14. Aseguran protección contra el terrorismo en puertos de Guatemala
15. Naviera japonesa NYK atracará nuevamente en puertos hondureños
16. Reformarán la Ley de Puertos en México para atraer inversiones
17. Invertirán 5 mil millones de dólares en Punta Colonet
18. Un nuevo puerto para Veracruz, México
19. Manzanillo en México apunta a ser uno de los puertos más grandes de Norteamérica
20. Panamá busca convertirse en centro de logística mundial
21. En enero 2009 comenzarán a operar fajas transportadoras de minerales en puerto del Callao
22. Creció tráfico de contenedores en puertos del Callao, Paita, Ilo y Salaverry
23. Nuevas obras en puerto peruano de Salaverry mejorarán eficiencia de comercio exterior
24. Mejoramiento de la vía de acceso al puerto del Callao requiere 120 millones de dólares
25. Proponen asegurar carga de contenedores en región Asia-Pacífico en marco de la APEC.
26. Aduana dominicana podrá detectar material radiactivo en puertos
27. Nueva autoridad portuaria del Paraguay en lucha contra la corrupción
28. Uruguay licita nuevo muelle y dragado en puerto de Montevideo
29. Inquietud por alza de tarifas en terminal de puerto de Montevideo
30. Renovada certificación de Puertos de Sucre en Venezuela



- 31.** Proyectan construcción de Puerto Bolívar en Zulia y modernización del puerto de La Guaria en Venezuela
- 32.** Comisión Europea busca mejorar conectividad entre puertos y zonas logísticas
- 33.** Inversión pública en puertos españoles
- 34.** Nuevas autoridades portuarias
- 35.** OEA – CIP, Le Havre y SOGET S.A. firman acuerdo de cooperación
- 36.** Próximas actividades portuarias



1. DESARROLLO DE PUERTOS DE BUENOS AIRES

La Ministra de Defensa de la República Argentina, Nilda Garré y el Gobernador de la provincia de Buenos Aires Daniel Scioli, suscribieron un convenio que permite a la provincia concretar diversos proyectos portuarios en zonas actualmente bajo jurisdicción del Ministerio, a través de la Armada Argentina.

Durante el encuentro, desarrollado en la Sala Belgrano de la cartera de Defensa, los funcionarios acordaron que la provincia desarrolle proyectos en zonas actualmente bajo jurisdicción de las bases de Puerto Belgrano, de Mar del Plata y de Río Santiago, informó ese ministerio en un comunicado.

El acuerdo permitirá al gobierno provincial ampliar el funcionamiento portuario en los alrededores del Puerto Coronel Rosales (cercano a Bahía Blanca) para facilitar la salida de la creciente producción de granos del país. En tanto, en Mar del Plata se transferirá un área para ampliar el funcionamiento del Puerto; y se analizará la utilización conjunta de la Escollera Norte, contemplando una terminal de cruceros y un paseo recreativo.

El gobernador Daniel Scioli dijo que el acuerdo “permitirá optimizar la utilización de la infraestructura de los puertos de Bahía Blanca, Mar del Plata y La Plata, que son estratégicos para todo el desarrollo productivo y la llegada de inversiones”.

Las tierras serán incorporadas a la jurisdicción portuaria provincial de modo tal de expandir los límites de los Puertos de Mar del Plata, La Plata y Coronel Rosales, y fomentar el desarrollo de emprendimientos productivos/logísticos/turísticos. El proceso de inversiones en las terminales portuarias sigue creciendo; sólo en anuncios de empresas privadas la cifra asciende a más de 750 millones de dólares. Entre esos anuncios ya oficializados por las empresas se cuentan el de Louis Dreyfuss en Bahía Blanca por USD 127 millones; y el Proyecto Potasio Río Colorado, también en Bahía Blanca, por USD 170 millones.

En el caso del Puerto La Plata, se trata de tierras de la Escuela Naval, cuya incorporación a la jurisdicción portuaria es relevante para avanzar en el desarrollo del Puerto Intermedio (zona de Islas) y Exterior, y fomentar así el emplazamiento de Terminales para la operación de carga general, rodante y contenedores - objetivo éste compartido por el Consorcio de Gestión del Puerto y el Ministerio de Asuntos Agrarios y Producción.

Por su parte, en el caso del Puerto de Mar del Plata, la iniciativa se inscribe en el objetivo compartido por la Provincia y el Municipio de impulsar la actividad turística y deportiva, lográndose con ello una integración armónica entre el Puerto y la Ciudad. El acuerdo involucra a la Escollera Norte - ya que su desarrollo adquiere especial relevancia en el marco del Bicentenario, cuya celebración incluye una Regata Internacional que hará escala en el Puerto provincial - y también alrededor de 3,5 hectáreas en la zona de las avenidas Martínez de Hoz y Juan B. Justo, dentro de la Base Naval Mar del Plata. En este caso el acuerdo prevé que la Provincia adquiere los terrenos.

Por último, el acuerdo Nación-Provincia también prevé el traspaso de tierras de la Base Puerto Belgrano y su incorporación a la actividad portuaria provincial, en el marco de un desarrollo integral de la Ría de la Bahía Blanca. Se trata de aproximadamente 250 hectáreas y 3.500 metros de costa en la zona de Baterías, en la base Puerto Belgrano, frente al canal de acceso al Puerto de Bahía Blanca de 45 pies de calado, ideal para el desarrollo de actividades industriales, portuarias y logísticas. La incorporación de tierras se hace mediante una concesión de uso por 30 años a título oneroso.

Fuente: Zonanortediario.com



2. PUERTO DE BAHÍA BLANCA SEGUIRÁ CRECIENDO

Profundizar la relación entre el Puerto y la ciudad de Bahía Blanca a través de una reserva costera o frente marítimo, para captar nuevamente la presencia del vecino y que éste vuelva a sentir que vive en una ciudad-puerto, es uno de los múltiples desafíos que se trazó el actual presidente del Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca (CGPBB), doctor Jorge Otharán. "Tengo la absoluta convicción de poder aportar decisiones políticas", dijo el titular del CGPBB.

"Es uno de los tantos proyectos por concretar. Hay que reconocer que por sus características geográficas, el Puerto de Bahía Blanca tiene su capacidad continental acotada en cuanto a posibilidades de crecimiento; por eso es necesario que todos los actores generen acuerdos para aprovechar el espacio de la mejor manera posible", dijo el Dr. Otharán, quien trazó un balance de sus meses de gestión, donde se destacan, entre otros temas, la futura obra de ampliación de 50 pies de calado del muelle local.

"El Puerto de Bahía Blanca va a seguir creciendo. Debemos anticiparnos a no generar una colisión entre los beneficios obtenidos por el desarrollo comercial y el funcionamiento ordinario de la ciudad; nos obliga a tener una fuerte intervención en el ante puerto, tanto en materia logística como en vías de comunicación y ferroviaria".

"No tengo dudas que estamos frente al mejor puerto marítimo del país y que gran parte de la suerte de este sitio tiene que ver con la complementación con el Paraná inferior, con el sistema Rosario-Santa Fé y con los puertos de la Hidrovía, donde por una cuestión de calado - 37 pies- necesitan venir a hacer completamiento a nuestros 45 pies".

"La intención es agrandar el hinterland. Bahía es un puerto cerealero, en cuanto a cargas generales, y a través de los contenedores incorporó frutas y otras variables que no se manejaban en el pasado. Hemos recorrido el sur de Mendoza, San Juan y La Pampa como provincias con necesidades de egresar sus productos".

"Finalizada la expansión territorial, y cumplimentados los usos que tiene el puerto, hay que pensar en la optimización de lo que tenemos. Analizar tasas de uso de cada uno de los muelles, generar una mayor actividad de recambio tecnológico de parte de las terminales con sus medios de elevación y de acopio, para que esto nos permita velocidad (menos tiempo de espera de los barcos) y abundar en la denominada conectividad marítima, en generar una profundización a 50 pies que nos libere de las mareas y así tener más tiempo para poder sacar barcos de gran calado".

"Estamos trabajando tanto con profesionales del Consorcio de Gestión como del Instituto Argentino de Oceanografía (IADO) y otros organismos contratados. Cuando se draga y cala a 50 pies aparece un movimiento de corrientes internas; y esto hay que atenderlo y evolucionar hacia mayores profundidades, siempre que sea pacífico, a los efectos de lograr el trazado definitivo".

Fuente La Nueva Provincia (Bahía Blanca, Argentina)

3. NUEVA TERMINAL DE CONTENEDORES PARA LA PLATA

El gobernador de la provincia argentina de Buenos Aires, Daniel Scioli, suscribió un acuerdo por la construcción de una terminal de contenedores en el puerto de La Plata, informó el gobierno provincial. El proyecto estará a cargo del consorcio Tecplata, formado por el empresario argentino Ricardo Román y el grupo filipino International Container Terminal Services (ICTSI). "Será una inversión privada a riesgo, 100%", señaló el empresario. El principal accionista de Tecplata es ICTSI, con el 75%, y Loginter -empresa cuyo titular es el señor Román- es el socio minoritario que invitó a la empresa filipina a participar de la iniciativa.



El consorcio invertirá US\$250 millones, de los cuales US\$180 millones se destinarán a obras de construcción y dragado que se ejecutarán en los primeros 18 meses de la concesión. Durante el período de concesión, que se prolongará por 30 años, las inversiones sumarán US\$350 millones. "Esta inversión abrirá un proceso de desarrollo del puerto de La Plata que hará posible que esta terminal ocupe el lugar que sus condiciones naturales ofrecen", indicó el gobernador Scioli.

El puerto de La Plata está ubicado en una posición estratégica, porque conecta la navegación fluvial con la marítima, y también cuenta con buenos accesos viales. La nueva terminal comenzará a operar el 2009 y debiera manejar en un principio 400.000 contenedores TEU anualmente. Esta cifra equivale al 25% del tráfico de contenedores que se movilizan en el país. Con el desarrollo del puerto de La Plata se busca crear una alternativa competitiva al puerto uruguayo de Montevideo para aprovechar el crecimiento mundial que experimenta el comercio de contenedores.

"El otorgamiento directo es una de las modalidades previstas en el Reglamento de Concesiones y Permisos de Uso del Consorcio de Gestión del Puerto La Plata, oportunamente aprobado por los organismos de la provincia y publicado en el Boletín Oficial. Hace seis meses que los inversores y el consorcio de gestión vienen trabajando en el proyecto. Paralelamente, avanza por los organismos de la Constitución la aprobación del trámite, que concluirá con la ratificación del contrato por decreto del gobernador", indicaron desde el Ministerio de Asuntos Agrarios y Producción de la provincia de Buenos Aires.

"Hay una necesidad de ampliar los servicios portuarios brindados en Buenos Aires y Dock Sud, y La Plata está en primera fila para los barcos de ultramar. Tiene muy buenos accesos terrestres, como la ruta 6, que mejorarán con la prolongación de la autopista entre La Plata y Berisso y Ensenada, que hace desembocar la autopista al puerto", explicó el señor Román.

Loginter contaba con 14 hectáreas propias, aledañas a tierras del Estado provincial, que en conjunto suman casi 42 hectáreas. "Es el puerto del futuro porque tendrá posibilidad de ampliación del calado, empezando desde los 36 pies (hoy en 28), y podrá atender barcos de hasta 360 metros de eslora (hoy de 70), con una gran seguridad de navegación con solera de 150 metros y rada de giro de 550 metros. Se vinculará directamente con la hidrovía, además", señaló.

Fuentes: BNAmericas; WEBPICKING; La Nación (Argentina)

4. EN EL 2009 ESTARÁ FINALIZADA LA TERMINAL DE CRUCEROS EN MAR DEL PLATA

El gobierno de Daniel Scioli, Gobernador de la provincia de Buenos Aires, planea tener habilitada la terminal portuaria de Mar del Plata para octubre de 2009. Así, el Ejecutivo provincial se propone no sólo recuperar un espacio que desde hace años permanece abandonado, sino además contar con la infraestructura adecuada para recibir a los cruceros internacionales que llegarán a la ciudad en el marco de los festejos por el Bicentenario de la Argentina.

El Gobierno bonaerense busca que los cruceros que se dirigen a otras ciudades portuarias como Puerto Madryn y Ushuaia pasen por Mar del Plata, porque "es la escala natural intermedia", y para ello, "hay que poner infraestructura", según destacó el Gobernador. El Primer Mandatario provincial destacó los beneficios que la terminal de cruceros traería no sólo para Mar del Plata, sino para otras localidades de la región, como Tandil y Balcarce. El Gobernador calculó que suman alrededor de 2 mil los pasajeros que descienden por crucero, lo cual intensifica la actividad económica, ya que, según estimaciones privadas, son 70 barcos los que cada año transportan pasajeros y cada una de estas personas gasta alrededor de 180 dólares en las escalas.

Además la provincia se propone instalar un paseo recreativo en la zona, aunque aún no está totalmente determinado el espacio físico en el cual se procederá a esta construcción. Al



respecto, el Subsecretario de Actividades Portuarias, Ricardo Del Valle, comentó que "la escollera Norte, que en este momento es una zona casi abandonada con muy poca inversión pública, nos parece una escollera ideal para que los cruceros puedan amarrar y a su vez tener una terminal". El funcionario agregó además que "en esa escollera, la idea con la Armada es trabajar para armar la terminal de cruceros con un paseo recreativo, pero tenemos que determinar cuál es la zona más apta para que sea un paseo con total seguridad".

El subsecretario también se refirió a la cantidad de turistas que visitarán la ciudad por el Bicentenario y destacó que "en dos años más, Mar del Plata va a ser sede de la regata mundial con motivo del Bicentenario. Entonces en ese lugar tenemos que estar preparados para recibir los grandes veleros que van a venir a la ciudad", finalizó.

Fuente: La Capital (Mar del Plata, Argentina)

5. NUEVA LEGISLACIÓN PARA PUERTOS PRIVADOS DEL BRASIL A PUNTO DE CONCRETARSE

El Ministro de la Secretaria Especial de Puertos (SEP), Pedro Brito, manifestó que la ley que autoriza la creación y administración de puertos privados en Brasil está cada vez más cerca de ser una realidad. Según éste, la minuta del decreto que toca este asunto está cerca de tener la aprobación política del Presidente Luiz Inácio Lula da Silva. Con su firma, el Ministro estima que están creadas las condiciones para la realización de inversiones de hasta US\$ 15.000 millones en diez años en este sector.

El decreto permitirá la construcción y administración de terminales portuarias por parte de empresas privadas. "No habrá posibilidad de tener esa estructura sin licitación. Con esta nueva legislación, queremos viabilizar proyectos que antes se discutía si eran para carga propia o si eran para carga de terceros", afirmó. "Lo que tiene sentido discutir es donde Brasil precisa de puertos". Según el Ministro Brito, el decreto fijará un plazo de 180 días para que la Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) defina un plan estratégico de los nuevos puertos privados en el país.

La medida permitirá la construcción de puertos privados para movilizar carga de terceros, sin límites de porcentajes, a través de un contrato de concesión. Los proyectos deberán adjudicarse mediante una licitación pública, lo que se opone a los intereses de algunos empresarios. Sin embargo, el adjudicatario no deberá probar que su carga es suficiente para justificar la inversión. Aquellos interesados en invertir en terminales privadas deberán cumplir dos requisitos: la construcción debe formar parte de un plan de concesión por definir y esta se adjudicará a través de una licitación pública.

Fuentes: WEBPICKING; Bussiness News Americas

6. SE PRESENTA CÓDIGO DE CONDUCTA AMBIENTAL PORTUARIA PARA PROVINCIA DE SANTA FE

El Secretario de Medio Ambiente de la provincia de Santa Fe, César Mackler, y la Directora del Programa de Coordinación de Puertos Públicos, doctora Ana Brunet, presentaron a representantes de empresas y organismos del sector los principales lineamientos del Código de Conducta Ambiental del Sistema Portuario de la provincia de Santa Fe. El código será presentado oficialmente por el Gobernador de la provincia, señor Hermes Binner, este mes de octubre, en ocasión de realizarse el II Seminario de Ciudades Puertos.

Durante el encuentro, llevado a cabo en la sede del gobierno en la ciudad de Rosario, el señor Mackler dijo que "teniendo en cuenta la diversidad y variedad de jurisdicciones y normativas que abordan las actividades que desarrollan los puertos, la idea del código tiene que ver con avanzar hacia el ordenamiento ambiental de la actividad portuaria. Esto se logrará a partir de este código que incorporará a todos los sectores que tienen incidencia en la actividad portuaria a través de un sistema de adhesión voluntaria de premios y castigos", aseguró.



Por su parte, la doctora Brunet manifestó que la importancia del código "tiene que ver con la necesidad de impulsar conciencia ambiental, para poder contar con puertos sostenibles y competitivos y para un manejo ambiental responsable".

"En este sentido –amplió la funcionaria, no hay que pensar este código como un código penal, sino como un miembro más de la familia de acuerdos voluntarios para hacer frente a la problemática ambiental. Es por eso que se enmarca en los principios de la autorregulación, donde los actores ligados a la actividad portuaria participan de manera voluntaria, en esta instancia superadora de la gestión ambiental portuaria", indicó.

Más adelante, la Directora del Programa de Coordinación de Puertos Públicos, explicó que "este será el primer código de conducta ambiental del sistema portuario en el ámbito del MERCOSUR y esperamos la adhesión a la medida de todas las terminales portuarias, ya que se trata de empresas de primer nivel internacional cuyas casas matrices se encuentran en países muy consustanciados con el cuidado del medio ambiente", concluyó.

El Código de Conducta Ambiental Portuario de la provincia de Santa Fe, propone un abordaje integral de toda la actividad portuaria para avanzar hacia la implementación de planes de acción sustentables y responsables con el cuidado del medio ambiente. Fue elaborado durante los últimos seis meses por los equipos técnicos de la secretaría de Medio Ambiente y del Programa de Coordinación de Puertos, dependientes del Ministerio de Aguas, Servicios Públicos y Medio Ambiente.

Fuente: Rosario.net

7. LA MINERA BRASILEÑA VALE INVIERTE EN LA CONSTRUCCIÓN DE BUQUES DE TRANSPORTE

La compañía minera Vale de Brasil –la mayor productora de mineral de hierro del mundo –, concretó una orden por US \$ 1.600 millones para la construcción de 12 enormes buques de transporte de mineral de hierro, en los astilleros chinos de Rongsheng. Según lo informado por la empresa, los barcos serán los mayores del mundo de su clase.

La Compañía Vale do Rio Doce SA hizo saber a través de una declaración que los buques serán utilizados para crear una ruta de navegación específica para el transporte del mineral de hierro de la empresa desde Brasil hacia Asia, un mercado clave en el que el mineral es utilizado como insumo básico para la producción de acero.

Las naves, que los astilleros Rongsheng Shipbuilding and Heavy Industries construirán para Vale tendrán una capacidad de 400,000 TPB cada uno. El acuerdo de construcción forma parte de un programa de inversión de US \$ 59,000 millones encarado por Vale hasta el 2013. El primero de los buques será entregado en 2011, y el total de la orden será completada en 2012, permitiendo a Vale –según su propia declaración- "reducir los costos del transporte marítimo de larga distancia del mineral de hierro a los productores de acero".

La sumatoria de la bodegas de los nuevos buques y de la actualmente disponible, proveerá a la flota de Vale una capacidad de transporte de 30.2 millones de toneladas anuales, entre Brasil y Asia. La mayor parte de las exportaciones de la empresa están destinadas a China. Vale es la segunda compañía minera más grande del mundo, detrás de la anglo-australiana BHP Billiton Ltd.

Fuentes: NUESTROMAR; AP

8. PUERTO DE VALPARAÍSO APLAZA LICITACIÓN

La Empresa Portuaria Valparaíso (EPV) aplazó hasta el próximo año el llamado a licitación para ampliar el puerto de Valparaíso y la concesión del frente de atraque Terminal 2, que se había anunciado para el mes de agosto pasado.



El señor Germán Correa, presidente de EPV, indicó que aunque la empresa ha cumplido con los tiempos provistos -ya entregó al Sistema de Empresas Públicas (SEP) una copia de las bases y del contrato de concesión-, es necesario esperar que el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (TDLC) dictamine la consulta sobre integración horizontal intraportuaria. Esto es, si los actuales concesionarios, pueden participar o no de las futuras expansiones en el terminal.

La postergación generó reacciones inmediatas en el puerto. "Esto es grave porque cualquier demora significa que la expansión de los puertos se genera en un tiempo mayor al tiempo presupuestado y mayor al que podría aguantar el comercio exterior de Chile", aseguró Roberto Zilleruelo, gerente general de Terminal Pacífico Sur (TPS), controlado por el grupo Ultramar, ligado a Von Appen.

El grupo Von Appen espera que el TDLC, los autorice a participar en la ampliación del terminal de Valparaíso, como lo solicitó la empresa portuaria estatal a cargo de la licitación. "Nos preocupa la demora del tribunal. Estamos a la espera de la respuesta (...)

El grupo Von Appen no oculta su adhesión a los procesos de privatización de los puertos chilenos. El señor Zilleruelo, afirma que el proceso de concesiones ejecutando el 1999 ha permitido que los puertos de este país "sean los más eficientes y los de más bajo costo en América Latina". La comparación dice, se basa en la rapidez con la que se transfieren los contenedores desde la nave al puerto y viceversa, mejorando rendimientos y reduciendo tiempos de espera de los buques en los puertos. "A una compañía naviera le interesa tener la menor permanencia en un puerto", señala.

Según cifras recopiladas por la filial de Ultramar, de Von Appen, Valparaíso moviliza en promedio unos 70 contenedores por nave en una hora, más que otros grandes terminales de la región, como Santos en Brasil, que mueve 52, y Eslogan de Buenos Aires, con 50.

Con esta postergación, queda pendiente una de las licitaciones clave en el sector portuario nacional, la que en su momento incluso se anunció que se realizaría en conjunto con la de San Antonio.

El señor Correa aseguró que ahora lo más probable es que el llamado a licitación se realice en el primer semestre de 2009 y que el contrato se cierre en el segundo semestre de 2009. Por su parte, Zilleruelo señaló que "si esto se sigue aplazando se corre el riesgo de no contar con los puertos en el tiempo que la demanda lo requiere", por lo que agregó que Ultramar estará atenta a la resolución de las consultas.

Para ampliar el puerto de Valparaíso, la concesión del Terminal 2 contemplará la construcción de nuevos muelles con sus correspondientes áreas de respaldo, obras que se estima se prolongarán por unos cuatro años con una inversión entre US\$ 180 millones y US\$ 200 millones. De acuerdo con un dictamen de la Comisión Preventiva Central, la sociedad que se adjudique la concesión de un frente de atraque estatal no podrá participar en la de otro, a no ser que pasados 5 años del contrato, el concesionario requiera una modificación.

Fuentes: La Tercera (Chile), Chile Hoy

9. TERMINAL PORTUARIO DE ARICA ACTIVA SU SISTEMA DE PROTECCIÓN

El Terminal Puerto Arica (TPA) puso en ejercicio, en la modalidad de Práctica Combinada según el Código PBIP, un simulacro de infiltración no autorizada vía marítima y terrestre hacia sus instalaciones. La anterior situación ficticia se desarrolló con el propósito de verificar y determinar los parámetros de efectividad y grado de aplicabilidad real del Plan de Protección de TPA, así como también calificar los parámetros de coordinación y enlace entre los diferentes organismos de apoyo externos involucrados en dicho Plan, con la participación de los medios humanos y técnicos de la Capitanía de Puerto de Arica como ente veedor.



El simulacro planificado logró detectar el grado de alistamiento real y el conocimiento interrelacionado de los participantes en cuanto a sus capacidades, vulnerabilidad y limitaciones; de igual manera el poder determinar los grados de mejora al Plan Maestro como a los procedimientos subsidiarios. De tal modo TPA, con la ejecución de esta Práctica pudo verificar el buen desempeño y empleo de sus medios humanos, medidas y procedimientos de Protección. Estos procedimientos cumplen y poseen un verdadero carácter disuasivo y de mitigación, con el propósito de prevenir y neutralizar una posible materialización de un acto ilícito en contra de sus intereses humanos, físicos y comerciales.

De esta manera TPA no es sólo una instalación portuaria con formatos expeditos y eficientes, sino que además protegida, segura y confiable para su amplia cartera de clientes. Toda esta actividad se ejecutó con la Asesoría y Ejecución de la OPR Germanischer Lloyd Chile la cual verificó y controló en la mesa de trabajo y en terreno las diferentes instancias en la ejecución del ejercicio.

Fuente: Mundo Marítimo

10. FUERTE PROGRAMA DE INVERSIONES EN EL PUERTO DE BUENAVENTURA, COLOMBIA

La Sociedad Portuaria Regional de Buenaventura (SPRBUN) opera en Colombia desde el año 1994 una concesión para la administración del Terminal Marítimo de Buenaventura durante 20 años, en el período comprendido entre 1994 y 2014. Es una empresa de economía mixta, regida por el derecho privado. El 83% de su participación accionaria pertenece a empresarios privados conformados por importadores, exportadores, operadores portuarios, líneas navieras, gremios, ex-trabajadores portuarios y personas naturales. El 15% restante está en manos del sector público integrado por la Alcaldía de Buenaventura y el 2% para el Ministerio de Transporte.

El plan de modernización contemplado por la SPRBUN, en la extensión del contrato de concesión; tiene previsto inversiones adicionales por 450 millones de dólares, de los cuales 175 millones serán destinados a equipos, 215 millones en infraestructura y 60 millones de dólares en logística. La inversión que se realizará antes de 2014 asciende a 300 millones de dólares. El objetivo es incrementar la capacidad instalada actual de 13.5 TMA a 22,8 TMA (Toneladas Métrica por Metro Cuadrado), en tanto que, de acuerdo con el plan maestro de la sociedad se proyecta movilizar cerca de 27 millones de toneladas en 2032. Todo este incremento permitirá en adición, generar un promedio de 9.000 empleos indirectos en los próximos 26 años, a partir de las diferentes inversiones en infraestructura proyectadas.

Asimismo, la SPRBUN solicitó oficialmente al Ministerio del Transporte que le sean entregados en alquiler los terrenos de la antigua zona franca con miras a mejorar su capacidad operativa. La oferta plantea un canon de arriendo de US\$5 millones anuales hasta el año 2014, cuando termina la actual concesión portuaria y empieza la nueva. Ese monto subirá a US\$8 millones anuales a partir de ese año.

"Igualmente, nos comprometemos a invertir US\$62 millones en infraestructura de estos lotes para hacerlos operativos", dijo el señor Domingo Chinaea, gerente de la Sociedad.

Las expectativas también están centradas en los planes de infraestructura como los que está desarrollando el Gobierno en la vía Bogotá-Buenaventura, cuyo objetivo es convertirlo en un corredor más rápido y eficiente. "Todo lo que se realice por garantizar estándares de eficiencia y seguridad en la entrada y salida de mercancías va de la mano con los esfuerzos realizados por la Sociedad en busca de la competitividad del comercio exterior colombiano", afirma Luis Miguel Grisales Berreiro, gerente comercial de la empresa. En últimas, agrega, son obras fundamentales para garantizar la conectividad del puerto con el interior del país y con el mundo marítimo.

Fuente: Portafolio.com; SPRBUN; El País (Buenaventura, Colombia)



11. SE ANALIZARON VENTAJAS Y DESVENTAJAS DE PUERTOS ECUATORIANOS

Un taller organizado por el Banco Central del Ecuador (BCE) a cargo del Econ. Luis Velasteguí Martínez de la Dirección de Oficina de Investigaciones Económicas (DOIEG) de dicho Banco analizó la competitividad de los puertos ecuatorianos.

El Econ. Velasteguí señaló que en el 2007 el Ecuador exportó 216.317 TEU de carga marítima de aproximadamente 1260 exportadores y 3587 importadores. La mayor carga portuaria que sale del país se realiza por el puerto de Guayaquil, con 204.043 TEU, en Puerto Bolívar 8.288 TEU, Manta con 2.206 TEU y Esmeraldas 1780 TEU, respectivamente. A pesar de las variaciones de movilización portuaria que tiene el país, los destinos de exportación son distintos. En el caso de Guayaquil, la mayor carga de TEU es enviada a EE.UU (26%), Manta envía a España (26%), Esmeraldas a Japón (50%) y Puerto Bolívar a Rusia (29%).

CONTECÓN, la empresa que concesiona el Puerto de Guayaquil, moviliza la mayor carga portuaria a nivel nacional, a través de la principal carga naviera MAERSK, operadora que asciende con el 20.55% de ranking en exportación, seguido de la Compañía Sudamericana de Vapores CSAV (14.62%), Hamburgo (9.27%). La naviera que moviliza la carga portuaria en Manta es la CCNI quien se ubica con el 5.06% en los ránking de exportación. La falta de navieras en este puerto ha disminuido su dinámica y desarrollo. En eficiencia portuaria, destacó que el mayor tiempo en puerto (131,89 Hrs/Buq. por horas buque) lo tiene Manta, a diferencia de los otros puertos que mantienen un acelerado embarque/desembarque de contenedores. Todo ello dijo hace que aumente el tiempo en muelles (Hrs/buq) y disminuya el promedio de carga movilizada y por ende el tiempo de operación. Otros puertos como el de Esmeraldas se destacan por su movimiento de carga que asciende a 224,83 Ton/Hrs., mientras el de Guayaquil y Bolívar (El Oro) mantiene una estabilidad en eficiencia portuaria y operativa.

Frente a ello el señor Jorge Medranda, miembro de Terminales Internacionales del Ecuador (TIDE), concesionaria del puerto de Manta, señaló que existe una crisis de carga marítima en la dinámica comercial del Ecuador hacia otros países del mundo, ya que los contenedores descargan en Callao (Perú). Esto debido a que en referencia a las tendencias mundiales que apunta Alemania y otros países europeos con buques de gran calado como los New Panamax (15.5 m de calado) no pueden ingresar por puertos desarrollados como el de Guayaquil.

Por ello el señor Medranda hizo un llamado a que se difunda la ventaja natural que tiene el puerto de Manta. "Al Ecuador arriban buques Post Panamax a los principales puertos como el de Guayaquil, cuya dimensión y calado (11-13 metros) permiten su ingreso".

En la exposición también se analizó que la politización de los puertos, falta de tecnología y la competencia con otras terminales marítimas de América del Sur (Perú y Chile) han restringido el desarrollo portuario del Ecuador.

Fuente: El Mercurio de Manta

12. LAS GRÚAS PARA EL PUERTO DE GUAYAQUIL SE CONSTRUYEN EN CHINA

Once grúas que se instalarán en el Puerto Marítimo de Guayaquil se construyen en China y arribarán a la terminal en diciembre próximo. El equipo está compuesto por tres grúas pórtico (para movilizar contenedores) y ocho tipo RTG's o para patio. El Ing. Gustavo Cercós, Director de Infraestructura y Operaciones de Contecon Guayaquil S.A. (CGSA), concesionario del Puerto, acotó que los aparatos vendrán armados de Asia, sobre la plataforma de un barco especial.

Aunque el contrato estipula que las estructuras arriben a inicios del 2009 al país, el concesionario estimó que podrán estar en el país a fines de este año, fecha para la cual estarán avanzados la construcción y el reforzamiento de muelles que se ejecutan.



La proyección de la empresa, que operará la terminal por 20 años, es que una vez instaladas las nuevas grúas mejore la velocidad con que se moviliza la carga para atender a los buques de gran tamaño.

CGSA informó que desde que inició operaciones en julio pasado hasta este mes ha operado 2'047.730 toneladas de cargas en la terminal local. A la par, la empresa inició la construcción de muelles, fortaleció pavimentos, la subestación eléctrica, remolcadores, patios, bodegas y otras áreas del Puerto.

Fuente AFP; WEBPICKING

13. PUERTOS DE EL SALVADOR, LARGO COMPÁS DE ESPERA

El Gobierno salvadoreño ha urgido al Parlamento que apruebe la ley para la concesión de puertos antes de noviembre próximo, cuando está previsto que concluya la construcción del puerto La Unión, con una millonaria inversión. Hasta ahora la administración de los puertos ha estado en manos de la estatal Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA) y en la actualidad el Gobierno pretende que los puertos de Acajutla, en el departamento occidental de Sonsonate, y el de La Unión, en el este del país, sean administrados por empresas extranjeras.

La Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA), ha propuesto la modalidad de concesión maestra, que permitiría que una misma empresa se encargue de la operación de los puertos de Acajutla y La Unión. Sin embargo, este proyecto no logró el aval de la Asamblea Legislativa, especialmente por la oposición de la bancada del PCN.

El diputado Julio Gamero, de la gubernamental Alianza Republicana Nacionalista (ARENA) indicó que, según un estudio realizado por la Comisión Económica de América Latina (CEPAL) sobre un centenar de puertos de la región, el de Acajutla ocupó el lugar 51 en cuanto a operatividad, equipamiento y otros aspectos de competitividad. "Acajutla es un puerto ineficiente", afirmó el Dip. Gamero, al defender la postura del Gobierno de que se debe conceder la administración de los puertos a manos privadas.

La construcción del puerto La Unión comenzó hace 30 meses con la participación de dos empresas japonesas y una belga y se han invertido unos 161 millones de dólares, gran parte del monto otorgado por el Gobierno de Japón en concepto de crédito, a largo plazo e intereses blandos.

El diputado Humberto Centeno, del Frente Farabundo Martí para la Liberación Nacional (FMLN), dijo que su partido propone la creación de una empresa de economía mixta para desarrollar el puerto La Unión, en la que el estado conserve el 51% del capital y, "con un contrato transparente, se conceda el 49% de las acciones "a un socio estratégico con experiencia mundial". Según informes oficiales, en la actualidad una decena de empresas extranjeras han manifestado interés en invertir en La Unión.

Dagoberto Marroquín, del Partido de Conciliación Nacional (PNC), aseguró que su formación no ha negado rotundamente los votos al proyecto de ley del Ejecutivo, pero insistió en que están condicionados a la corrección de omisiones o ambigüedades sobre algunos aspectos administrativos. Sostuvo que los diputados deben reunirse con los titulares de los ministerios involucrados en los proyectos para ser informados al detalle sobre los impactos y las perspectivas de los proyectos.

Por su parte, Rodolfo Parker, del Partido Demócrata Cristiano (PDC, derecha), defendió la postura de la alcaldía de La Unión, administrada por esa formación, de cobrar a CEPA una gran cantidad en concepto de impuestos por la construcción del puerto. Insistió en que se ha invertido una millonaria suma en la construcción de ese puerto, por lo que el país debe contar con una buena ley de concesión para garantizar el reembolso de la inversión a corto plazo.



Pero la oposición que el proyecto afronta en la Asamblea Legislativa es mucho más seria de lo que el Ejecutivo había anticipado, porque lo que ahora está en disputa no son sólo los aspectos técnicos que causan las mayores dudas, sino la premisa misma de la concesión a un operador privado. Ni el PCN ni el FMLN aceptan ahora la idea de que los dos puertos marítimos de El Salvador sean entregados a una empresa extranjera.

"Ya hay buenas experiencias con operadores árabes, holandeses y chinos en la formación de una empresa mixta", manifestó el diputado Humberto Centeno, quien propone una asociación en la que el Estado conservaría el 51 por ciento de la administración y, por lo tanto, de las ganancias, mientras el socio estratégico tendría el 49 por ciento.

Mientras que de parte del Gobierno se dice que si el Estado opta por concesionar sólo uno de los puertos, o si decide administrar el sistema portuario con un socio estratégico, no tendrá ningún beneficio a corto plazo y no alcanzará ni la mitad de los ingresos que podría recaudar si entrega ambos puertos en una concesión maestra a un operador de clase mundial. Las razones aducen serían dos: la primera es que la rentabilidad del Puerto de Acajutla depende del 27 por ciento de su tráfico, el cual está constituido por contenedores, y el cual le aporta el 41 por ciento de sus ganancias. Una vez inicie sus operaciones el Puerto La Unión, el tráfico de contenedores en Acajutla disminuirá drásticamente hasta desaparecer.

La segunda razón es que el Puerto La Unión es sólo una plataforma física, una instalación básica, pero insuficiente para iniciar operaciones. En otras palabras, será un cascarón vacío. Y si el Estado quiere administrarlo con un socio estratégico en una empresa mixta, tendrá que invertir, durante los próximos 25 años, 500 millones de dólares. Si decide administrarlo por sí sólo, la inversión mínima tendrá que ser de 999.7 millones.

Con la frase "nada está escrito en piedra", la vicepresidenta Ana Vilma de Escobar dejó claro que la comisión interinstitucional busca acelerar la concesión maestra del sistema portuario de El Salvador, pero en especial el Puerto de La Unión, ya que estaría dispuesta a modificar el anteproyecto de decreto de concesión de las dos principales terminales marítimas del país.

La vicepresidenta hizo un llamado a tomar con mayor urgencia la aprobación de un decreto que permita administrar los puertos del país, ya que las empresas que hasta ahora han mostrado interés, podrían terminar por retirar sus ofertas y llevar su inversión a países vecinos. "Las empresas no han puesto plazo, pero cuando se cansan de esperar se van, porque hay países en la región que están haciendo proyectos similares y nos pueden comer el mandado", dijo la mandataria, al tiempo que aludió a la construcción del gigantesco puerto de carga Punta Colonet, en la costa Pacífica de México.

Así por ejemplo se anunció que representantes de cuatro instituciones bancarias visitarán El Salvador a fin de evaluar la factibilidad de financiar el 75% de la construcción de una planta de generación eléctrica a base de carbón, en La Unión. Parte de estas consideraciones tienen que ver con la incertidumbre que rodea el futuro de la operación del puerto La Unión. "El hecho de que no haya una concesión cierta le crea incertidumbre a los prestamistas en la medida que no está claro de cómo se va a manejar eso a futuro", indicó Neil Watlington, director de AES Fonseca. Las instituciones bancarias que lideran el análisis son HSBC, ABN Amro y WestLB, así como también KEIC (Corporación de seguros de exportaciones coreanas), en vista de que POSCO, también de capital coreano, estará inmerso en el proceso de construcción de la planta, cuya inversión es de aproximadamente \$600 millones; 25% de ese monto serán fondos de AES.

Fuentes: EFE; elsalvador.com; La Prensa (El Salvador)

14. ASEGURAN PROTECCIÓN CONTRA EL TERRORISMO EN PUERTOS DE GUATEMALA

Promover una adecuada seguridad portuaria en el país para prevenir ataques terroristas es el objetivo por el cual una delegación del Departamento de Guardacostas de Estados Unidos



visitó los diferentes puertos de Guatemala en el mes de agosto, informó la Ing. María Isabel Fernández, Directora Ejecutiva de la Comisión Portuaria Nacional (CPN).

Los guardacostas estadounidenses extendieron recomendaciones, entre las que figuran la creación de un comité de seguridad marítima integrado por las entidades de gobierno relacionadas con el tema, así como mejorar los mecanismos de respuesta de las fuerzas de seguridad al momento de un atentado, explicó la Ing. Fernández.

El señor Steven Boyle, jefe de la delegación norteamericana, afirmó que la seguridad portuaria es indispensable para el comercio entre ambas naciones. “Queremos cultivar la cultura de protección, para defender a los puertos de cualquier acto terrorista”, enfatizó, luego de elogiar los sistemas de seguridad existentes en Guatemala.

El señor Mario Mérida, miembro del Centro de Estudios Estratégicos para la Seguridad en Centroamérica, coincidió con estas declaraciones, y agregó que, si bien se ha avanzado en la seguridad en los puertos, aún falta redoblar esfuerzos. “El sistema de seguridad ha avanzado en el aspecto físico, pero hace falta mejorar lo referente a la tecnología e implementación de mecanismos de recolección de información permanente”, indicó.

Desde septiembre de 2007, en Puerto Barrios, se cuenta con una máquina de escaneo por medio de rayos X, que verifica que los productos que se reportan sean los mismos que ingresan al país, dijo la Ing. Fernández. Se espera que en el mediano plazo dicha tecnología sea adoptada en todos los puertos.

El señor Tulio García, presidente de la Asociación Guatemalteca de Exportadores (AGESPORT), se mostró satisfecho con las medidas de seguridad implementadas en los puertos, pues a su juicio esto es un indicador de la competitividad del país. “La seguridad portuaria envía un mensaje positivo y necesario para los inversionistas”, dijo.

Fuente: El Periódico (Guatemala)

15. NAVIERA JAPONESA NYK ATRACARÁ NUEVAMENTE EN PUERTOS HONDUREÑOS

A cuatro años de haber abandonado el país por enfrentar problemas considerados en ese momento como insuperables, la naviera japonesa Nippon Yusen Kaisha (NYK), anunció que volverá atracar sus barcos en el Puerto de San Lorenzo, situado en la zona sur del país y en Puerto Cortés, informó la Empresa Nacional Portuaria (ENP) de Honduras.

Los ejecutivos de NYK visitaron las instalaciones de la ENP, situadas en Puerto Cortés, para conocer los avances efectuados en las terminales navieras situadas en el Atlántico y en el Pacífico del país, así como los avances en el proceso de ejecución de modernización del puerto de Cortés, informó el Gerente General de la ENP, señor Roberto Babún.

Tras centrar sus operaciones en México a través de la terminal especializada en contenedores de Manzanillo, los ejecutivos de NYK encabezados por el Director Regional, señor José Enrique Fabela y su asistente, señor Hiroki Taira, aseguraron haber reconsiderado su decisión de retornar a Honduras, en vista del mejoramiento de las condiciones que presentan estos puertos en las áreas operativas. La naviera japonesa concentró a inicios del presente año la totalidad de sus operaciones en México a través de la terminal especializada en contenedores operada por SSA México en esa terminal mexicana.

“Fundamentalmente lo que apreciamos ahora es que la administración superior de la ENP ha hecho esfuerzos sostenidos por renovar su equipamiento y ahora con el dragado se dispone de un adecuado calado en los muelles mientras que en San Lorenzo el canal de acceso está en óptimas condiciones” aseguraron los ejecutivos extranjeros. Bajo este esquema la naviera japonesa prometió la formulación de una propuesta a las autoridades portuarias hondureñas para reiniciar sus operaciones por el puerto de San Lorenzo y por primera vez utilizar las instalaciones de Puerto Cortés por su condición de Mega Puerto.



La empresa NYK es la principal naviera en Japón, cuenta con dos servicios de importación desde Asia al puerto de Manzanillo en México: el Margarita Express (Marex) donde se incluyen los puertos de Shanghai y Hong Kong en China; Yokohama, Japón; Keelung, Taiwán; y Pusan, Corea del Sur. El otro servicio es el Asia Latinoamérica Express (Alex), para los puertos de Tokio y Nagoya en Japón; Shanghai, Hong Kong y Ningbo en China; Keelung, Taiwán y Pusan, Corea del Sur.

Fuente: El Heraldo (Honduras)

16. REFORMARÁN LA LEY DE PUERTOS EN MÉXICO PARA ATRAER INVERSIONES

Ante la necesidad de atraer interesados en invertir 106 mil millones de pesos en el desarrollo y modernización de 11 proyectos portuarios, se harán reformas a la Ley de Puertos y una depuración de requisitos administrativos, anunció la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT). El Coordinador General de Puertos y Marina Mercante de dicha dependencia, Lic. Alejandro Chacón, indicó que las medidas responden a la creciente demanda de los inversionistas de tener certidumbre jurídica y condiciones de transparencia en las operaciones portuarias.

Para el Lic. Chacón, se debe dar claridad a la renovación de las concesiones que están en curso en las Administraciones Portuarias Integrales (API) para atraer nuevas inversiones, a fin de contar con un mayor periodo de planeación. Además, se deben revisar las distintas alternativas para lograr un equilibrio en las ampliaciones de las áreas que los inversionistas privados tienen concesionadas y se deberá observar la propia inversión, como detonador de mayor eficiencia.

Al explicar que se ha procurado una mayor participación del sector privado, dijo que hay algunos puertos en los cuales el sector público tiene que seguir haciendo las inversiones porque no hay una rentabilidad económico-financiera, pero sí hay una rentabilidad de beneficio social. “Se tiene que dar el servicio a pequeñas comunidades o a puertos medianos, en los cuales seguiremos como gobierno invirtiendo lo que sea necesario para poder atenderlas”, agregó. “De esta manera estaremos promoviendo más inversiones, crecimiento del empleo y de la economía, así como un auténtico desarrollo humano sustentable”, expresó.

Fuentes: La Jornada (México); Notimex

17. INVERTIRÁN 5 MIL MILLONES DE DÓLARES EN PUNTA COLONET

Después de tres postergaciones, el Gobierno federal convocó la licitación internacional para construir y operar el megapuerto de carga en Punta Colonet, Baja California, considerado el proyecto de infraestructura más importante de la actual administración. La ceremonia realizada en Ensenada fue llevada a cabo por el propio Presidente de México Felipe Calderón.

Se trata de la construcción y operación de una terminal de contenedores, ferroviaria y una frecuencia de comunicaciones para la marcha del ferrocarril, la cual será de más de 300 kilómetros de vía para transportar la carga contenerizada. Punta Colonet buscará recibir parte de la carga destinada a los puertos saturados de Long Beach y Los Angeles, que reciben mercancía procedente de Asia; estará ubicado a 140 kilómetros al sur de Ensenada. Para ello, se vienen aplicando 20 mil millones de pesos en carreteras que ya están dadas en obra.

Punta Colonet, se ubica en una de las zonas más despobladas de México, a más de 3 mil kilómetros de distancia de la capital mexicana y alrededor de 300 kilómetros de San Diego California en los Estados Unidos. La Bahía de Colonet es una de las muchas Bahías que componen la Península de Baja California del lado del Pacífico norte; se ubica en el Estado de Baja California, en el municipio de Ensenada, en la delegación de Colonet.

Esta delegación, concentra en la actualidad un diminuto centro poblacional en donde de acuerdo al último censo, existen alrededor de cinco mil habitantes, distribuidos en su zona



urbana y una docena de ejidos de los alrededores. La Bahía de Colonet, forma una gigantesca curvatura de más de 30 kilómetros de largo que inicia junto al Arroyo San Rafael y es dominado en la Punta por un impresionante farallón que en lugar de una rompiente rocosa termina en una playa de arenas blancas.

El proyecto para desarrollar el puerto de Punta Colonet de acuerdo a los especialistas contempla un puerto de altura con varios peines de atraque para megabuques portacontenedores con muelles de cabotaje y sistema ferroviario que enlace a Colonet con el resto del país y Estados Unidos. La Bahía de Punta Colonet, fue elegida por la profundidad de sus aguas, mas de 25 metros, a una muy corta distancia de la costa lo que permite la construcción de muelles para el atraque de grandes embarcaciones de quinta y sexta generación. Este tipo de buques, actualmente solo pueden arribar a Lázaro Cárdenas Michoacán y a Manzanillo en el Pacífico Mexicano.

Su construcción requerirá de una inversión privada estimada en 11.2 mil millones de pesos y se prevé que la obra inicie en el último trimestre de 2009 y termine en 2012. El monto de la inversión podría aumentar debido al incremento en el precio del acero y del cemento. El canal de navegación tiene una profundidad natural de 17 metros y un farallón de 4.5 kilómetros de largo para protección del puerto. Ambas características permitirán embarcar buques Post Panamax con capacidad de diez mil contenedores. El movimiento potencial de contenedores sería de diez millones al final de su construcción.

Punta Colonet se perfila como el proyecto más importante en materia de infraestructura de la actual administración, al considerar también la construcción de un aeropuerto y una vía ferroviaria que comunicaría a ese punto con el Estado de Arizona, Estados Unidos. Sería un megapuerto que empezaría a operar en el 2012 y en su quinto año de operación tendría una capacidad para mover más de seis millones de contenedores anuales. Inclusive tendría mayor capacidad que el puerto de Los Angeles y Long Beach juntos, y de este modo Punta Colonet se convertiría en el tercer puerto más grande del mundo, después de los de Singapur y Hong Kong.

Firmas como Impulsora del Desarrollo y el Empleo en América Latina (IDEAL), MTC Holdings Hutchison Port, Dubai Ports World, Ports America Inc., APM Terminals, Kansas City Southern y Ferromex, han manifestado a las autoridades su intención por participar en la licitación. La concesión de Colonet se otorgaría por 45 años.

La seguridad jurídica del Proyecto Multimodal Punta Colonet está garantizada, y no existen obstáculos para desarrollar el que será el puerto más grande de América Latina, aseguró el Subsecretario de Comunicaciones, Humberto Treviño Landois. El funcionario descartó que la concesión otorgada en 2005 al Grupo Lobos pudiera constituir problema para la obra, que prevé inversiones similares a las requeridas por la ampliación del Canal de Panamá. La controversia sobre la seguridad jurídica del proyecto surgió a raíz de que el Grupo Minero Lobos, integrado por tres personas físicas, argumentó litigios pendientes en la concesión del proyecto que le fue otorgado en 2005, pero revocada en 2007 por la Secretaría de Economía.

El valor de los terrenos aledaños al proyecto Punta Colonet, al sur de Ensenada, Baja California, están aumentando de precio hasta en 75 por ciento, de acuerdo con estimaciones de la inmobiliaria Home Future.

Fuentes: El Mexicano, Ensenada.net; América Económica; Crónica (México)

18. UN NUEVO PUERTO PARA VERACRUZ, MÉXICO

El presidente Felipe Calderón Hinojosa anunció la construcción de un nuevo y más grande puerto para Veracruz que vendrá a compartir las actividades de carga y descarga de mercancías junto al actual.



En este sentido, el Gobierno Federal autorizó a Veracruz recursos por más de 33 mil millones de pesos para el desarrollo de infraestructura portuaria y carretera con la construcción de 12 obras estratégicas en la entidad. “Se trata de la inversión más grande de la historia de Veracruz y de la integración del estado a la región, al país y al continente”, reconoció el Gobernador Fidel Herrera Beltrán.

El nuevo puerto de Veracruz está contemplado para desarrollarse en la conocida Bahía de Vergara, al norte del actual complejo portuario, en un área de 532 hectáreas para tener 32 muelles y una terminal de contenedores con capacidad para cinco millones de TEU.

La situación geográfica del Puerto de Veracruz es clave por su excelente ubicación, ya que le permite la comunicación con numerosas ciudades del centro y sudeste de México. Junto con el crecimiento económico del país, se produjo la insuficiencia en la capacidad del puerto.

Fuentes: Diario de Xalapa (México); Puertos y Marinas de México

19. MANZANILLO EN MÉXICO APUNTA A SER UNO DE LOS PUERTOS MÁS GRANDES DE NORTEAMÉRICA

El secretario de Comunicaciones y Transportes (SCT), Luis Téllez Kuenzler, aseguró que este puerto será uno de los más importantes de Norteamérica, debido a las importantes inversiones que el gobierno federal realizará en 2009. “Manzanillo es un puerto que está estratégicamente localizado, que tiene las conexiones ferroviarias que se requieren, que tiene las condiciones carreteras que se requieren y las que no tiene las vamos a hacer”, señaló.

El puerto de Manzanillo, localizado en el Estado de Colima es el puerto más importante de México, rebasando a los demás puertos tanto en carga contenerizada como en carga general y este año moverá aproximadamente 1 millón 500 mil contenedores, lo que lo posiciona como el primer puerto de este país.

Las declaraciones fueron vertidas en el marco de una reunión de trabajo encabezada por el Gobernador del Estado de Colima, Silverio Cavazos Ceballos. El Lic. Téllez recibió otros proyectos que se han desarrollado para detonar la competitividad del puerto, entre los que destacan, sacar el tren del centro de la ciudad de Manzanillo, lo mismo que las instalaciones de Pemex, la creación de un distribuidor, la instalación de la regasificadora y la ampliación de la carretera Tonila-Sayula.

En esta reunión celebrada en las instalaciones de la Administración Portuaria Integral, donde participaron los tres niveles de gobierno, asociaciones civiles, iniciativa privada y legisladores federales; así como el director de API, Julián Dip Leos, el Lic. Téllez destacó que con estas acciones se pretende lograr armonizar el puerto comercial con la ciudad, atendiendo las principales demandas de la población, preservar el medio ambiente y evitar que la población esté en riesgo.

Fuentes: Notimex; Colima Noticias; Ecos de la Costa (México)

20. PANAMÁ BUSCA CONVERTIRSE EN CENTRO DE LOGÍSTICA MUNDIAL

Sobre la base de la ampliación del canal que permitirá el paso de barcos de grandes dimensiones, Panamá buscará constituirse en un centro mundial de logística. Una estimación de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) proyecta que la carga en contenedores que transita por el Canal crecerá a una tasa promedio anual del 5,6%, de 98 millones de toneladas en el 2005 a cerca de 296 millones en el 2025.

La ACP informó recientemente que, al 30 de junio pasado, 60 contratos de servicios, asesorías y obras por \$296 millones fueron adjudicados para la ampliación, cuyo costo asciende a \$5.250 millones. Cuatro consorcios precalificados alistan actualmente propuestas



técnicas y financieras para los contratos de diseño y construcción de las esclusas, que concentran el 55% del costo total.

El pronóstico de la ACP se basa en la expectativa de crecimiento del comercio mundial, y con él, el de la carga en contenedores, la reubicación de fábricas para bienes al noreste de Asia (en particular China) y una mayor demanda regional de transporte marítimo. Con mayor capacidad, asegura la ACP, el Canal fortalecerá su posición competitiva y la del país como punto de enlace hemisférico de transporte, trasbordo y logística.

Gracias a las nuevas esclusas, Panamá se fortalecerá como principal centro de enlace donde actualmente convergen rutas entre el norte y sur de América y rutas transcontinentales, entre el este y el oeste del planeta. En consecuencia, la APC afirma que el canal impulsará la oferta de otros servicios que darán mayor valor agregado a la vía.

Ese conglomerado económico incluye servicios a buques en puertos, ferrocarril, agencias navieras, venta de combustible a buques, turismo, transporte terrestre e intermodal, aeropuertos, servicios legales y financieros, seguros y telecomunicaciones; entre otros.

Panamá estima un 40% de aumento en creación de infraestructura ligada a la operación del canal, que representará \$1.100 millones de inversión por año hasta el 2025.

Las autoridades panameñas creen que la ampliación actual podrá atender la demanda del transporte de carga más allá del 2025; sin embargo, el país está dispuesto a ampliar las instalaciones si es necesario. El canal podría volver a ser ampliado con un cuarto juego de esclusas si la demanda de transporte de carga alcanza los 689 millones de toneladas para el año 2035, como prevén recientes informes.

El señor Rodolfo Sabonge, vicepresidente de investigación y análisis de mercado de la ACP, ha declarado que el mercado “está creciendo mucho más rápido de lo que creció en los últimos 80 años”, por lo que si dentro de cinco o diez años se ve la necesidad de un cuarto juego de esclusas se estudiará el tema.

Fuente: La Nación (Costa Rica)

21. EN ENERO 2009 COMENZARÁN A OPERAR FAJAS TRANSPORTADORAS DE MINERALES EN PUERTO DEL CALLAO

El 31 de enero del 2009 vence el plazo para que comiencen a operar las fajas móviles para transportar minerales en el puerto del Callao y que permitirá reducir los niveles de contaminación que actualmente origina el movimiento de dicha carga, informó el presidente de la Autoridad Portuaria Nacional (APN), Vicealmirante (r) Frank Boyle. “En cumplimiento al Decreto Supremo N° 015 (publicado el 4 de abril) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), las fajas transportadoras móviles deben estar listas para empezar a operar a finales de enero del 2009 porque la fecha límite es el 31 de enero”, señaló.

Indicó que la Empresa Nacional de Puertos (ENAPU) ya cumplió con invitar a los operadores privados para que, en función a la libertad de acceso al puerto, puedan colocar estas fajas en el Muelle 5 del Callao, de manera temporal. “Estas fajas se instalarían momentáneamente en el Muelle 5 hasta que se culmine con el reforzamiento del Muelle 3 y, apenas se culmine, se moverán las fajas a ese muelle”, refirió.

Estimó que en enero del próximo año podrían estar operando dos o tres fajas de minerales, las cuales tendrían una capacidad de movilizar entre 1,000 y 1,200 toneladas por hora cada una y una inversión de hasta tres millones de dólares.

Fuente: Andina (Perú)



22. CRECIÓ TRÁFICO DE CONTENEDORES EN PUERTOS DEL CALLAO, PAITA, ILO Y SALAVERRY

Entre enero y junio de este año se movilizaron 666,719 TEU, principalmente en los terminales portuarios del Callao, Paita, Ilo y Salaverry, informó la Gerencia de Servicios de ADEX, detallando que entre el 2003 y el 2007, el movimiento total de contenedores en los terminales portuarios peruanos administrados por la Empresa Nacional de Puertos (ENAPU) se incrementó en 88%.

ADEX reveló que el año pasado, el comercio exterior peruano movilizó 556,288 TEU, volumen inferior al de similar periodo de este año (666,719 TEU). Los principales terminales portuarios son el del Callao que movilizó el 84.7% del total, seguido por el de Paita que movilizó el 10.8%, Ilo (2.4%), Salaverry (1.6%) y Chimbote (0.3%), entre otros.

El terminal portuario del Callao movilizó 564,389 TEU, 17.2% más que en similar periodo del año pasado cuando el tráfico fue de 481,692 TEU. Paita es el segundo terminal portuario con mayor tráfico de contenedores en el Perú. Estos sumaron 71,818 TEU, 32% más que en similar periodo del año pasado. Los terminales portuarios de San Martín y de Ilo fueron los que registraron las mayores evoluciones, de 190% y de 118%, respectivamente.

Por su parte fuentes de ENAPU informaron que el puerto del Callao ha movilizado entre enero y julio de 2008 un total de 11 millones 727,974 toneladas métricas (TM) de carga de comercio exterior, y se estima que a fin de año llegue a un total de 20 millones 486,418 TM. El Presidente de ENAPU, señor Mario Arbulú, indicó que en 2007 se movilizaron más de 16 millones de TM de carga por el puerto del Callao, por lo que la cifra de este año significaría un aumento de casi 30 por ciento, y se espera que en 2011 se movilicen alrededor de 29 millones de TM. Mientras que la Autoridad Portuaria Nacional (APN) es más optimista y estima que en 2011 el Callao movilizaría más de 2.2 millones de TEU.

Fuente: Aeronoticias (Perú)

23. NUEVAS OBRAS EN PUERTO PERUANO DE SALAVERRY MEJORARÁN EFICIENCIA DE COMERCIO EXTERIOR

El Presidente de la Empresa Nacional de Puertos (ENAPU), señor Mario Arbulú, expresó que las obras inauguradas en el puerto marítimo de Salaverry, ubicado en la región La Libertad, con el apoyo de dos empresas privadas, ayudarán a mejorar la eficiencia del comercio exterior que se desarrolla por dicho terminal portuario.

Indicó que ahora el puerto de Salaverry cuenta con una faja transportadora móvil de minerales concentrados que se implementó con recursos de la empresa minera Gold Fields y tendrá un ritmo embarque promedio de 600 toneladas métricas por hora.

“A través de la faja se movilizará la producción de cobre y una participación importante de oro de la mina Cerro Corona (de Gold Fields) que está en Cajamarca, y esa producción será exportada a través del terminal portuario de Salaverry”.

Además indicó que la empresa minera ha donado una Balanza Camionera Electrónica Computarizada, con capacidad de 100 toneladas métricas de peso, y unas modernas torres de iluminación para el puerto sin ningún condicionamiento. El presidente de ENAPU señaló también que la empresa agroindustrial Cartavio ha culminado la construcción de un tercer tanque de almacenamiento de alcohol etílico en el puerto de Salaverry.

También indicó que ENAPU planea invertir 40 millones de dólares en la compra e implementación de una nave, conocida como Draga de Succión y Arrastre, que sirve para mejorar el dragado (profundidad) de los puertos públicos. “Esta draga será para Enapu y servirá para todos los puertos peruanos, y comprende una inversión que se estima en más o menos 40 millones de dólares”, comentó.



“El puerto de Salaverry (La Libertad) tiene un problema permanente de acumulación de arena y por eso ENAPU está estudiando la compra de la draga para solucionar esto de una manera integral y definitiva”, señaló el señor Arbulú. Agregó que en la actualidad los problemas de acumulación de arena ocasionan un costo muy alto para la empresa, que anualmente gasta seis millones de nuevos soles, aproximadamente dos millones de dólares, para solucionarlo.

Subrayó que en tres años Perú contaría con una Draga de Succión y Arrastre totalmente nueva y de última generación, que solucionará de manera definitiva la acumulación de arena en los puertos públicos de ENAPU y que dificulta el calado de las naves. “Este equipo se va a trasladar a los puertos nacionales de acuerdo a la necesidad de cada uno porque todos los puertos necesitan dragarse para mejorar sus fondos marinos y, en esa forma, permitir que el calado de las naves puedan desarrollarse eficiente y convenientemente”, aseveró.

Fuente: Andina (Perú)

24. MEJORAMIENTO DE LA VÍA DE ACCESO AL PUERTO DEL CALLAO REQUIERE 120 MILLONES DE DÓLARES

La ampliación y mejoramiento de la avenida Néstor Gambetta, necesaria para convertir al puerto del Callao en el hub (centro logístico de interconexión y reenvío de mercaderías) de la región, requerirá una inversión del orden de 120 millones de dólares, señaló la ministra de Transportes y Comunicaciones del Perú, Ing. Verónica Zavala. "La avenida Néstor Gambetta, es la principal vía de acceso para ingresar al Callao, por eso es necesario descongestionarla y hacerla más competitiva y, de esta manera, lograr nuestro objetivo que es transformar este puerto en el hub de Sudamérica", manifestó. Refirió que para solucionar el congestionamiento de esta importante vía, la avenida deberá ampliarse hasta convertirse en una mini carretera donde haya tres carriles de ida y tres de vuelta.

Precisó que este proyecto compete exclusivamente al Gobierno Regional del Callao, por lo que el Presidente de dicha jurisdicción, señor Alex Kouri, presentó al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) el proyecto de factibilidad para esta obra. No obstante, indicó que también la Autoridad Portuaria Nacional (APN) apoyará este proyecto hasta con 35 millones de dólares.

Por su parte el señor Kouri indicó que "la obra es parte de las que impulsará su gestión para mejorar las vías de acceso al aeropuerto internacional Jorge Chávez, así como la que coordina actualmente con el Ministerio de Transporte y Comunicaciones referida a la construcción de la Zona de Actividades Logísticas del Callao.

En la actualidad la gran congestión que existe en el puerto del Callao y el alza de los combustibles están encareciendo el transporte de los contenedores que arriban o salen de dichas instalaciones portuarias.

El presidente de la Unión Nacional de Transportistas Dueños de Camiones del Perú (UNT) de la Filial Callao, señor Víctor Marquina señaló "no es posible que en el ámbito del Puerto del Callao un camión de carga haga un solo viaje por cada ocho horas, dos de las cuales transcurren en medio del tráfico caótico de la zona", reclamó. En la avenida Gambetta, citó como ejemplo que un camión recorre a paso lento seis kilómetros por cada hora, cuando lo normal es que cubra dicho trayecto en 20 minutos.

Marquina indicó que si bien la congestión ya se produce desde hace más de ocho meses, en todo este tiempo no habían reajustado los fletes a los dueños de la carga, es decir importadores y exportadores, sino que el costo adicional era absorbido por las empresas de transporte. Añadió que su gremio está actualizando la estructura de costos del transporte de carga en camiones, la cual arroja que solo por el alza en el precio del diesel, los fletes deberían subir un 8%, pero por la congestión, el costo adicional del flete puede llegar a 30%.

Fuentes: El Comercio (Perú); Radio Nacional del Perú; OSITRAN



25. PROPONEN ASEGURAR CARGA DE CONTENEDORES EN REGIÓN ASIA-PACÍFICO EN MARCO DE LA APEC

Las 21 economías del Foro de Cooperación Asia-Pacífico (APEC) estudian una propuesta que les permitirá asegurar la carga de los contenedores en la importación de bienes entre los integrantes de la región Asia-Pacífico, informó la presidenta del Grupo de Trabajo de Transporte del APEC, la señora Marielena Bautista de Filipinas que se congregara en su XXXI Reunión en Chiclayo, Perú.

"Tenemos en cuenta el tema de seguridad en transporte marítimo, específicamente el proceso de traslado de carga desde el punto de origen hasta su destino", manifestó. Esto debido a que las economías del bloque APEC buscan mejorar sus normas de seguridad dentro de estos vehículos pues podrían contener bombas, armamento o personas en su interior, refirió.

Comentó que las economías miembros han puesto especial atención en la seguridad del transporte de toda índole desde los ataques del 11 de septiembre del 2001 en Estados Unidos, lo cual permitió visualizar la falta de profundidad en las medidas de seguridad relacionadas a transporte de carga y pasajeros. "Así tenemos que parte de la agenda de seguridad es un programa de recuperación comercial, que es una experiencia propuesta por Singapur, relacionada a la importación de bienes y cómo las economías del APEC pueden ayudarse para recuperar sus envíos varados", explicó. Además, otro punto es intercambio de información, lo cual favorece en la prevención de posibles ataques o peligros que puedan afectar a las economías del Asia Pacífico, dijo.

De otro lado, la señora Bautista informó que los integrantes del bloque APEC trabajarán en los próximos meses junto a la delegación peruana en la elaboración de proyectos que agrupen los intereses de las demás economías en el tema de transporte. "Se trata de una asistencia técnica en la región del APEC donde se busca identificar los problemas comunes entre las economías miembros y crear estrategias y actividades que nos ayuden a enfrentarlas", precisó. Puntualizó que si bien en un principio las mencionadas medidas podrían ser aplicadas sólo en Perú, luego éstas serían replicadas en las demás economías.

Fuente: Pueblo en Línea (China)

26. ADUANA DOMINICANA PODRÁ DETECTAR MATERIAL RADIATIVO EN PUERTOS

Un moderno sistema para evitar el tráfico de material de radiactivo en contenedores, será puesto a funcionar a mediados de mes en el puerto Multimodal de Caucedo, como parte de los nuevos programas de seguridad de comercio y puertos que ejecuta a nivel nacional la Dirección General de Aduanas (DGA).

Las máquinas -portales-, que ya fueron instaladas, serán usadas por técnicos de la DGA en el chequeo de las operaciones de importación y exportación de mercancías con la finalidad de detectar niveles radiactivo en contenedores. Estarán en operación durante las 24 horas.

El ingeniero Heriberto Miyana, subdirector de Tecnología y Comunicación de la DGA, explicó que la instalación de los equipos forma parte de las medidas de seguridad que ejecuta Aduanas, a fin de garantizar un comercio seguro y el efectivo cumplimiento de los acuerdos internacionales firmados por la institución.

El Ing. Minaya informó que los portales fueron instalados por el Departamento de Energía de los Estados Unidos, como parte de la ejecución de los acuerdos suscritos por la DGA, el Departamento de Aduanas y Protección Fronteriza de los Estados Unidos (CBP) y el Departamento de Energía de los Estados Unidos de América (DOE), el 7 de julio del 2006.

Destacó que como parte del sistema operativo del proyecto, se ha creado una red de información entre la Dirección General de Aduanas(DGA), el puerto Multimodal Caucedo y de los Estados Unidos. El funcionario de la DGA dijo que desde hace dos años se estaba trabajando en ese proyecto, ya que Aduanas está empeñada en crear los mecanismos de



inspección que garanticen que ni entren ni salgan del país contenedores con sustancias radioactivas. Dijo que se trata de un novedoso sistema que permite detectar las sustancias radioactivas o nocivas al ambiente en contenedores de carga, en operaciones de importación y exportación.

Fuente: Primicias (República Dominicana)

27. NUEVA AUTORIDAD PORTUARIA DEL PARAGUAY EN LUCHA CONTRA LA CORRUPCIÓN

El licenciado Albino González Villalba, fue designado como Presidente de la Administración Nacional de Navegación y Puertos del Paraguay (ANNP) por el Presidente de este país, señor Fernando Lugo. El Lic. González fue con anterioridad Intendente de Villa Elisa, ciudad del Departamento Central.

El nuevo titular portuario dijo que “la transparencia y la honestidad” serán los pilares de su administración y que llega a la institución con el objetivo de modernizarla y adecuarla a los tiempos nuevos, especialmente en cuanto a su funcionamiento, a fin de ofrecer un mejor servicio al país.

“Básicamente la institución está encargada de dos cosas fundamentales, la prestación de servicios, el tema de los despachos de contenedores en forma con la aduana y mantener la navegabilidad de los ríos. Lo que nosotros pensamos hacer con los funcionarios de Puertos es adecuar la institución a los tiempos modernos, hacer las modificaciones necesarias e involucrar al sector privado si por sí sola la institución no podrá hacer”, apuntó.

Dijo que para el trabajo de modernización de la institución están en conversaciones con el Presidente de la Administración Nacional de Puertos del Uruguay, señor Fernando Puntigliano, que tiene años de experiencia en puertos privados en Alemania, y que será una especie de asesor de la institución en el proceso de modernización de la institución.

El nuevo funcionario dijo que pretende trabajar con todos los funcionarios honestos e idóneos, sin distinción de color, y que buscará hacer una reingeniería para optimizar los recursos humanos y lograr una mayor eficiencia. Sostuvo que no se puede negar que hay una superpoblación de funcionarios en Puertos, y que eso reconocen los mismos sindicalistas, pero que él no llega con la intención de barrer a nadie, pero que sí hará lo que tenga que hacer.

Prácticamente al iniciar su gestión el Lic. González ha denunciado una seria corrupción en la ANNP, en la que se ha vinculado a altos funcionarios de la administración anterior. Fuentes oficiales señalaron que la red de corrupción desmantelada, integrada por altos funcionarios de la administración portuaria de Paraguay, percibía unos 100.000 dólares al mes en recaudaciones ilegales.

La Administración Nacional de Navegación y Puertos de Paraguay duplicó su recaudación, después de que la Fiscalía sacó a la luz parte de la corrupción existente en ese organismo. Las nuevas autoridades de la entidad, con apoyo de los fiscales, pudieron descubrir la entrega a los jefes de parte de las recaudaciones ilegales que se realizaban en los puertos, una práctica que se señala era conocida por la opinión pública paraguaya, pero nunca había sido probada.

El Lic. González reveló que, a partir de la denuncia, la recaudación de la Administración saltó a más de 610 millones de guaraníes diarios (unos 152 mil dólares) de los 300 millones precedentes. Varios de los administradores portuarios imputados por la fiscalía ya están encarcelados, mientras otros permanecen prófugos.

Fuente: AFP; WEBPICKING; ANSA; ABC Color (Paraguay)



28. URUGUAY LICITA NUEVO MUELLE Y DRAGADO EN PUERTO DE MONTEVIDEO

La Administración Nacional de Puertos (ANP) de Uruguay lanzó un proceso de licitación internacional por la construcción de un muelle multipropósito en el puerto de Montevideo y por el dragado del área de maniobras, anunció en un comunicado. La entidad fijó un presupuesto de US\$40 millones para la iniciativa, el que será financiado parcialmente por el BID. La licitación está abierta a firmas precalificadas de países miembros del BID. El adjudicatario será responsable del diseño final y la construcción del proyecto, además del dragado.

La construcción del muelle comprende redes de agua potable y alcantarillado, sistemas de drenaje de aguas lluvia, redes eléctricas y de comunicaciones y el dragado del área de acceso al muelle. Las obras contemplan la instalación de la estructura que soporta las grúas pórtico, que se instalarán durante una segunda etapa.

El proyecto incluye un plan de gestión ambiental, que consiste en medidas de mitigación para minimizar los impactos ambientales, medidas de compensación, un plan de monitoreo de variables ambientales y un plan de comunicación con la comunidad. También debe abordarse el manejo de residuos sólidos, los que se clasificarán antes de ser transportados a su sitio de disposición final. Las autoridades inspeccionarán el origen de los materiales de construcción utilizados para construir el muelle, especialmente la piedra y la arena. El adjudicatario también debe presentar un plan de mantenimiento de maquinaria para reducir las emisiones acústicas y atmosféricas, y un plan para la gestión y el almacenamiento adecuados de residuos y sustancias peligrosas.

Fuente: BNAmericas; Administración Nacional de Puertos; WEBPICKING

29. INQUIETUD POR ALZA DE TARIFAS EN TERMINAL DE PUERTO DE MONTEVIDEO

Algunos sectores de usuarios del puerto de Montevideo han expresado su malestar por la elevación de las tarifas de la firma Montecon S.A. operador de uno de los terminales de dicho puerto. Montecon SA maneja cerca del 45% del movimiento de contenedores del puerto de Montevideo, en el que tiene presencia desde hace más de 20 años. Montecon opera contenedores en los muelles públicos aunque no cuenta con una terminal especializada. En los últimos dos años movilizó 134,700 contenedores (2006) y 121,982 (2007). La otra empresa Terminal Cuenca del Plata (TCP) opera la única terminal especializada del puerto de Montevideo en sociedad con la Administración Nacional de Puertos (APN).

El presidente de la Comisión de Comercio Exterior de la Cámara de Industrias (CIU), señor Juan Carlos De León señaló que Montecon comunicó un aumento "muy fuerte" en sus tarifas de almacenaje de contenedores de importación y bajó de tres a dos los días libres (en los que no se cobra) por almacenaje. El directivo de la CIU expresó que el cambio en las tarifas (que casi se cuatuplicaron) "son costos que se agregan, afectan la competitividad" y "se van a trasladar a precios". En razón a ello solicitaron entrevistarse con el Ministro de Transportes y con la ANP.

Fuentes cercanas a Montecon dijeron que el aumento se debe a la elevación de los costos y a que se busca "acelerar el movimiento de contenedores para ganar espacio" porque hay "atascos" en el puerto de Montevideo. En un comunicado de Montecon a sus clientes dando cuenta del aumento, se afirma que "en el último tiempo nos hemos enfrentado a un aumento sostenido de los costos operativos. El crecimiento del comercio exterior junto a una infraestructura portuaria insuficiente, son algunas de las principales causas". Es por eso que se establece el ajuste tarifario y un "rediseño operacional", agregan.

Previo a la subida, Montecon tenía una tarifa del día 1 al 5 de US\$ 2,60 por TEU (un contenedor de 20 pies), del día 6 al 15 de US\$ 5,60 por TEU y del día 16 en adelante de US\$ 11,20. Con el ajuste, del día 1 al 10 la tarifa quedó en US\$ 10 por TEU y del 11 en adelante de US\$ 15 por TEU. Desde 2001 a la fecha, Montecon destinó más de 55 millones de dólares a inversiones y pago por uso de infraestructura portuaria.



El problema para los industriales es que no pueden optar operar con TCP que es más barato (tres días libres y del 1 al 5 cobra US\$ 3,74 por TEU), porque los importadores deben ir a buscar el contenedor a donde llega el barco. "El que opta por la terminal es el armador del barco, es decir las líneas navieras. Algunos operan con TCP y otros con Montecon", explicó el señor De León.

El puerto de Montevideo enfrenta problemas de congestión, ello provoca diversos trastornos en la actividad portuaria, tales como atrasos en la entrada y salida de camiones e, incluso, la imposibilidad de atender servicios de buques.

El gobierno sostiene que para solucionar el atasco en el puerto, es necesario subastar una segunda terminal de contenedores, pero el socio mayor en TCP (Katoen Natie que tiene el 80% y ANP el 20%) aduce que no es necesario. El ministro de Transporte, señor Víctor Rossi señaló que enviará al presidente de la República, doctor Tabaré Vázquez un proyecto de ley para hacer el llamado a subasta por la segunda terminal. El Presidente Vázquez definirá si lo promueve o no.

Fuentes: EL PAIS DIGITAL (Uruguay); LA REPUBLICA (Uruguay); MONTECON S.A.

30. RENOVADA CERTIFICACIÓN DE PUERTOS DE SUCRE EN VENEZUELA

Con la "Declaración de Cumplimiento PBIP" período 2008-2013 fue recertificado Puertos de Sucre, por parte del Instituto Nacional de Espacios Acuáticos (INEA).

Este proceso fue posible después de haber sido evaluado y auditado su sistema de gestión de protección, informó el Capitán de Corbeta Jesús Teodoro Molina Villegas, Presidente de Puertos de Sucre, quien celebró el octavo aniversario de gestión, al frente de la institución portuaria regional, que abarca los puertos de Cumaná, Carúpano, Muelle Salinero de Araya y Güiria. El Capitán Molina Villegas, expresó que recibió una institución fracturada por el antiguo Instituto Nacional de Puertos (INP), el cual dejó una gran deuda con los trabajadores y los puertos con estructuras abandonadas.

Dijo que hoy día, gerencia una institución que está a la par de las exigencias económicas que requiere el país y un equipo humano que ha sabido entender que el trabajo coordinado, profesional y con responsabilidad, arroja resultados como los obtenidos, como la recertificación PBIP que los acredita por cinco años más como puerto seguro y confiable a nivel internacional.

De igual modo fueron aprobadas las Evaluaciones de Protección de los Puertos de Carúpano y Güiria y desde ya se dará inicio a las inversiones y elaboración del Plan de Protección a fin de obtener su certificación este mismo año.

El Estado de Sucre cuenta con cuatro puertos: Puerto Sucre, en Cumaná, con capacidad para recibir buques de hasta 175 mts. De eslora, tanto de carga general como a granel, movimiento de cabotaje y embarcaciones pesqueras; el Puerto de Carúpano, con 98 mts. de muelle destinado al cabotaje y a embarcaciones pesqueras; el Puerto Pesquero Internacional de Güiria, con una superficie total de 60 Has y el Puerto pesquero de Cumaná, con una superficie de 4 Has.

Fuente: EL NUEVO DIA (Pto. La Cruz, Venezuela); Gobernación Estado de Sucre

31. PROYECTAN CONSTRUCCIÓN DE PUERTO BOLÍVAR EN ZULIA Y MODERNIZACIÓN DEL PUERTO DE LA GUARIA EN VENEZUELA

El Presidente de la República Bolivariana de Venezuela, Cdte. Hugo Chávez, aprobó recursos por 81 millones de dólares para iniciar la construcción de un puerto en la entrada al Lago de Maracaibo, estado Zulia, sobre la isla de San Carlos, que se va llamar Puerto Bolívar y será un complemento del segundo puente sobre el lago. El anuncio lo formuló el Presidente del



Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos (INEA) y encargado de Puertos del Litoral Central, mayor (r) (Av) Pedro Miguel Arroyo.

Explicó que ya comenzó la construcción del mencionado puente, la ingeniería de detalle, el impacto ambiental ya se hizo y en el año 2009 ya deben iniciar la construcción del primer canal de gabarra, “es decir, que ya el puerto arrancó en sí”.

Asimismo informó que el INEA iniciará próximamente la modernización del puerto de La Guaira. Manifestó que con esta modernización, para la cual se ha estimado invertir 640 millones de dólares aproximadamente, se pretende mejorar todas las actividades de este puerto. Esto se concretará luego de la firma de convenios con el Gobierno de Portugal que permitirá la venta de petróleo a cambio de tecnología, servicios, bienes y conocimientos.

El Mayor Arroyo resaltó que esta modernización permitirá que las operaciones de los buques sólo tarden cuatro horas, cuando en la actualidad dichas operaciones se realizan en 12 horas. Destacó que este proyecto se va a realizar en tres etapas, la primera se tardaría 18 meses y constará de la eliminación de grandes almacenes y el relleno de ciertas zonas que en la actualidad están en desuso. La segunda etapa irá directamente a la ampliación del muelle norte que quedó a medio construir. La misma tardará aproximadamente un año, además dicho muelle permitirá la recepción de barcos de 14 metros de eslora. En cuanto la tercera fase, refirió que se trata de hacer uso de una parte de la quebrada de Piedra Azul, “donde se pueden realizar otros trabajos a la par del desarrollo de las otras construcciones”. Según el entrevistado, con la ejecución de estos trabajos no se disminuirá ni se impedirán las actividades que se llevan a cabo en el puerto de La Guaira.

Fuente: Agencia Bolivariana de Noticias (ABN); Radio Nacional de Venezuela (RNV)

32. COMISIÓN EUROPEA BUSCA MEJORAR CONECTIVIDAD ENTRE PUERTOS Y ZONAS LOGÍSTICAS

La Comisión Europea ha dado el visto bueno a un texto del eurodiputado Josu Ortuondo, donde se propone mejorar las conexiones de los puertos europeos con el interior de los países y promover su participación en la red transeuropea de transporte. Además, apoya incluir el sector marítimo en el régimen de comercio de emisiones y exige abordar las políticas arancelarias que ejercen algunos países vecinos.

Los eurodiputados han acogido de forma positiva las propuestas de la Comisión para crear un “espacio europeo de transporte marítimo sin barreras” y subrayan el papel de los puertos en la economía regional de sus zonas de influencia terrestre. Para ello, es necesario establecer conexiones entre los puertos, las plataformas logísticas en tierra y los puertos secos, así como mejorar las conexiones con el interior del país a través del ferrocarril.

El Parlamento Europeo constata que los puertos europeos “compiten con puertos de terceros países que a menudo no están sujetos a las mismas normas, y deben también hacer frente a las políticas económicas discriminatorias desarrolladas por países vecinos de la UE” (como las políticas arancelarias). El texto pide a la Comisión que elabore un registro de los problemas que padecen los puertos europeos en este ámbito para abordarlos de manera específica.

Otra de las medidas que respalda el informe es la de sustituir el carburante actual por el diesel para 2020, así como la posibilidad de incluir en sector marítimo en el régimen de comercio de emisiones de la UE. Según los diputados, la Comisión y los Estados miembros deberían apoyar estas propuestas ante la Organización Marítima Internacional. También se insta a las compañías marítimas a reducir el número de contenedores vacíos transportados y a utilizar plenamente su capacidad.

También se aboga por elaborar un estudio sobre los fondos proporcionados por las autoridades públicas a los puertos comerciales europeos con el fin de detectar posibles distorsiones de competencia. Se alega que no deben considerarse ayudas estatales las



inversiones de las autoridades públicas en el desarrollo de los puertos cuando se destinen directamente a mejoras medioambientales o a la descongestión y menor utilización de las carreteras para el transporte de mercancías.

Fuente: VEINTEPIES

33. INVERSIÓN PÚBLICA EN PUERTOS ESPAÑOLES

La inversión pública en los puertos de interés general del Estado bate récord cada año. En este 2008 la inversión asciende hasta los 1.723 millones de euros. De éstos, Barcelona, recibirá en 2008 la mayor inversión con 244.66 millones de euros, Gijón, recibirá 243.9; Valencia recibirá 240.5 y Algeciras en cuarto lugar con 139.3 millones.

A nivel nacional un 19% de lo invertido irá destinado a obras de abrigo, el concepto en el que más se va invertir este año. Le siguen las obras de graneles, con un 15%. La inversión para el desarrollo del sector de los contenedores supone un 9%. Destacan también las partidas para la mercancía general con un 6%, al igual que los accesos terrestres; mientras que las obras para mejorar el servicio a pasajeros y las Zonas de Actividades Logísticas suponen cada una un 5%.

Las partidas presupuestarias destinadas a los puertos españoles se han incrementado en el presente año en un 33% con respecto a 2007. Por comunidad autónoma, los puertos andaluces son los que más reciben. Este año suman 313,6 millones de euros, un 18,6% más que el pasado año. Otras comunidades con mayor índice de partida han sido Cataluña, con 277; Asturias, con 267; y Valencia con un total de 265,7 millones de euros.

En el caso del puerto de Algeciras, la mayor parte de de estas inversiones la está usando la Autoridad Portuaria Bahía de Algeciras (APBA) para el desarrollo de Isla Verde e Isla Verde Exterior. Hasta un total de 84 millones de euros se gastarán en esas zonas. Otras infraestructuras que se desarrollan actualmente con estas cantidades son las instalaciones del PIF (Puesto de Inspección Fronteriza), la zona de astilleros de Campamento, y el puerto de Tarifa, entre otros.

Fuente: Europasur.es

34. OEA-CIP, LE HAVRE Y SOGET S.A. FIRMAN ACUERDO DE COOPERACION

El pasado 29 de septiembre de 2008, en las instalaciones de la Organización de los Estados Americanos (OEA) en Washington D.C., Estados Unidos, se firmó un acuerdo de cooperación entre la Secretaría General a través de la Comisión Interamericana de Puertos (CIP), la Autoridad Portuaria de Le Havre (Principal Puerto en tráfico de contenedores) y SOGET S.A. (filial del puerto que provee asistencia a las autoridades portuarias en temas de tecnología logística).

El Acuerdo es el resultado de lazos del pasado, en los cuales las partes han prestado asistencia mutua en diversos aspectos. Por su parte, delegados del Puerto de Le Havre y SOGET S.A., han participado en reuniones de la CIP (Brasil y Perú 2007, República Dominicana 2008) realizando presentaciones sobre logística y competitividad y seguridad portuaria. De otro lado, la CIP ha promovido los proyectos de Le Havre y SOGET S.A. sobre logística portuaria, a través de la región.

El propósito de la firma del convenio, es el “establecimiento de un marco que permita el desarrollo de un programa de cooperación técnica, para la ejecución de proyectos y actividades con el fin de promover el intercambio de experiencias, expertos y prácticas, y el inicio de esfuerzos conjuntos para promover, implementar y consolidar el desarrollo portuario”.

El acto inició en el Salón Guerrero con las palabras de bienvenida a cargo del señor Carlos M. Gallegos, Secretario de la CIP/OEA, posteriormente se realizaron presentaciones a cargo de los señores Jean-Pierre Lecomte, director del Puerto de Le Havre, Cristian Leroux, Vicepresidente del



Puerto, y Jacques Ritt Director Ejecutivo de SOGET S.A. El Embajador Albert Ramdin, Secretario General Adjunto de la OEA, cerró la sesión, luego de dicha sesión se llevó a cabo la firma del acuerdo (Salón los Héroe) en el cual intervinieron el Secretario General de la OEA Señor José Miguel Insulza, Jean-Pierre Lecomte del Puerto de Le Havre y Jacques Ritt de SOGET S.A. Las palabras finales estuvieron a cargo del señor José Miguel Insulza, Secretario General de la OEA y la señora Marie-France Pagnier, Embajadora de Francia ante la OEA.

Finalmente el País Observador Permanente de Francia ante la OEA ofreció una recepción en el Patio Azteca.

34. NUEVAS AUTORIDADES PORTUARIAS

- Agatha Dublín, Gerente General, Antigua and Barbuda Port Authority
- Albino González, Presidente, Administración Nacional de Navegación y Puertos (ANNP)
- Franklin Núñez, Presidente del Consejo de Administración, Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM)
- Sigfrido Pared Pérez, Director Ejecutivo, Autoridad Portuaria Dominicana (APORDOM)
- Miguel A. Álvarez H., Director, Cuerpo Especializado de Seguridad Portuaria (CESEP)
- Pedro M. Arroyo M, Presidente, Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares (INEA)

De requerir información adicional favor de ingresar en el siguiente enlace:
<http://www.oas.org/cip/esp/autoridades.htm>

35. PRÓXIMAS ACTIVIDADES PORTUARIAS

- Asamblea general de Caribbean Shipping Association (CSA), que se llevará a cabo del 13 al 15 de octubre de 2008, en Puerto España, Trinidad y Tobago. <http://www.caribbeanshipping.org/archway/horizon/08-08-Agenda-agm.htm>
- Seminario sobre gestión de terminales marítimos de la AAPA, que se llevará a cabo del 20 al 24 de octubre de 2008, en Baltimore, Maryland. <http://www.aapa-ports.org/Espanol/seminario.cfm?itemnumber=3624>
- Becas para el certificado del PPM Latino, la fecha límite para recibir la solicitud del interesado a través de la AAPA, es el 31 de octubre de 2008. <http://www.oas.org/cip/Becas/PPM%20Latino.pdf>
- XIII Congreso del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo, que se llevará a cabo del 10 al 13 de noviembre de 2008, en Montevideo, Uruguay <http://www.iidmaritimo.org/#/congresos/>
- X Congreso Internacional sobre Costas, Estructuras Marinas y Rompeolas, que se llevará a cabo del 16 al 18 de septiembre de 2009, en Edimburgo, Escocia. <http://www.ice-breakwaters.com/>