

Puertos: Un escenario en constante cambio



Capear la pandemia es un desafío universal, aunque diferentes realidades afectan al segmento de puertos de la región, desde la privatización y la reestructuración hasta los obstáculos políticos y regulatorios en medio de las oportunidades.

Índice

Introducción	3
Figura: Comercio de mercancías y PIB	
Figura: Proyectos portuarios por país	
Figura: Proyectos portuarios por etapa	
El resiliente sector portuario de Brasil avanza hacia las inversiones y privatizaciones	6
Entrevista a Marcus Quintella, de la Fundación Getulio Vargas	10
Figura: Lo 10 principales países por actividad portuaria	
La inversión portuaria de México espera claridad sobre la reestructuración del sector	14
La ubicación estratégica que salvó a los puertos centroamericanos	17
Figura: Los 30 principales puertos	
Perú avanza con la modernización portuaria	20
La lenta toma de decisiones pone en peligro las inversiones en Chile	22
Situación en Colombia y Argentina	25

Descubre más

- ▶ ¿Volverá el transporte urbano a ser el mismo de antes?
- ▶ Encuesta Infraestructura 2020: hacia dónde va la industria
- ▶ REPORTE DE DATOS: Los proyectos de infraestructura más grandes en el radar de BNamericas



VER REPORTES

Introducción

Cuando la propagación del nuevo coronavirus se convirtió en el foco principal del mundo a principios de 2020 comenzaron a surgir serias preocupaciones sobre el impacto de una pandemia en las cadenas de suministro globales. Para el segmento portuario, la preocupación ha demostrado ser en gran medida infundada, al menos en términos de volúmenes de carga. Teniendo en cuenta que alrededor del 80% del volumen del comercio mundial se realiza por vía marítima, quizás era imperativo que los barcos siguieran navegando, con o sin virus.

Según nuevos pronósticos de la [OMC](#), el comercio mundial de 2020 ha tenido un desempeño mucho mejor que lo que se preveía, aunque se espera un avance más suave en 2021. En octubre, la OMC anunció que anticipa que el volumen total del comercio mundial de mercancías disminuirá 9,2% en 2020 y se incrementará 7,2% el próximo año. Seis meses antes, en abril, el organismo había ofrecido un escenario optimista al predecir que el comercio mundial caería 12,9% en 2020, pero crecería 21,3% en 2021 y otro pesimista con una contracción de 31,9% en 2020 y un avance de 24% en 2021.

En los pronósticos actualizados, el resultado general para 2020-2021 se encuentra en algún lugar entre los dos escenarios previstos. Si bien los problemas de 2020 no han sido tan graves como podría haber sido, la recuperación será lenta.

“Se prevé que todas las regiones registren importantes aumentos porcentuales de los volúmenes de las exportaciones y las importaciones en 2021, pero conviene señalar que ese crecimiento partirá de una base reducida. Así pues, es posible que, aunque se registren grandes variaciones porcentuales, estas no se traduzcan en mejores condiciones materiales”, escribió la organización en octubre.

“Por ejemplo, se prevé que las importaciones de Asia y América del Sur crezcan 6,2% y 6,5%, respectivamente, el próximo año, pero en Asia el aumento iría precedido de un modesto descenso de 4,4% este año, mientras que en América del Sur se produciría tras una acusada caída de 13,5% en 2020. De ser así, las importaciones de Asia se habrían recuperado sustancialmente, mientras que el comercio de América del Sur seguiría profundamente estancado”.

De hecho, las cifras de la OMC muestran que Centro- y Sudamérica es una de las regiones más afectadas en 2020 en términos de volúmenes comerciales totales. Sin embargo, al observar la actividad portuaria,

algunos países latinoamericanos parecen haber escapado de lo peor: Brasil y Chile reportaron un leve aumento de la carga portuaria en el período enero-agosto.

Además de los efectos de la pandemia, los sectores portuarios de las diferentes naciones de la región presentan una gran variedad de desafíos y oportunidades, desde una reestructuración completa y privatizaciones masivas hasta trabas regulatorias y políticas. Atraer inversionistas y estructurar el financiamiento sigue siendo un tema regional.

En términos de oportunidades, el [REPORTE DE DATOS: Los proyectos de infraestructura más grandes en el radar de BNamericas](#) publicado a principios de este año identificó 51 proyectos de puertos y terminales que requieren una inversión combinada de US\$29.000 millones en América Latina, desde la fase de diseño inicial hasta la licitación. Brasil alberga 12 de los proyectos; Chile, 10; y Perú, 7.

En este informe, el equipo de infraestructura de BNamericas analiza las realidades del segmento portuario en cada una de las principales áreas de la región y lo que está por venir.

Portada: Puerto Lázaro Cárdenas en México. Fuente: APM Terminals

Figura: Comercio de mercancías y PIB

Volumen del comercio de mercancías y PIB real, 2015-2021a

	Variación porcentual anual						
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Volumen del comercio mundial de mercancías^b	2,3	1,4	4,7	2,9	-0,1	-9,2	7,2
Exportaciones							
América del Norte	2,6	0,7	3,4	3,8	1,0	-14,7	10,7
América Central y del Sur	0,6	1,3	2,9	0,1	-2,2	-7,7	5,4
Europa	2,9	1,1	3,7	2,0	0,1	-11,7	8,2
Asia	1,3	2,3	6,7	3,7	0,9	-4,5	5,7
Otras regiones ^c	1,8	3,5	0,7	0,7	-2,9	-9,5	6,1
Importaciones							
América del Norte	5,2	0,3	4,4	5,2	-0,4	-8,7	6,7
América Central y del Sur	-7,6	-9,0	4,3	5,3	-2,1	-13,5	6,5
Europa	3,6	3,0	3,0	1,5	0,5	-10,3	8,7
Asia	2,1	2,2	8,4	4,9	-0,6	-4,4	6,2
Otras regiones ^c	-3,9	-4,5	3,4	0,3	1,5	-16,0	5,6
PIB real a tipos de cambio de mercado	2,8	2,4	3,1	2,8	2,2	-4,8	4,9
América del Norte	2,8	1,7	2,4	2,8	2,1	-4,4	3,9
América Central y del Sur	-0,8	-2,0	0,8	0,6	-0,2	-7,5	3,8
Europa	2,4	2,1	2,8	2,1	1,5	-7,3	5,2
Asia	4,3	4,2	4,8	4,1	3,9	-2,4	5,9
Otras regiones ^c	1,5	2,4	1,9	2,1	1,4	-5,5	3,5

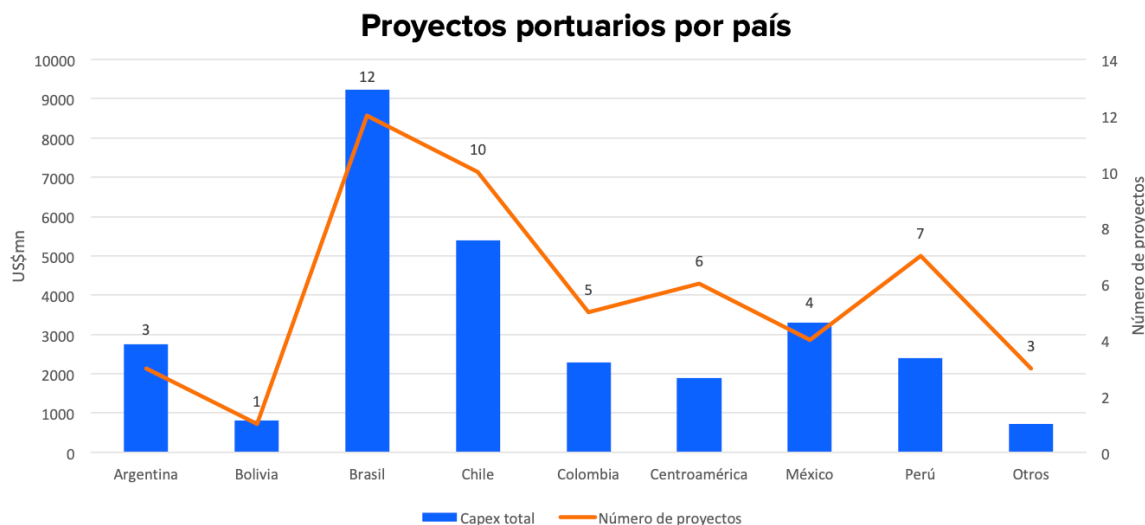
a. Las cifras correspondientes a 2020 y 2021 son previsiones.

b. Promedio de las exportaciones e importaciones.

c. Las otras regiones son África, Oriente Medio y la Comunidad de Estados Independientes (CEI), con inclusión de los Estados asociados y los antiguos Estados miembros.

Fuente: Secretaría de la OMC para los datos comerciales y estimaciones consensuales para el PIB.

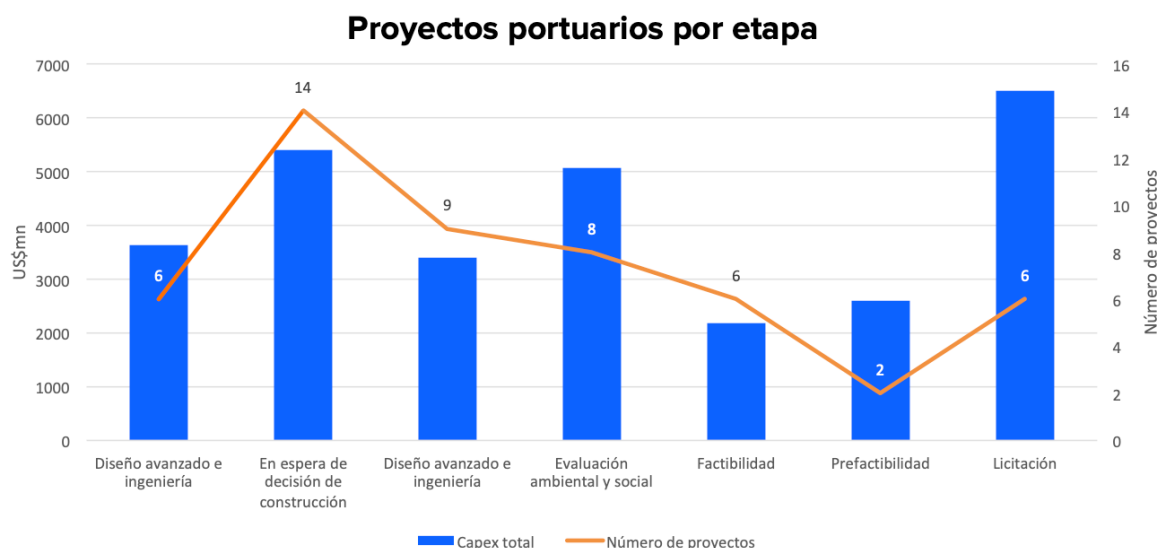
Figura: Proyectos portuarios por país



Fuente: REPORTE DE DATOS: Los proyectos de infraestructura más grandes en el radar de BNamericas



Figura: Proyectos portuarios por etapa



REPORTE DE DATOS: Los proyectos de infraestructura más grandes en el radar de BNamericas



El resiliente sector portuario de Brasil avanza hacia las inversiones y privatizaciones

Por Rogerio Jelmayer

El segmento portuario en Brasil entregó una enérgica señal de resiliencia durante la pandemia y el Gobierno Federal pretende aprovechar el escenario para utilizar el sector como uno de los principales detrás de su agenda de concesiones y privatizaciones en los próximos trimestres.

Durante los primeros meses del año surgieron dudas sobre el impacto del brote de COVID-19 en múltiples sectores, pero mientras Brasil se convirtió en uno de los epicentros mundiales de la pandemia –con un elevado número de infectados y víctimas mortales– la actividad a través de los puertos se mantuvo sólida.

“Lo que nos dimos cuenta fue que la actividad portuaria se ha vuelto bastante resistente porque es un segmento muy vinculado a las exportaciones de mineral de hierro y productos agrícolas, y la demanda global se mantuvo firme durante la pandemia”, señaló João Pedro Boskovic Cortez, socio de Vallya, consultora financiera y centro de estudios especializado en proyectos de infraestructura.

Durante la pandemia surgieron dudas sobre la posibilidad de un cambio drástico en las cadenas de suministro globales, lo que creó ciertos riesgos para la actividad portuaria.

“Hoy vemos un consenso de que los puertos de Brasil están muy conectados con el metal y los *commodities* agrícolas, y este tipo de material no lo intercambian fácilmente los proveedores locales. Si miramos el tema de los productos industrializados, es cierto, están más expuestos a la volatilidad, pero en el caso de las principales mercancías que exportan los puertos del país, el movimiento aumentó”, agregó Cortez.

Los puertos estatales y del sector privado movilizaron 749 millones de toneladas de carga en el período enero-agosto, 3,7% más en la comparación interanual, según el regulador de hidrovías, [Antaq](#).

Los dos tipos de carga que más crecieron en el período fueron la soya y el petróleo y sus derivados, mientras que los productos industrializados, vía contenedores, se contrajeron, pero en general la actividad recibió los de parte de los actores del sector.

“Nos estábamos preparando para lo peor, pero el desempeño durante la pandemia fue una sorpresa positiva para nosotros, que se debió principalmente a las sólidas exportaciones de Brasil. Esta imagen nos brinda una especie de alivio de cara al futuro con respecto al segmento”, afirmó Aristides Russi Junior, director general del [APM Terminals Itajai](#) en el puerto de Itajai.

PLANES GUBERNAMENTALES

El gobierno pretende utilizar las proyecciones positivas del segmento portuario de Brasil para avanzar con concesiones y privatizaciones.

Actualmente ofrece múltiples concesiones de terminales portuarias a través de subastas previstas para los últimos dos meses del año, incluso de terminales en los puertos de Santos, Paranaguá, Vila do Conde, Itaquí, Aratu, Itaguaí, Porto Alegre y Maceió.

Para enero de 2021 están planificadas las licitaciones de dos terminales de combustible líquido en Itaquí, una terminal de líquido a granel/ácido sulfúrico en Maceió y otra para soya en Macapá.

Recientemente, el Ministerio de Infraestructura llevó a cabo concursos por las concesiones de tres áreas portuarias, lo que generó más de 500 millones de reales en comisiones (US\$87 millones a principios de noviembre).

Una de esas concesiones se encuentra en el puerto de Vila do Conde, en la zona norte del estado de Pará, para la instalación y operación de una planta de energía a gas y una unidad flotante de almacenamiento y regasificación de GNL. Centrals Elétricas de Barcarena ([Celba](#)), integrado por Golar Power y Evolution Power Plants (EPP), se adjudicó la concesión.

Las otras dos terminales estaban en el puerto de Santos y contarán con un gasto de capital combinado de 380 millones de reales durante el período de concesión de 25 años. Ambas terminales se utilizan para celulosa y se adjudicaron a [Eldorado Celulose](#) y [Bracell](#), respectivamente.

EL APETITO DE LOS ACTORES

Empresas e inversionistas del segmento preparan su efectivo para participar en la ronda de concesiones. El operador de terminales de contenedores Santos Brasil pretende recaudar al menos 1.000 millones de reales mediante una oferta primaria de acciones en el mercado local para comprar nuevos activos portuarios.

En tanto, [Hidroviás do Brasil](#) –empresa dedicada a brindar servicios logísticos e infraestructura naval, terrestre y multimodal– recaudó a fines de septiembre 3.400 millones de reales con su oferta de acciones.

La actividad de Hidroviás do Brasil está fuertemente ligada al vigor del transporte de *commodities*. La compañía anunció en octubre que [Mineração Corumbaense Reunida](#), filial de la minera [Vale](#), planea mover el volumen contractual máximo establecido entre las dos compañías, transportando hasta 3,25 millones de toneladas de mineral de hierro por año en la hidrovía Paraguay-Paraná, a partir del próximo año.

También se proyecta que el segmento de puertos en Brasil se verá impulsado por la recuperación de la producción de mineral de hierro por parte de Vale, que pretende expandir el volumen después de [retomar los niveles](#) afectados por el colapso de enero de 2019 del depósito de relaves Brumadinho.

Otro factor que impulsa la actividad portuaria es la intención del gobierno de invertir más en ferrocarriles en todo Brasil. La nación tiene la mayor parte de su producción minera y agrícola en áreas remotas y el transporte ferroviario a los puertos es una prioridad para el gobierno y las empresas.

En julio, [Bahia Mineração](#) (Bamin), filial de Eurasian Resources Group, obtuvo luz verde para iniciar la construcción de su terminal Porto Sul en la ciudad de Ilhéus, en el estado de Bahía. La empresa invertirá 188 millones de reales en la terminal portuaria, clave para su proyecto de mineral de hierro [Pedra de Ferro](#). El mineral se transportará desde la mina hasta el puerto a través del [Ferrocarril Fiol](#).

Pedra de Ferro, con un gasto de capital estimado de US\$2.400 millones, está diseñado para producir 18 millones de toneladas por año, lo que transformará a Bahía en el tercer estado productor de mineral de hierro de Brasil, detrás de Pará y Minas Gerais.

Los bancos también prevén más inversiones para los puertos. “Vemos bancos abiertos para el financiamiento de proyectos portuarios. El sector en Brasil tiene una gran necesidad de inversión porque muchos puertos están cerca de su capacidad total, por lo que es casi una obligación elevar de inversiones del segmento”, indicó Claudia Prates, directora local de operaciones de New Development Bank, el banco de desarrollo fundado por Brasil, Rusia, India, China y Sudáfrica.



Puerto de Santos. Fuente: Santos Brasil

LOS DESAFÍOS FUTUROS

Sin embargo, el positivo escenario para el segmento portuario no significa que todos los planes avancen sin dolores de cabeza. Para mejorar aún más el sector, el Congreso del país evalúa un proyecto de ley denominado BR do Mar para [impulsar el cabotaje](#) en los casi 8.000km de costa del país.

“Hoy el cabotaje representa solo el 11% de los movimientos portuarios. De esta cifra, el 70% es petróleo. Por lo tanto, tenemos mucho espacio para crecer e incrementar el cabotaje hasta tres veces en Brasil”, dijo Diogo Piloni, secretario de puertos y transporte fluvial de la cartera de Infraestructura durante un seminario web reciente sobre inversiones en infraestructura.

“Además de incentivar el cabotaje, BR do Mar prevé un aumento de la flota nacional y un mayor equilibrio en la matriz de transporte brasileña”, agregó.

Pero el aumento del cabotaje enfrenta desafíos, ya que los actores en Brasil todavía tienden a optar por el transporte de carga a través de carreteras.

Otro reto por delante es establecer un modelo mejor para privatizar los puertos estatales en todo el país. Recientemente, el Gobierno Federal avanzó con los preparativos para lanzar el [aviso de concesión](#) de la compañía a cargo de la administración del puerto Espírito Santo.

Este debiera emitirse en abril de 2021 y la subasta se realizaría en agosto del mismo año. Hay grandes expectativas entre los participantes del mercado con respecto al concurso, ya que es probable que el modelo de privatización de Companhia Docas do Espírito Santo ([Codesa](#)) se convierta en un referente para otras privatizaciones en el sector, incluida la empresa que administra el puerto de mayor actividad de Sudamérica, Santos.

Autoridades de Antaq, el Ministerio de Infraestructura y el banco de desarrollo [BNDES](#) trabajan en conjunto para establecer el modelo para las privatizaciones de puertos.

La concesión de Codesa prevé inversiones de hasta 3.000 millones de reales de la concesionaria durante el plazo de 35 años del contrato. Las inversiones se concentrarán en infraestructura física, proyectos de protección ambiental y en mantener la profundidad mínima del canal de acceso al puerto.

Se espera que el puerto de Santos, considerado la joya de la corona, se privatice en 2022.

Entrevista a Marcus Quintella, de la Fundación Getulio Vargas



En esta entrevista, Marcus Quintella, director del departamento de transporte del conocido centro de estudios Fundación Getulio Vargas y exdirector de ingeniería de Odebrecht TransPort, analiza el apetito de inversión y concesiones en el sector portuario brasileño, salvo riesgos que incluyen seguridad jurídica y financiamiento.

Por Rogerio Jelmayer

BNAmericas: En los primeros meses de la pandemia, los economistas temían una posible interrupción en el comercio mundial, que en algún momento podría afectar la actividad portuaria global. Después de varios meses de pandemia, ¿cómo evalúa el escenario de los puertos en términos de operaciones y volumen de carga transportada?

Quintella: Brasil tiene un total de 175 instalaciones portuarias de carga, incluidos puertos y terminales marítimas. Entonces tenemos que analizarlo sistemáticamente. Si miramos, por ejemplo, el puerto más grande de Brasil, en Sudamérica, el puerto de Santos, tuvimos un alza importante en el volumen transportado.

Eso también es cierto en todas las demás regiones de Brasil. El sector portuario en su conjunto se expandió incluso durante la pandemia, en comparación con el año pasado. En cuanto a números, el Puerto de Santos fue el de mayor movimiento, y luego vino el Puerto de Paranaguá, en Paraná. Ambos son puertos de ejecución estatal. Definitivamente podemos decir que tenemos un número positivo, una situación interesante.

BNAmericas: Si se consideran los diferentes segmentos, ¿qué tipo de terminal portuaria en Brasil se desempeña mejor y cuál peor, entre las terminales conectadas a graneles, combustibles, multimodales? ¿Por qué?

Quintella: La carga en contenedores fue la única que se contrajo, pero otros segmentos registraron una expansión. La soya tuvo un aumento, incluso el aceite tuvo un desempeño positivo. La agricultura en general registró crecimiento.

Incluso vimos el movimiento de cabotaje, que es el transporte entre nuestros propios puertos, e incluso la navegación de los ríos tuvo un buen desempeño este año. En el caso de las llamadas terminales domésticas, que atienden ríos, el desempeño positivo se dio gracias a nuestra gran cosecha agrícola.

BNAmericas: El gobierno brasileño, incluso frente a la pandemia, pretende avanzar en parte de la agenda de concesiones de terminales portuarias. ¿Cómo ve la evolución de esta agenda en los próximos meses? ¿Debería acelerarse?

Quintella: El gobierno brasileño calificó varios proyectos del sector portuario bajo el programa PPI para avanzar con esta agenda. Esta calificación es muy importante porque es el primer paso para lograr la oferta de activos portuarios al sector privado. La intención es incrementar la capacidad logística del país. Tenemos proyectos en varios puertos, terminales portuarias que se ofrecerán en los próximos meses, de norte a sur.

En las recientes subastas de terminales portuarias hemos visto un gran apetito por parte de los inversores por adquirir activos portuarios; este interés proviene tanto de empresas vinculadas a la logística como de fondos de inversión. Este dinero que llega a la zona portuaria del sector privado ayudará al desarrollo del sector portuario nacional. La mayor parte del comercio mundial se realiza a través del sector portuario y nuestros puertos aún deben implementar importantes mejoras. Esto es fundamental incluso para mejorar las exportaciones. Brasil es uno de los mayores productores de celulosa, productos agrícolas, mineral de hierro, por lo que necesita tener buenos puertos para poder exportar todo esto.

BNamericas: El gobierno planea publicar el aviso sobre el proceso de concesión de Companhia Docas do Espírito Santo en abril del próximo año, lo que puede servir como modelo para otras concesiones. ¿Por qué el proceso de concesión de muelles parece más desafiante que las terminales? ¿Cuáles son los riesgos involucrados para el inversionista y cuáles son los desafíos futuros?

Quintella: Primero, creo que es importante enfatizar que los procesos de concesiones y privatizaciones en el sector portuario no pueden ser un proceso muy acelerado. Es necesario tener un largo proceso de estudio, audiencias públicas, evaluación económica, legal y regulatoria, para definir el mejor modelo, o incluso múltiples modelos a adoptar.

Acerca de Companhia Docas do Espírito Santo, diría que esto será estratégico. La concesión Docas do Espírito Santo aún está siendo evaluada por el gobierno y la idea inicial sería que además de ofrecer la propia empresa a los inversionistas, también hay planes para ofrecer todos los puertos que administra: Vitória, Vila Velha y Barra do Riacho.

Creo que el gobierno hará algunas restricciones a la participación entre los interesados, para evitar la verticalización de las operaciones portuarias, pero todo eso dependerá de la evaluación final de los estudios. En general, los principales riesgos de todas las concesiones en Brasil están siempre los relacionados con el tema de la seguridad jurídica.

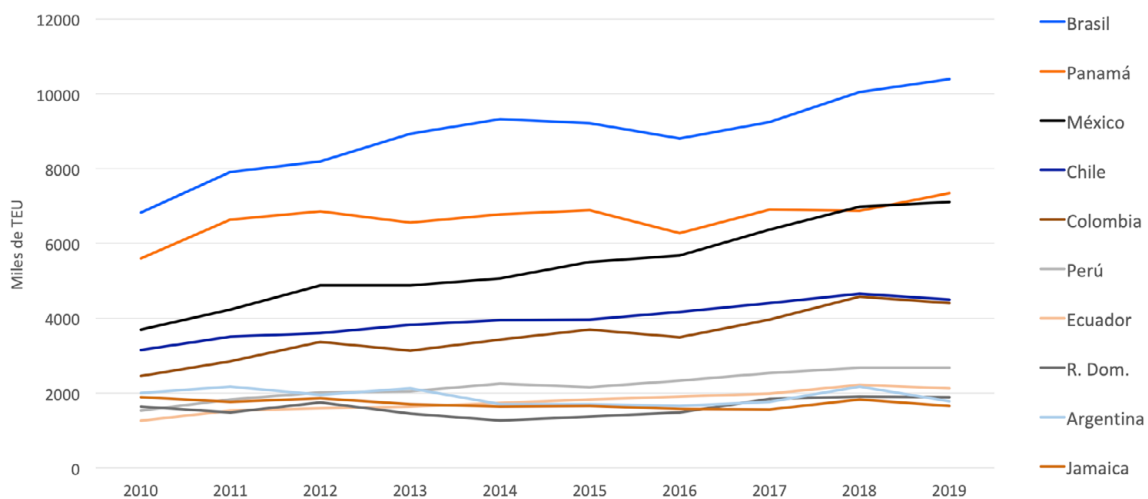
BNamericas: La agenda de concesiones tanto para puertos como para otros segmentos depende de condiciones favorables de financiamiento, ya que se requiere un gran volumen de inversiones. ¿Cómo valora el escenario de financiación en este momento para proyectos a largo plazo?

Quintella: La agenda de privatización de puertos aún se encuentra en la etapa de evaluación del modelo y esto también es cierto para los estudios de modelos de financiamiento. Pero, de hecho, aún no hemos visto si el Banco Mundial o el BNDES estarán dispuestos a brindar financiamiento para estos proyectos.

El inversionista quiere condiciones de financiamiento favorables, pero aún no hay una señal clara de dónde vendría la mayor parte de este financiamiento, ya sea a través de bancos multilaterales o incluso a través de fondos de inversión extranjeros.

Figura: Lo 10 principales países por actividad portuaria

10 principales países de Latinoamérica y el Caribe por actividad portuaria (TEU)



Fuente: Cepal

 bnamericas

La inversión portuaria de México espera claridad sobre la reestructuración del sector

Por Ariel Rodríguez

Una cartera de 74.000 millones de pesos (US\$3.500 millones) de 22 proyectos portuarios en México se ha mantenido estancada durante la mayor parte de 2020 debido a la pandemia de coronavirus y la reciente decisión del presidente Andrés Manuel López Obrador de entregar el control de todos los puertos marítimos a las Fuerzas Armadas.

Si bien las autoridades intentan confirmar la inversión para la mayor cantidad de proyectos de infraestructura posible –para incluirlos en el plan de recuperación económica del país– el sector portuario espera el resultado de una nueva propuesta federal para convertir la Secretaría de Marina ([Semar](#)) en la máxima autoridad portuaria.

La propuesta, que podría votarse en el Senado en cualquier momento de este año, busca cambiar tres leyes orgánicas que reemplazarían a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes ([SCT](#)) como administradora portuaria del país por la Semar. La Cámara Baja aprobó el proyecto de ley el 1 de octubre.

Este podría ser el mayor cambio del sector en México desde que el país aprobara la ley portuaria de 1993 que creó la mayoría de sus autoridades portuarias (API). Si bien el gobierno argumenta que ayudará a reducir los casos de tráfico de drogas y corrupción, las asociaciones de la marina mercante afirman que afectará drásticamente el comercio y las inversiones en los puertos marítimos.

Estos cambios administrativos y legislativos tienen preocupados a los inversionistas, según el capitán Faustino Suárez Rodríguez, presidente de la consultoría de profesionales especializados en marina mercante y puertos Cpmmp.

“Se va a inhibir la inversión y eso es lo más preocupante porque estamos viviendo un momento difícil en México por la pandemia y ahora con esto con mucho más razón”, [afirmó](#) y citó la paralización de la cartera de 22 proyectos que el gobierno y el sector privado presentaron el año pasado.

LOS PROYECTOS

En noviembre de 2019, altos funcionarios y representantes del sector privado presentaron el Programa Nacional de Infraestructura (PNI) 2019-2024, que incluía 146 proyectos de infraestructura que van desde puertos hasta carreteras, ferrocarriles y aeropuertos, entre otros.

El programa abrochaba 859.000 millones de pesos del sector privado para llevar a cabo la iniciativa de 2020-2024, pero la pandemia de coronavirus ha provocado retrasos en la construcción, reconsideraciones de inversiones e incluso la cancelación de algunos proyectos.

Entre los 22 proyectos portuarios figuran varias propuestas para ampliar terminales vehiculares, de contenedores y multimodales en diferentes estados, pero también nuevas terminales graneleras, de líquidos y multipropósito para el puerto de Veracruz en el estado homónimo, por ejemplo.

Como un intento de resucitar la inversión para respaldar la estrategia de recuperación económica del país, AMLO y miembros de la asociación empresarial más grande del país (CCE) presentaron el 5 de octubre una [nueva versión del programa](#), una reestructuración que confirmaba 39 proyectos que requerirán financiamiento a través de asociaciones público-privadas. Sin embargo, la lista no incluía ninguno de los 22 proyectos portuarios anunciados hace un año.



Puerto Lázaro Cárdenas. Fuente: APM Terminals

No obstante, la versión actualizada del programa consideraba dos nuevos proyectos portuarios. Uno corresponde a la construcción de un nuevo [muelle de cruceros de 511 millones de pesos para la isla Cozumel](#) en el estado de Quintana Roo, mientras que el otro implica una ampliación de 4.000 millones de pesos del puerto existente de Progreso en la península de Yucatán.

Además, el gobierno anunció que se agregarán más proyectos al programa en cuatro etapas, lo que abrió la posibilidad de sumar propuestas portuarias previamente anunciadas.

LO QUE VIENE

Es muy probable que el Senado apruebe el proyecto de ley para establecer a la Semar como la administradora portuaria, ya que cuenta con el apoyo de la mayoría del partido oficialista, Morena.

Pese a que miembros de la marina mercante y el sector portuario exigieron al congreso a mediados de octubre un diálogo abierto para presentar su punto de vista en contra de la propuesta, la comisión de Marina del Senado decidió aprobar por unanimidad el proyecto de ley el 20 de octubre. Ahora debe ser visto por el pleno.

Las partes contrarias argumentan que la iniciativa va en contra del artículo 129 de la Constitución, que establece que “en tiempos de paz, ninguna autoridad militar puede ejercer más funciones que las que tienen una conexión directa con la disciplina militar”.

Sin embargo, el Senado dijo que el proyecto de ley no cambiará ninguna de estas características, ya que solo apunta a reducir la delincuencia y el tráfico en los puertos marítimos. “No se están militarizando los puertos ni, la marina mercante, se están fortaleciendo como instituciones”, declaró en el comunicado el senador Eruviel Ávila, titular de la comisión.

En el intertanto la administración de AMLO ha estado reemplazando a los directores de API por oficiales marinos retirados desde julio, cuando AMLO anunció por primera vez su [estrategia para reestructurar el sistema portuario](#).

Hasta el momento, la SCT ha confirmado el reemplazo de 14 directores generales de API. Esta decisión también llevó a la renuncia de Javier Jiménez Espriú como titular de la SCT en julio, luego de que demostrara públicamente su desacuerdo con la medida.

La ubicación estratégica que salvó a los puertos centroamericanos

Por Ariel Rodríguez

Si bien 2020 no ha sido el mejor año para el sector portuario centroamericano en términos de inversión en infraestructura, los puertos marítimos de la región mostraron resiliencia ante los efectos negativos de la pandemia de coronavirus al fortalecer su papel como puertas de entrada para las mercancías importadas.

“En términos generales, los puertos siguieron funcionando con la normalidad permisible sin importar el efecto de la pandemia”, destacó Otto Noack Sierra, director ejecutivo de la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (Cocatram).

El titular de la comisión –organismo especializado de la Secretaría de Integración Económica Centroamericana (Sieca)– explicó que los puertos se consideraron esenciales para abastecer de bienes básicos a la región durante la crisis, y por lo tanto, los únicos factores que podían haber impuesto restricciones a la movilidad de carga este año fueron medidas sanitarias.

“De los efectos que se pudieron tener en algunos de los tipos de las cargas, derribaba más no de la disposición de la instalación portuaria para atender la carga, sino por las restricciones a la movilidad que se declararon en muchos países. Pero bueno al final de cuentas, siempre se sugirió que siendo los puertos entidades vitales para mantener el movimiento de suministros, alimentos y todo lo que ingresan por los puertos”, agregó.

A través de dos estudios Cocatram pudo medir el impacto que ha tenido la emergencia COVID-19 en los 36 puertos que operan en las costas centroamericanas, de los cuales 19 se ubican en costas pacíficas y 17 en aguas atlánticas.

La primera encuesta tomó en consideración las respuestas de 28 puertos en Centroamérica y República Dominicana del 16 al 29 de abril, mientras que la segunda incluyó 32 puertos en las mismas áreas del 23 de julio al 15 de agosto (Belize no participó en la primera encuesta).

Según los datos recopilados, el 96% de los puertos del primer sondeo manifestaron que la pandemia no estaba interfiriendo mucho en sus

operaciones. En la encuesta posterior, 10 de los 32 puertos encuestados señalaron que habían detenido sus operaciones en algún momento.

Pero si bien las operaciones experimentaron contratiempos menores, el impacto real se reflejó en la demanda, la oferta y la distribución. Los contenedores, por ejemplo, representaron el 39% de la distribución regional en la primera encuesta, seguidos de graneles líquidos, multipropósito y graneles sólidos. Pero en el segundo, multipropósito se incrementó hasta 47%, los contenedores disminuyeron a 16% y los graneles sólidos y líquidos se mantuvieron dentro de su porcentaje original.

En la segunda encuesta, la más reciente, Cocatram preguntó a los 32 puertos si estaban recibiendo consideraciones especiales por parte de las autoridades, a lo que el 66% respondió que sí. La mayoría de los puertos encuestados también acordaron que la demanda de carga aumentaría hacia fin de año y que la perspectiva para su negocio es positiva.

PROYECTOS

Si bien las encuestas mostraron cómo la crisis sanitaria fortaleció el papel de los puertos centroamericanos en la cadena de suministro, no abordaron las inversiones en infraestructura o los nuevos proyectos de construcción, sobre los cuales ha habido muy pocos o ningún anuncio durante la pandemia.

La falta de avances del proyecto se atribuye a las restricciones extendidas a los sectores de la construcción que, en algunos países, como Panamá, duraron alrededor de seis meses.

“Los proyectos de infraestructura van de la mano a los criterios de los gobiernos centrales de cada uno de nuestros estados miembros y a los planes o proyectos de expansión que individualmente, y así suele suceder, cada instalación portuaria está sujeta tienen previstos a ejecutar durante cada periodo y administración”, indicó Noack, quien añadió que los proyectos suelen ser ejecutados por las autoridades de gobierno y que la mayoría de los puertos centroamericanos se han adjudicado mediante concesiones al sector privado.

“Eso genera cierta discontinuidad en la dinámica porque cada administración asume la función pues quiere dejar una huella positiva de su gestión”, destacó.

Según la base de datos de proyectos de BNAmericas, 12 iniciativas en Centroamérica están a la espera de aprobación, en la fase de finalización de estudios o prontos a licitarse.

Otros dos proyectos en Panamá comenzaron las obras de construcción antes del brote de coronavirus, pero las autoridades no han revelado muchos detalles. Estos incluyen el [puerto de contenedores Panamá](#)

[Colón](#), de US\$1.100 millones en la provincia de Colón, cuyas obras se suspendieron en abril debido a la pandemia, y la [terminal de cruceros Amador](#) de US\$160 millones en Ciudad de Panamá. Si bien las obras de Amador han logrado continuar, las estimaciones de costos se han elevado de US\$165 millones a US\$207 millones y el objetivo de finalización original para 2020 podría extenderse en hasta dos años. Además, la autoridad marítima AMP suspendió en abril la licitación de la operación y mantenimiento del puerto.

A la lista de 12 se suma el recientemente anunciado proyecto de ampliación del puerto El Arenero que el Gobierno guatemalteco incluyó en su portafolio de cinco obras prioritarias para impulsar la economía en 2021. La iniciativa, que implica la ampliación del puerto existente de Barrios en Santo Tomás de Castilla, recibirá 400 millones de quetzales (US\$51 millones) de la autoridad el próximo año.

Figura: Los 30 principales puertos

Los 30 principales puertos de Latinoamérica y el Caribe en 2019

Puerto	País	Miles de TEU
Colón (MIT, Evergreen, Panamá Port)	Panamá	4379
Santos	Brasil	3905
Manzanillo	México	3069
Cartagena (inc. S.P.R, El Bosque, Contecar,ZP)	Colombia	2934
Balboa	Panamá	2899
Callao (inc. DPW/ APM)	Perú	2314
Guayaquil	Ecuador	1943
San Antonio	Chile	1710
Kingston	Jamaica	1648
San Juan	Puerto Rico	1510
Buenos Aires (incluye Exolgan)	Argentina	1485
Freeport	Bahamas	1397
Lázaro Cárdenas	México	1319
Caucedo	R. Dom.	1264
Itajaí (inc. Navegantes/Portonave)	Brasil	1233
Limón-Moin	Costa Rica	1232
Veracruz	México	1144
Buenaventura (inc. SPR, TCBUE y ZP)	Colombia	1121
Valparaíso	Chile	899
Altamira	México	877
Paranaguá	Brasil	865
Rio Grande (inc. Porto Alegre)	Brasil	782
Montevideo	Uruguay	747
São Francisco do Sul (Inc. Itapoá)	Brasil	735
Puerto Cortés	Honduras	644
Coronel	Chile	574
Santo Tomás de Castilla	Guatemala	565
Haina	R. Dom.	508
Puerto Quetzal	Guatemala	500
Suape	Brasil	476

Fuente: Cepal

Perú avanza con la modernización portuaria

Por Mercedes Álvaro

Perú no tiene planes a corto plazo para adjudicar concesiones portuarias, pero a fines del año pasado el país inició un proceso de modernización de la infraestructura en varias terminales y para enero había una serie de proyectos con obras en ejecución, en etapa de presentación de documentos técnicos, o próximos a firmar acuerdos o adendas.

“No hay nada nuevo en el corto plazo; lo que hay son los compromisos de lo que ya se ha concesionado. No existe ningún impulso para movilizar inversiones en puertos como se hizo en el pasado. Cualquier decisión importante de nuevos proyectos la tomará el próximo gobierno”, aseveró el exministro de Economía Luis Miguel Castilla. Las elecciones generales están previstas para abril.

Si bien los puertos peruanos no paralizaron por el COVID-19, los procesos de modernización quedaron en pausa y hubo una disminución significativa en el movimiento de carga; sin embargo, las obras se recuperaron al mismo ritmo que la reactivación de las actividades económicas.

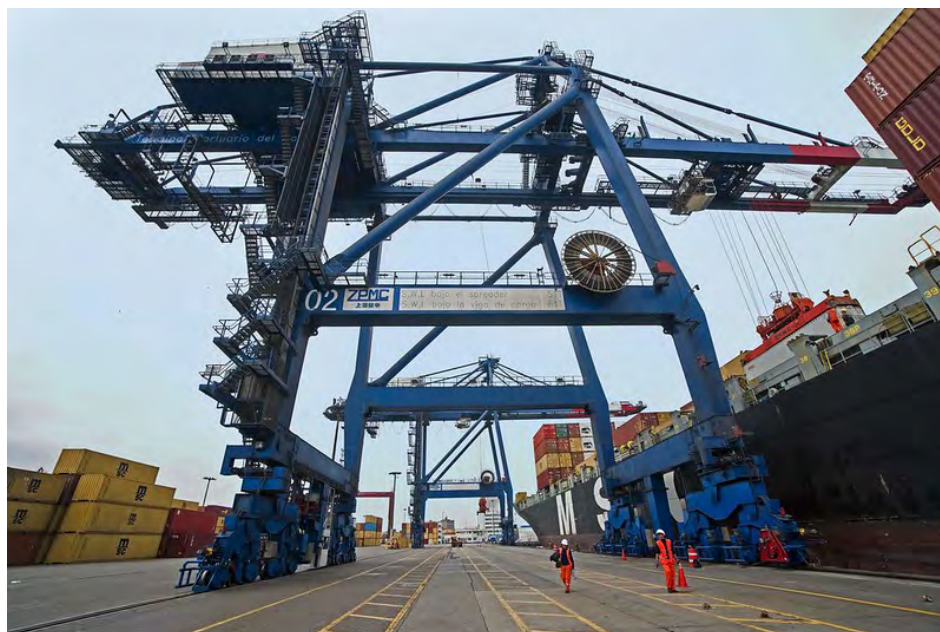
Según el presidente del directorio de la Autoridad Portuaria Nacional ([APN](#)), Edgar Patiño, entre los principales proyectos que paralizaron por las restricciones aplicadas para frenar la pandemia, pero que ya han comenzado a reactivar las obras de construcción (si en esa etapa) o trámites administrativos, destacan:

- Obras para ampliar el muelle del puerto de Paita de 300m a 360m;
- [Modernización del puerto de Salaverry](#) ;
- [Trabajos del túnel](#) que conectará la zona portuaria con la logística de la terminal multipropósito Chancay, que ya inició la primera etapa;
- [Terminal multipropósito norte](#) en el puerto de Callao, donde se estima que las obras comenzarán en el tercer trimestre de 2021;

- [Terminal portuaria General San Martín](#), a punto de completarse;
- [Terminal multiboyas Mina Justa](#), 80% de avance.

Entre los proyectos que están a punto de reactivarse se encuentran el [terminal portuario multiboyas](#) en Mollendo de [Petroperú](#), cuyas obras presentan un 85% de avance y APN estima que terminarán a fin de año, y el proyecto para ampliar y mejorar el terminal portuaria de Engie, en Ilo.

“La pandemia cortó la ejecución de las obras para frenar los contagios, pero no cortó los grandes proyectos. Continúa la modernización de procesos, el fortalecimiento de plataformas tecnológicas y el reforzamiento de la articulación de los diferentes actores”, aseveró Patiño.



Puerto del Callao. Fuente: APM Terminals

LOS EFECTOS DE LA PANDEMIA

Según datos de APN, el mayor efecto de la pandemia se vivió entre abril y junio, que en el primer semestre provocó una caída interanual de 15% en el movimiento de carga, especialmente por el impacto en las actividades mineras y pesqueras, y dentro de la minería particularmente el cobre. Solo en marzo, las exportaciones mineras retrocedieron 37%.

Entre enero y junio, la terminal portuaria de [Shougang Hierro Perú](#), una de las terminales con mayor movimiento de minerales, movilizó alrededor de 6,1 millones de toneladas, una disminución interanual de alrededor de 23% debido a la pandemia.

La movilización de minerales en el puerto de Salaverry disminuyó 80% en la comparación interanual en el primer semestre como consecuencia de la baja de las exportaciones de empresas auríferas como [Yanacocha](#), [Buenaventura](#), [Retamas](#) y [Horizonte](#), que realizan envíos a través de este puerto en la Región La Libertad.

La terminal portuaria de Matarani rebajó su movimiento de carga mineral en 21% por el retroceso en la producción de empresas como [Cerro Verde](#) y [Las Bambas](#), que se encuentran entre las mayores productoras de cobre del mundo, especialmente entre abril y mayo como resultado de Covid.

En Callao y Paita, los efectos se vieron en el movimiento de contenedores: la carga de exportación se contrajo 9% y 5%, respectivamente. Por el contrario, en las terminales portuarias de Ilo y General San Martín el volumen de importaciones de graneles sólidos aumentó 30% y 100%, respectivamente.

La lenta toma de decisiones pone en peligro las inversiones en Chile

Por Javiera Gracia

El plan de movilidad 2050 de Chile, que implica US\$50.000 millones en inversiones en infraestructura de transporte, incluye US\$5.000 millones para expandir 10 puertos.

“Transantiago cuesta US\$2.000 millones anuales. US\$5.000 millones (para puertos) es el vuelto del pan”, aseveró Felipe Ulloa, consultor sénior de infraestructura de transporte de la [Cepal](#), en referencia al sistema de transporte público subsidiado de la capital Santiago.

Más de la mitad de esa cifra se destinará a un solo proyecto: el [puerto a gran escala de San Antonio](#), de US\$3.500 millones, que se licitará en 2021.

En ese sentido, Ulloa critica el hecho de que tomó más de una década decidir la ubicación del próximo puerto de gran escala del país, y que la expresidenta Michelle Bachelet recién anunció la elección de San Antonio al final de su segunda administración. (2014-2018).

De hecho, Chile tiene mucha justificación para desarrollar terminales portuarias por sus sólidas exportaciones de frutas y concentrado de cobre. Las provincias de Argentina, como Mendoza, también podrían beneficiarse de las inversiones portuarias en Chile, ya que a los exportadores les tomaría menos tiempo llegar a la costa del Pacífico de Chile que a la costa atlántica de Argentina, de acuerdo con Ulloa, y agrega que las inversiones en infraestructura fronteriza como [Las Leñas](#) y se necesitan túneles de [Agua Negra](#) para complementar los puertos.

La demanda es sólida: a pesar de la pandemia de COVID-19, los puertos chilenos movizaron 73,4 millones de toneladas de carga entre enero y agosto, un incremento de 2,4% frente al mismo período de 2019, según el servicio de aduanas del país.

Sin embargo, los inversores no vendrán a los puertos chilenos si las autoridades siguen retrasando las grandes decisiones, indicó Ulloa. “No puedes invertir si es que vez una autoridad que duda ante un proyecto de inversión o una autoridad ambiental que no actúa con celeridad”.

El año pasado, la concesionaria [TCVAL](#) abandonó el proyecto de US\$500 millones para una [segunda terminal de contenedores](#) en el puerto de Valparaíso, citando el largo proceso de aprobación ambiental, que tomó cuatro años e incluso fue llevado a los tribunales por la administración municipal.

“Esa es una mala señal para el crecimiento del país en general”, manifestó Ulloa, y agregó que si bien las administraciones municipales deben ser parte del proceso de desarrollo de los puertos locales, “No puedes invertir si es que vez una autoridad que duda ante un proyecto de inversión o una autoridad ambiental que no actúa con celeridad”.

Si bien el gobierno ha manifestado que planea seguir adelante con el proyecto, aún no convoca a una nueva licitación, a pesar de declaraciones de las autoridades que señalan que la terminal debe desarrollarse lo más rápido posible.



Ampliación proyectada del puerto de San Antonio.

Fuente: Puerto San Antonio

El operador estatal de Valparaíso, [EPV](#), también rechazó una propuesta para construir un puerto exclusivo para cruceros. Si bien ese sector ha sido uno de los más afectados por la pandemia, Ulloa cree que Valparaíso no debe descartar invertir en infraestructura turística portuaria.

El asesor también sostiene que estos problemas son comunes para otros puertos del país y la inversión en infraestructura en general. “En los últimos tres gobiernos que se han dedicado a endeudar al país desde el punto de vista fiscal, no han generado inversiones en la línea de la logística nacional que genera crecimiento económico”.

Valparaíso y San Antonio se encuentran en la Región de Valparaíso, al oeste de Santiago.

INVERSIONES FERROVIARIAS

Al hablar del plan 2050, el ministro de Obras Públicas, Alfredo Moreno, ha dicho que el crecimiento del tráfico portuario también impulsaría la demanda de ferrocarriles de carga, ya que el gobierno predice que la demanda actual se multiplicará por 13 en los próximos 30 años.

En ese frente, el puerto a gran escala de San Antonio incluirá una plataforma ferroviaria que actualmente desarrolla la ferroviaria estatal [EFE](#), aunque Ulloa dijo que esto también se convertirá en una necesidad para otros puertos del país, y que de no hacerlo se correría el riesgo de abarrotar las carreteras del país con camiones pesados.

“Chile tiene que generar un sistema de puertos, que incluya el puerto de gran escala y otros, vamos a tener que pensar que esos puertos van a necesitar trenes”, afirmó.

Situación en Colombia y Argentina

Por Javiera Gracia

COLOMBIA

Aunque el programa de concesiones 5G de Colombia valorado en US\$13.000 millones está destinado a enfatizar la multimodalidad al incluir proyectos fuera del sector vial, no hay concesiones portuarias en la cartera 5G.

Según Manuel Gutiérrez Torres, presidente de la agencia de infraestructura [ANI](#), esto se debe a que “Los proyectos portuarios tienen normas diferentes y un funcionamiento diferente” a otras concesiones de infraestructura.

Colombia ha logrado desarrollar ampliamente su sistema portuario durante los últimos 30 años, según Gutiérrez Torres, que califica al puerto de Cartagena de Indias como “el más eficiente” de América Latina. La capacidad de carga de los puertos colombianos creció más de 30% en 2018-2020.

A pesar de su ausencia en la cartera de 5G, Gutiérrez aseveró que los puertos están preparados para crecer en los próximos años, y que ANI [apunta](#) a aumentar la capacidad portuaria total en otro 30% para 2025-2026. La agencia [firmó](#) una concesión de US\$300 millones en 2019 como parte de un [proyecto de terminal de contenedores de US\\$650 millones](#) en el departamento de Antioquia, y planea adjudicar más en los próximos meses.

Sin embargo, hay dos ciudades portuarias que se beneficiarán directamente del programa 5G: Barranquilla y Cartagena. En el caso de la primera, la ANI abrió la precalificación para un contrato de US\$366 millones para dragar un tramo de 686km del río Magdalena, que también incluye el canal de acceso al puerto de Barranquilla (Bocas de Ceniza).

Para Cartagena, la ANI lanzó la precalificación por una APP de US\$733 millones para dragar un canal de 117km que une la ciudad portuaria con el río Magdalena (Canal del Dique).



Puerto de Cartagena. Fuente: Puerto de Cartagena

ARGENTINA

Si bien las concesiones están en gran parte fuera de la agenda del gobierno, y habiendo cancelado ya una licitación para renovar los operadores del puerto principal de Buenos Aires, la administración del presidente Alberto Fernández sí planea una nueva concesión para la importante [hidrovía Paraná-Paraguay](#), ya que el contrato actual expirará en mayo del próximo año.

Para adjudicar el contrato y los proyectos futuros de la hidrovía Paraná-Paraguay se creó una nueva agencia federal.

El período inicial de concesión está fijado en 15 años y las inversiones previstas para la concesión alcanzarían los US\$740 millones en gastos de capital y los US\$3.000 millones en mantenimiento, que se financiarían con peajes y no implicarían subsidios del gobierno.

En ese mismo sentido, la subsecretaría de Puertos y Vías Navegables del país planifica inversiones para los puertos de la hidrovía, con iniciativa previstas para las provincias de Misiones, Chaco y Entre Ríos.

En tanto, para los puertos marítimos, el mismo organismo planifica inversiones en dragados para Bahía Blanca y Santa Cruz, así como ampliaciones de infraestructura para Ushuaia.

“Estamos en un escenario sumamente positivo, estamos trabajando en forma muy ardua para concretar todas estas obras”, afirmó el titular de la subsecretaría de Puertos y Vías Navegables, Leonardo Cabrera, durante un seminario en línea sobre transporte fluvial realizado por el Instituto de Desarrollo Regional de Rosario.

Autor

Rogerio Jelmayer, Ariel Rodríguez,
Javiera Gracia y Mercedes Álvaro

Diseño

MaríaPilar Torres

Editor

Sebastian Perez-Ferreiro

Contacto

sperezf@bnamericas.com



Business News Americas. Los Militares #6191, Las Condes, Santiago, Chile

+56 2 2941 0300 info@BNamericas.com

Descubre más

- ▶ ¿Volverá el transporte urbano a ser el mismo de antes?
- ▶ Encuesta Infraestructura 2020: hacia dónde va la industria
- ▶ REPORTE DE DATOS: Los proyectos de infraestructura más grandes en el radar de BNamericas



VER REPORTES