FORO INTERNACIONAL

Publicación de Transporte, Logística y Comercio Exterior

nº 141

Del 28 al 30 de Noviembre
Santos · Brasil

XXX Congreso Latinoamericano de Puertos

AAPA LATINO
SANTOS 2022

TMG

TERMINAL MARÍTIMA DEL GRAO

CARGA Y DESCARGA DE GRANEL Y MERCANCÍA GENERAL
OPERADORES DE CARGA DE PROYECTOS Y MATERIALES EÓLICOS
ESPECIALISTAS EN EL SECTOR CERÁMICO

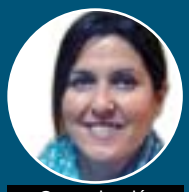
www.tmg.com.es

Muelle Serrano Lloberas, s/n - local 1 - Edificio Usuarios - Puerto de Castellón - 12100 Castellón
Tel.: 964 73 70 49 - Fax: 964 28 85 33 - tmg@tmg.com.es

FORO INTERNACIONAL

Editor
Carlos Vicedo Alenda

Directora
Cristina Saiz Soriano

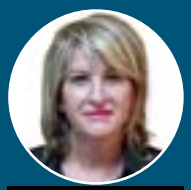


Comunicación
Marta Penide Bastida

Redactora
Nuria Vicedo Miralles

Community Manager
Sandra Saiz Soriano

Diseño/Maquetación
Pilar Sanz Albuixech



Administración
Rosa Cabello López

DISTRIBUCIÓN: José Vicente Más
Paco Mora Martínez

EDITA: Valenmar S.L.

VALENCIA
C/ Dr. J.J. Dómine, 5-1º-1ª
46011 VALENCIA Tel.: 96 316 45 15
Fax: 96 367 85 55

ALICANTE
Móvil: 620 938 108 - Fax: 96 367 85 55

BARCELONA
Móvil: 649 933 941

E-mail: valenmar@veintepies.com
forointernacional@veintepies.com
veintepies@veintepies.com

Imprime:
Mediterráneo Proceso Gráfico, S.L.
C/ Ciudad de Sevilla, 25 - 46988
Pol. Ind. Fte. del Jarro, Paterna (Valencia)
Tel. 96 134 05 02

www.veintepies.com

DEPÓSITO LEGAL: V-487-1982
ISSN: 1697-6851

Todos los derechos reservados
Los contenidos de esta publicación no podrán ser reproducidos, distribuidos, ni comunicados públicamente sin la previa autorización por escrito de la sociedad editora VALENMAR S.L.

Sumario

Nº 141
Noviembre 2022

04
El Congreso Latinoamericano de Puertos celebra su XXX aniversario con un ambicioso programa

08
A. Torregrosa: "Queremos que las soluciones de innovación abierta lleguen al mercado y generen réditos para los puertos y las empresas"

10
Infoport apuesta por la digitalización de los puertos latinoamericanos

12
M. Garín: "La Fundación Valenciaport tiene activas iniciativas de asistencia y capacitación en más de 8 países de Latinoamérica"

16
La industria portuaria latinoamericana garantiza su competitividad con grandes inversiones

20
El sector portuario latinoamericano, en busca de la equidad

El Congreso Latinoamericano de Puertos celebra su XXX aniversario con un ambicioso programa

La ciudad de Santos (Brasil) acoge el XXX Congreso Latinoamericano de Puertos, una iniciativa de la Asociación Americana de Autoridades Portuarias (AAPA), que abordará en tres días la actualidad del sector y sus retos y desafíos

La organización ha diseñado una intensa agenda de este congreso, que se celebra del 28 al 30 de noviembre y en el que participan expertos y profesionales de todo el mundo. El ministro de Infraestructuras de Brasio, Marcelo Sampaio Cunha Filho, será el encargado de inaugurar el encuentro, que arrancará con una jornada sobre los escenarios y las previsiones para el comercio, el transporte marítimo y los puertos, considerando el efecto de la crisis sanitaria y las actuales tensiones geopolíticas. El debate será moderado por el presidente de la AAPA, Christopher J. Connor, e incluirá el análisis del informe de la UCTAD sobre transporte marítimo, a cargo de Jan Hoffman, jefe de la Subdivisión de Logística Comercial, División de Tecnología y Logística de la UNCTAD

Un clásico del congreso, el panel sobre inversiones y proyectos portuarios en América Latina, permitirá conocer de mano de los máximos referentes portuarios de los países latinoamericanos los proyectos de inversión más singificativos.

La transición energética en el transporte marítimo se integra, por supuesto, en el programa. La cuestión será desvelar si podrá Latinoamérica proveer el combustible verde e informar de cómo se están preparando los puertos para cumplir con las exigencias de cero emisiones de carbono y el uso de combustibles limpios.

Por otro lado, se abordarán las consecuencias del aumento del comercio y el tráfico internacional de mercancías en la operativa de las terminales, que requieren una mayor eficiencia de operación y mejores conexiones con el hinter-

land terrestre.

El vicepresidente de Desarrollo de Negocios de AAPA, Kevin J. Traver, hablará sobre los grandes proyectos logísticos en América.

A continuación se hablará de los puertos fluviales e hidrovía. La integración física y económica a través de puertos fluviales e hidrovías es uno de los principales objetivos para mejorar la conectividad en América.

La jornada del día 30 de noviembre se iniciará con un debate sobre la brecha digital. En este sentido, partiendo de los resultados de un estudio realizado por el BID y de las recomendaciones de la Administración se discernirá cómo la buena gobernanza y colaboración y el uso de tecnologías inteligentes son elementos claves para lograr puertos eficientes y sostenibles.

Piratería, guerra, terrorismo y desastres naturales...son son algunos de los elementos que hacen de los puertos espacios vulnerables, en los que la ciberseguridad es un factor indispensable. Por eso el Congreso tratará este tema bajo el título “Puertos en alerta”.

Miguel Garín, director de Desarrollo Internacional de la Fundación Valenciaport, será el encargado de coordinar la mesa de diálogo entre terminales, navieras y autoridades portuarias. Es uno de los paneles que más interés despierta, ya que cada protagponista de la cadena logística expone su visión y lo que puede aportar.

El tráfico de cruceros, el más afectado por la pandemia, el uso de la financiación inteligente para el crecimiento estratégico y las soluciones innovadoras para la industria portuaria cierran el debate, que dará paso a la entrega de Premios del Congreso.

Intersagunto pone en valor su oferta de servicios con el nuevo servicio de Kalypso

El buque “Hammonia Lipsia” inauguró hace unos días el nuevo servicio de la naviera Kalypso Compagnia di Navegazione entre el puerto de Sagunto y Nueva York, una línea regular con escalas cada diez días que opera en las instalaciones de la compañía Intersagunto Terminales, S.A., que se posiciona como la terminal polivalente más moderna del Arco Mediterráneo Español.

Así, la estibadora y el puerto de Sagunto amplían su oferta de servicios, gracias a la confianza de Kalypso, que cuenta con la firma Romeu y Cía. como agente general en España, una oferta que seguirá creciendo a partir del mes de diciembre cuando la naviera reafirme su confianza en Sagunto con el servicio Butteffly, que unirá el puerto de Sagunto con los principales destinos de Libia y Turquía.

Intersagunto Terminales cuenta con una superficie total de 106.677 metros cuadrados y una línea de atraque de 643 metros. Además, la compañía, perteneciente al Grupo Alonso, dispone de un atraque ro-ro y un calado máximo de 14,5 metros y un total de 180 conexiones para contenedores reefer.

Intersagunto ofrece una capacidad de almacenamiento de 5.244 TEU y tiene capacidad para manipular anualmente hasta 190.000 TEU. Para ello dispone de los más modernos equipamientos, como sus cuatro grúas Post-Panamax de Liebherr con capacidad para 50 toneladas y un alcance de pluma de 38 metros, una grúa Post Panamax de Paceco, con capacidad también para 50 toneladas, otra grúa Panamax de Paceco con capacidad para 45 toneladas y dos grúas móviles de Fantuzi que frecen capacidad para 120 toneladas y un alcance de pluma de 32 metros.

Con una situación privilegiada, la terminal se encuentra en la nueva dársena del puerto de Sagunto, en una importante área industrial del país, siendo uno de los puertos mas cercanos a la zona centro del país. La dársena de Sagunto se encuentra a 10 millas naúticas de Valencia.

SIL Barcelona

7- 9 junio 2023

25 Anniversary (1998-2023)

LA LOGÍSTICA DE HOY Y DEL FUTURO

FERIA LÍDER DE LOGÍSTICA, TRANSPORTE, INTRALOGÍSTICA Y SUPPLY CHAIN DEL SUR DE EUROPA

Organizado por :

ZF | CONSORCI barcelona ZONA FRANCA

www.silbcn.com

Antonio Torregrosa, director general de la Fundación Valenciaport

“Queremos que las soluciones de innovación abierta lleguen al mercado y generen réditos para los puertos y las empresas”

La Fundación Valenciaport se ha consolidado como el centro de generación y gestión del conocimiento del clúster portuario de Valencia. “Nos dedicamos a mejorar la competitividad de las empresas a través de la innovación y el conocimiento”, explica su director general, Antonio Torregrosa, que este año revalidará su asistencia al Congreso Latinoamericano de Puertos que organiza la AAPA.

Para poder articular este discurso la Fundación Valenciaport cuenta con un área muy potente de formación, conocida en los puertos latinoamericanos gracias, sobre todo, al primer Máster de Gestión Portuaria que se organizó en Valencia hace ya tres décadas: “Nos permitió fortalecer el conocimiento en nuestra comunidad portuaria pero también desarrollar un estrecho vínculo con directivos portuarios, no sólo en España sino también en Latinoamérica. Nos ha permitido crecer en la oferta y en los países en los que estamos presentes”.

En esta ocasión uno de los principales objetivos de la Fundación Valenciaport en el Congreso Latinoamericano es poner en valor y dar a conocer la estrategia del puerto de Valencia en lo que se refiere a innovación abierta, una nueva área de trabajo inaugurada el pasado mes de marzo. “Están participando muchas empresas de las comunidad portuaria y contamos con varias start ups dentro del programa de incubación y también del programa

de aceleración. De hecho, cuatro start ups se incorporarán en enero a la Fundación, donde desarrollarán sus iniciativas durante seis meses".

En esta línea de trabajo, la innovación abierta, la internacionalización es vital, tal como explica Antonio Torregrosa: "No son muchos los puertos que tienen programas de innovación abierta consolidados. Valencia es uno de ellos y queremos trabajar para fortalecer esa red con el fin de poder organizar un primer encuentro global". Se trata de establecer contactos y relaciones con puertos que están trabajando en esa estrategia de innovación. "Algunos de ellos ya están identificados, pero en otros casos podemos ayudar incluso a aquellos puertos que no tengan innovación abierta como estrategia competitiva a sumarse a este tipo de proyectos", añade el director general de la Fundación.

Y es que más allá de los conceptos clásicos de transición digital y energías como herramientas competitivas, la innovación abierta es una de las palancas esenciales, sobre todo por la forma en que genera conocimiento y cómo lo aplica a los fondos de negocio. ¿Qué supone la innovación abierta en el día a día? "La pieza más importante de la innovación abierta es atraer talento y darle las herramientas para desarrollar proyectos o productos que den solución a los retos que deben afrontar las comunidades portuarias", explica Antonio Torregrosa. En este sentido, se ha lanzado un reto con Boluda Corporación Marítima con el fin de buscar el talento tecnológico en todas las partes en las que se pueda encontrar en España y a escala global. La empresa que gane este proyecto se integrará en la actividad de la fundación y trabajará con ellos y Boluda para desarrollar la solución. "Luego – continúa el director general – saldrá al mercado y se habrá generado una nueva tecnología en el puerto de Valencia. Será el primer puerto en hacerlo y comercializarla".

En este sentido, Torregrosa recuerda que son muchos los puertos que hacen esfuerzos en innovación y tecnología y luego ese trabajo no da frutos por no poder desarrollar patentes, por no salir al mercado, etc. "Muchas veces la innovación se queda a dos pasos de salir al mercado. Ahora tenemos el propósito de que esta tecnología llegue al mercado y pueda generar réditos para los puertos y todas las empresas de la comunidad portuaria", añade.

La descarbonización es, sin duda, uno de los grandes retos del sector logístico y del transporte internacional a nivel mundial y también en este campo la Fundación Valenciaport está volcando gran parte de sus recursos. "Tenemos una línea de actividad muy importante para trasladar a los puertos y las terminales nuestras aportaciones y ayudarles a diseñar y poner en marcha sus procesos de descarbonización – explica -. Lo hemos hecho con el plan de Valenciaport de cero emisiones netas para 2030". El objetivo es identificar todas las palancas que avanzan en ese sentido e identificar la mejor tecnología para cada tipo de maquinaria con el fin de favorecer el objetivo de optimizar el consumo energético y que cada terminal haga su plan para los próximos años y pueda generar las mínimas emisiones. A corto plazo todas las comunidades portuarias tendrán que pasar por revisar sus procesos y optimizar el uso de la energía.

Más allá de los conceptos clásicos de transición digital y energías, la innovación abierta es una de las palancas esenciales, sobre todo por la forma en que genera conocimiento

Congreso en Valencia

Los estrechos lazos que unen a Valenciaport con los puertos latinoamericanos han llevado a plantear la posibilidad de que la Asociación Americana de Autoridades Portuarias (AAPA) opte por organizar un congreso en Valencia. "Hemos mantenido contacto informales con representantes de la Asociación y también con algunos puertos del continente. Sería una alternativa rompedora y distinta que podría resultar interesante para todos", aclara Torregrosa. El puerto de Valencia ha estado apoyando a la asociación durante muchos años, con una participación muy activa tanto de la Autoridad Portuaria de Valencia como de la Fundación en las conferencias y en la zona de exposición del congreso. "Somos una referencia indiscutible en América Latina y los lazos del puerto de Valencia y los puertos integrados en la AAPA son fuertísimos, así que podría ser una buena iniciativa. Aquí hay muchísimo conocimiento y tecnología y, por otro lado, en los puertos latinoamericanos hemos encontrado algunas de las referencias más interesantes para nuestros puertos. Compartir sería una vía de crecimiento natural para todos", concluye el director general de la Fundación Valenciaport.

Javier Guarch y José Oliver

Infoport apuesta por la digitalización de los puertos latinoamericanos

José Oliver, gerente de Infoport Valencia, y Javier Guarch, responsable de Desarrollo de Negocio, participarán una vez más en el Congreso Latinoamericano de Puertos que organiza la Asociación Americanas de Autoridades Portuarias (AAPA), en esta ocasión, y coincidiendo con el treinta aniversario del congreso, en la ciudad brasileña de Santos.

La compañía cumplirá el próximo año 25 años trabajando para aprovechar su know how y su experiencia para diseñar soluciones que se puedan trasladar a otros puertos y empresas del ámbito nacional e internacional y en eta ocasión quiere poner el acento en la digitalización de los puertos latinoamericanos, un ámbito en el que Infoport puede aportar mucho.

"Hemos participado en otras ferias del continente americano y el Congreso que organiza AAPA es realmente uno de los foros más interesantes para nosotros, tanto por el perfil del visitante como del exposi-

tor. La organización del congreso celebrado el año pasado en Cartagena de Indias fue muy buena y el nivel de los asistentes, más de 600 este año, y ponentes es elevado", aseguran Oliver y Guarch.

Y es que este encuentro abre "la oportunidad de tener muchos contactos en pocos días y eso te abre al mismo tiempo la posibilidad de mantener esas relaciones a lo largo del año". De esta forma, en el congreso no sólo se genera negocio sino que, además, el contenido de las ponencias aporta mucho a Infoport. "Nos sirve, sin duda, para tomar el pulso de la situación real en nuestros puerto, en otros puertos y ver cuáles son los intereses y las soluciones necesarias", apunta Oliver.

Tal es la confianza en este foro de Santos que Infoport Valencia participa como sponsor, un esfuerzo añadido que también permitirá que realicen una presentación en la jornada del miércoles dando a conocer sus proyectos y novedades. "Nuestro objetivo es tener visibilidad y encontrar colaboradores aportando nuestro know how. En definitiva, poner a disposición de los puertos latinoamericanos nuestra propuestas", continúan.

Infoport ya cuenta con experiencia en proyectos de la mano de puertos latinoamericanos, por ejemplo en Brasil y en Chile, en Centroamérica y en Sudamérica y estamos cerrando acuerdos con otros puertos. "Hemos estado trabajando en soluciones de trazabilidad y en temas con algún puerto de Latinoamérica". Precisamente, la trazabilidad es una de las prioridades de la compañía, como también lo son el Port Community System, los sistemas de gestión de terminal y los sistemas por CDM (Colaborative Decission Making) a través de la start up que creamos.

Ahora, la digitalización es uno de los proyectos estrella de Infoport. "Estamos convencidos de que en un futuro no muy lejano los puertos no sólo ofrecerán metros de línea de atraque sino que los servicios digitales serán su carta de presentación", explica el gerente de Infoport Valencia . "El cliente pide servicio con valor añadido y el puerto tiene la necesidad de ofrecer servicios en forma de trazabilidad para poder comunicar dónde está la mercancía en cada momento. Sin embargo, lo cierto es que hoy en día hay un mapa de plataformas digitales complejo, cada empresa tiene la suya y queremos avanzar en una solución que permita facilitar el proceso y conectar a todos los agentes", asegura José Oliver.

Por otro lado, uno de principales cometidos de Infoport Valencia es ayudar a los clientes a detectar el caso del uso de las tecnologías, es decir, explicarles de qué manera pueden resolver una problemática concreta con esa tecnología. "Es imprescindible que conozcan qué resuelven y en qué se benefician – señala Guarch – pero también es necesario tener bagaje en ese terreno. Se habla mucho de digitalización, pero no olvidemos que para digitalizar hay que conocer muy bien el proceso para poder cambiarlo". En este sentido, Infoport cuenta con una base sólida como resultado de todos los productos y soluciones que ha diseñado, un recorrido que puede ser aprovechado por nuevas empresas y puertos.

Miguel Garín, director de Desarrollo Internacional de la Fundación Valenciaport

“La Fundación Valenciaport tiene activas iniciativas de asistencia y capacitación en más de 8 países de Latinoamérica”

El director de Desarrollo Internacional de la Fundación Valenciaport, Miguel Garín, llega al Congreso de Puertos Latinoamericanos de Santos con muchas expectativas, sobre todo una vez superada la pandemia y recuperada la presencialidad deforos tan significativos como el que organiza la AAPA. “Este encuentro nos ofrece la posibilidad de ver a muchos colaboradores y partners y de recuperar el contacto con amigos y eso es esencial. Se ha convertido en una herramienta de trabajo fundamental”, asegura.

¿Qué significado tiene Brasil para el puerto de Valencia?

Brasil es actualmente un país muy importante para la Fundación Valenciaport. Allí se ha desarrollado ya la tercera edición del Máster en Gestión Portuaria, organizado por la Fundación y la Universidad Politécnica de Valencia, y ya son más de cien los profesionales que han pasado por las aulas. Además, desarrollamos proyectos de asistencia técnica en diversas materias, como ciberseguridad, optimización de escalas del buque y Port Community System.

¿Qué papel juegan las nuevas tecnologías en el desarrollo de estos proyectos?

Las nuevas tecnologías siempre son necesarias. Seguimos colaborando con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) en temas de transformación digital de los puer-

tos latinoamericanos, en iniciativas como la que estamos desarrollando en el puerto de Acajutla, en El Salvador.

También aplicamos estas tecnologías en proyectos de mejora de la productividad de puertos de Centroamérica y Caribe de la mano del BID, así como en temas ambientales con Bahía Blanca, en Argentina, y estamos ultimando el diseño del Port Community System de Paraná y el sistema de aproximación de buques.

¿Cuáles son los principales países en los que tiene presencia la Fundación en el continente americano?

La Fundación está activa de forma simultánea en más de ocho países de Latinoamérica con proyectos tanto de asistencia como de capacitación. Trabajamos en Brasil, Salvador, Honduras, República Dominicana, Costa Rica y México, concretamente en Veracruz. En Argentina estamos desarrollando temas de medio ambiente y en 2023 tenemos previsto continuar nuestra colaboración con estos países y probablemente ampliar el campo de acción a Chile.

Moderará uno de los paneles del Congreso ¿Qué temas abordarán?

Hemos cambiado el contenido pero no el formato. Seguimos con el debate portuario que estrenamos en Miami y luego repetimos en Cartagena de Indias, pero en esta ocasión trataremos asuntos como la innovación abierta, totalmente de actualidad, o la transición energética. Además, hemos querido introducir el tema de las personas. Es importante que se hable más del componente humano en estos congresos y lo vamos a hacer.

¿Tienen prevista alguna acción aprovechando su presencia en Santos?

Sí. Además de nuestra participación en el debate portuario, la Fundación Valenciaport va a firmar un acuerdo con la AAPA para que un alumno seleccionado entre los miembros de la Asociación pueda cursar el Máster en Gestión Portuaria en Valencia. Así, la serán dos las instituciones internacionales con las que colaboramos y otorgamos becas: CIP OEA y AAPA.

La beca será para este año y nuestra intención es que la iniciativa se pueda repetir en años venideros.

El congreso cumple treinta años, ¿qué papel cree que juega?

Tenemos la suerte de que este congreso existe y cada vez es más grande. Como miembros del Comité Técnico de AAPA Latino estamos muy orgullosos del resultado y felices de que cada vez más personas se concentren y se presente la oportunidad de generar negocio y amistas y compartir conocimientos, con un nivel de ponencias y asistentes muy alto.

En esta edición se ha alcanzado la cifra de 600 participantes. Es un récord y responde al buen nivel de las conferencias y charlas. Además, la Fundación, por ejemplo, tiene su espacio para recibir y atender a los amigos y colaboradores y estaremos acompañados por Infoport Valencia, otro pilar esencial para el puerto de Valencia.

¿Cómo afrontan 2023? ¿Cuáles son los objetivos de la Fundación?

Seguiremos avanzando en temas de digitalización y Port Community System y también en gestión y gobernanza portuaria y medio ambiente y queremos centrar parte de nuestros esfuerzos en dar difusión al hub de innovación abierta de Valenciaport. Por supuesto, nuestro propósito es introducir el Máster en Gestión Portuaria en otros países. En 2023 se celebrará la edición panameña. Para nosotros es muy importante volver allí y hacerlo de la mano de la Autoridad Portuaria de Panamá.

TMG consolida su proyecto en PortCastelló

Terminal Marítima del Grao es uno de los sólidos pilares de la oferta del puerto de Castellón para el tráfico de graneles, uno de los principales motores de la dársena del Grao y un elemento esencial para la industria cerámica de la provincia, uno de los sectores productivos punteros en España.

TMG opera en el puerto de Castellón desde 2012 y en 2019 optó a una nueva concesión en el puerto de Castellón y ganó el concurso para la construcción y explotación de la terminal de graneles sólidos ubicada en el tramo I del Muelle de la Cerámica, donde cuenta con un área de 16.500 metros cuadrados en los que tiene una línea de atraque de 200 metros de línea de atraque.

Además, la compañía mejorará la instalación con la ampliación de esa línea de atraque hasta el muelle de tráfico ro-ro del Muelle Transversal Exterior, adecuando los 60 metros del antiguo atraque para granel líquido rellenando otros 100 metros hasta ese muelle ro-ro. Una vez finalizados estos trabajos, TMG contaría con un muelle de más de 360 metros y con un compromiso de mover un total de dos millones de toneladas al año y un período concesional de 35 años.

Trabajo, esfuerzo y conocimiento del sector son las credenciales de TMG, un proyecto del que forman parte profesionales con una larga trayectoria en el sector y con recorrido en Castellón.

“Nos pusimos en marcha porque había una necesidad real, atendemos una exigencia del sector. Los clientes necesitaban que se atendiera mejor el granel y, por ello, hemos acelerado la puesta en marcha del proyecto”, señalan desde TMG.

Mejora de equipos

La pasada primavera entró en servicio una nueva grúa Liebherr LHM 500 dentro de los planes de mejora de equipos y servicio de la compañía. La nueva grúa llegó procedente del puerto de Sevilla y tiene capacidad para 144 toneladas. Permite optimizar las operativas, tanto en tráfico de graneles como en carga de proyectos y eólicos, puesto que la nueva unidad permite adaptar un grapín más grande y manipular más toneladas. Esta grúa se suma a los otras tres unidades que tiene Terminal Marítima del Grao en sus instalaciones del puerto de Castellón.

El Equipo

Con ganas de trabajar y de hacer las cosas bien, el 1 de noviembre de 2012 arrancó un nuevo proyecto en Castellón. Terminal Marítima del Grao (TMG) dio sus primeros pasos como estibadora en el Puerto de Castellón pero detrás hay un equipo de profesionales con una larga, larguísima, trayectoria profesional.

Gente de Castellón para sacar adelante un proyecto 100% autóctono. Así podría definirse el proyecto de TMG. «Profesionales de Castellón que han unido sus fuerzas para sacar adelante este proyecto con un grupo inversor también de Castellón.

La industria portuaria latinoamericana garantiza su competitividad con grandes inversiones

Latinoamérica alberga más de 1.500 complejos portuarios. De distintas características, complejidades y magnitudes, esta variedad de infraestructuras dedicadas al intercambio marítimo de bienes y servicios, habla de una región activa en materia logística, que ha liderado procesos de modernización y mejora constante para conectarse desde sus puertos con el mundo

En la actualidad, la actividad portuaria es uno de los motores económicos y de progreso para América Latina, un mercado en constante desarrollo y que de cara al futuro ofrece grandes posibilidades de expansión y crecimiento.

Solo para este 2022, y pese a los inciertos escenarios globales, el Fondo Monetario Internacional (FMI) proyectó un crecimiento económico de 2,5% para América Latina y el Caribe, ratificando así el potencial de una región que después de la pandemia ha ido recuperando su tranco.

Este escenario favorable, además, impacta positivamente en el sector portuario, que hoy ejecuta y proyecta una serie de iniciativas de mejora de infraestructura y de soluciones tecnológicas integrales para mejorar aún más la competitividad de sus complejos portuarios y de sus países.

Brasil

Ambiciosos planes portuarios en el mediano plazo, tiene el país anfitrión del #AAPALatino 2022. El gigante del Cono Sur, a través de su Secretario Nacional de Puertos y Transporte Acuático, Diogo Piloni, anticipó a fines del año pasado que cerca de 3.500 millones de dólares -unos 20 billones de reales- se invertirán en obras de mejoramiento de infraestructura portuaria en aquel país.

Según Piloni, las inversiones se priorizarán en los puertos de Espírito Santo; São Sebastião (Sao Paulo); Itajaí; Santos y Bahia.

Además, el gobierno de Brasil iniciará una rueda de presentaciones para levantar a potenciales inversionistas para el puerto de Itajaí, donde se buscará un controlador por los próximos 35 años, con una inversión esperada de 2.800 millones de reales, de los cuales un tercio (unos 200 millones de dólares) deberán destinarse a la construcción de una nueva terminal y la compra de equipamiento.

México

A mediados de 2021, el mandatario mexicano, Andrés Manuel López Obrador anunció un ambicioso plan de desarrollo de puertos marítimos y aduanas, que implicará en el mediano plazo un financiamiento de hasta 4.385 millones de dólares, gracias a un fideicomiso creado para tal efecto.

Otra iniciativa importante, y que por estos días busca socios inversores en Estados Unidos, es el Corredor Interoceánico del Istmo de Tehuantepec, que apostará por conectar por ferrocarril los puertos de Coatzacoalcos, Veracruz, y Salina Cruz.

Uruguay

A fines del 2021 el consorcio belga Katoen Natie inició las obras de expansión en el Terminal Cuenca

del Plata del Puerto de Montevideo, en cuyo marco espera invertir un total de 460 millones de dólares en el marco de la concesión del principal terminal de la capital uruguaya, adjudicada por un plazo de 50 años.

Será la mayor inversión privada de la historia del puerto de Montevideo, la que se contemplan en dragado, pavimentación, renovación de maquinaria, una explanada de contenedores y un nuevo muelle de 700 metros.

Ecuador

La nación del Guayas es una de las que ha visto las más importantes inversiones portuarias en la región, principalmente, a partir de la paulatina consolidación del puerto de aguas profundas de Posorja, operado por DP World Ecuador desde hace poco más de dos años y que en sus fases de desarrollo totalizará más de 1.200 millones de dólares de inversión.

En el mismo polo, la multinacional de capitales árabes, ya avanzado en la ejecución de 10 millones de dólares en la primera fase del Parque Logístico e Industrial de Posorja bajo la modalidad ZEDE (Zona Especial de Desarrollo Económico), y que en total supondrá cerca de 60 millones de inversión.

Por otra parte, en el puerto de Bolívar, la operadora Yilport ejecuta obras de dragado por cerca de 8 millones de dólares, que se suman a los 14 millones de la divisa invertidos en nuevas grúas RTG, y a la inversión comprometida en el marco de la construcción del nuevo muelle 6 de este complejo portuario, y que posibilitará la atención de naves Post Panamax, la cual totalizará alrededor de 180 millones de dólares.

Finalmente, en Guayaquil, TPG ejecutará un importante proyecto de renovación de equipamiento, en cuyo marco invertirá casi 21 millones de dólares en la compra de grúas y automatización de procesos.

Chile

En marzo el Terminal Portuario Valparaíso, vinculado al Grupo Agunsa, inició la operación del Terminal 2 del Puerto Valparaíso, en cuyo marco comprometió cerca de 15 millones de dólares como inversión en arriendo de equipamiento hasta 2026. Este importante polo portuario chileno apostará por licitar nuevas obras en 2029, en sus dos principales terminales.

En San Antonio continúa el trámite ambiental del proyecto Puerto Exterior con miras a iniciar en 2023 la licitación de su primer muelle. La iniciativa contempla inversiones por 3.500 millones de dólares -30% estatal y 70% privada- para levantar un megapuerto capaz de movilizar 6 millones de contenedores cada año.

Además, San Antonio Terminal Internacional (STI), operado por SAAM y SSA Marine, anunció una inversión de 9 millones en equipamiento, que se suma a las obras de mejoramiento de infraestructura que ejecutará este y el próximo año por casi 47 millones de dólares.

Colombia

El presidente Iván Duque confirmó en marzo pasado el arranque del megaproyecto Puerto Antioquia, ubicado en el distrito de Turbo, en el Golfo de Urabá. “Puerto Antioquia le dará a todo el sector privado del departamento y de Colombia una nueva salida hacia nuevos destinos de exportación”, señaló la primera autoridad colombiana.

Así, el pasado 23 de abril se puso la “primera piedra” de una iniciativa que implicará obras por 672 millones de dólares, en dragado, conectividad con Medellín y la construcción de muelles para atender naves de hasta 14 mil TEU.

También en este país, en el puerto de Cartagena, Compas -que en 2021 ya inició inversiones por sobre 30 millones de dólares en mejoras operacionales Barranquilla-, se hizo con el 100% del control de Cartagena Container Terminal Operator, que durante seis años operó junto a la holandesa APM Terminals.

Perú

Otro país activo en materia de inversión portuaria en la región ha sido Perú. Partiendo por el megapuerto de Chancay, 80 kilómetros al norte de Callao, cuyas obras ya iniciaron de la mano de la inversión de Cosco Shipping y Volcan, en una primera etapa por casi 1.200 millones de dólares y que -hacia 2030- espera completar cerca de 3.600 millones de la divisa en nuevas obras, para mover unos 5 millones de contenedores.

También en marcha, otros puertos como Paita y Salaverry iniciaron obras importantes. En el primer polo, cerca de 10 millones de dólares costearon la ampliación -en 60 metros- del Muelle Marginal del Terminal Portuario de Paita, en Piura, lo que permitirá hoy recibir naves de hasta 359 metros de eslora.

En tanto, otros 7 millones de dólares se completaron en las obras del muelle 2 del Terminal Portuario Multipropósito de Salaverry, cuyo proceso de modernización supondrá casi 35 millones de dólares en obras y mejoras.

En Callao, el principal complejo portuario del país, DP World avanza a toda máquina en la ampliación del Terminal Sur, que completa casi un 15% de su construcción, y que permitirá extender la infraestructura de 650 a 1.050 metros lineales, permitiendo la atención simultánea de 3 buques Neopanamax y movilizar casi 2 millones de TEU por año.

Contando, además, las inversiones en grúas, equipamiento y modernización de procesos, el proyecto -que se espera entre en operación hacia fines de 2023- completará una inversión de 350 millones de dólares.

Argentina

El grupo Mirgor anunció sus planes para construir un puerto en la sureña ciudad argentina de Río Grande, con una inversión estimada de 210 millones de dólares. El proyecto ya fue presentado a las autoridades gubernamentales y aspira a convertirse en un importante polo comercial e industrial en esa zona de tránsito hacia la zona austral del país.

También en la zona sur, el gobierno de Alberto Fernández anunció su intención de potenciar un Polo Logístico Antártico, en la zona de Ushuaia, a través de una inversión estatal estimada en poco más de 123 millones de dólares.

El país además lleva un tiempo intentando reactivar inversiones en materia logística ferroviaria, a través de iniciativas como la que lidera el puerto de Quequén que ha sostenido una serie de gestiones para reactivar el modo ferroviario. En esa línea, recientemente se iniciaron obras del futuro Nodo Logístico Intermodal y Puerto Seco en Salta, que en primera instancia contempla casi 19 millones de dólares en inversiones.

La privatización del puerto de Santos busca un punto de inflexión: multiplicará inversiones y aumentará su eficiencia

El 'gigante brasileño', que ya registró cifras de récord en 2021 en cuanto a transporte de mercancías, vive pendiente de la transición de gobierno en el país, y estima una atracción de inversiones por 4.000 millones de dólares

"Buscamos traer inversiones, eficiencia y experiencia en el sector privado para operar el Puerto de Santos". Son las declaraciones que el Ministro de Infraestructura de Brasil, Marcelo Sampaio, realizó durante la audiencia pública del Tribunal de Cuentas de la Unión (TCU) a finales del pasado mes de octubre. El objetivo, recibir el visto bueno del área técnica del Tribunal de cara a la privatización del mayor polo logístico del país y la principal terminal portuaria de América Latina. El informe favorable del equipo técnico fue la antesala a un paso clave en la historia del puerto de Santos, escenario del XXX Congreso Latinoamericano de Puertos que organiza la Asociación Americana de Autoridades Portuarias (AAPA) este noviembre. Eso sí, se mantiene en vilo.

El modelo presentado por el Ministerio de Infraestructuras brasileño previó la transferencia al sector privado con una concesión de 35 años -que pueden ser prorrogados por otros 5-, algo que, de entrada, implica inversiones de más de 4.000 millones de dólares (unos 25.000 millones de reales), según la Autoridad Portuaria de Santos. Además, según el diario local Valor Económico, la concesión incluye la construcción de un túnel submarino que enlace las ciudades de Santos y Guarujá, lo cual eliminaría la travesía actual en ferry por el canal de acceso, así como un contrato de arrendamiento para una nueva terminal de contenedores. "Estamos trabajando en la reducción de costos portuarios y en la ampliación de la capacidad del puerto" añadió Sampaio en este sentido. Sin embargo, la situación de transición de gobierno en Brasil deja el proceso de privatización en stand by: el nuevo ejecutivo de Lula da Silva decidirá sobre el futuro próximo del puerto de Santos.

El modelo presentado por el Ministerio de Infraestructuras brasileño previó la transferencia al sector privado con una concesión de 35 años, lo que implica inversiones de más de 4.000 millones de dólares

Grandes registros en 2021

En cualquier caso, este puerto sigue representando uno de los puntos, junto a la terminal de Ponta da Madeira, con mayor índice de transporte de mercancías de Latinoamérica. Conecta rutas con más de 600 puertos de 125 países diferentes, desde el continente europeo y asiático hasta conexiones con embarcaderos de Oceanía. Santos alberga, con estos datos, uno de los puertos más importante de Sudamérica. En cuanto al movimiento total de mercancías, en 2021 gestionó 147 millones de toneladas en sus terminales, un registro histórico nunca antes logrado entre sus 60 muelles de atraque. Significó el 12,1% de la movilización general de cargas en toda la nación, según la encuesta de la Agencia nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ). Y es que Brasil movió un total de 1.210 millones de toneladas, con un aumento del 11% respecto a 2020.

Con esas estadísticas extraídas tras la finalización del ejercicio de 2021, Santos se mantuvo a la cabeza de entre las instalaciones portuarias públicas del país. Incluso ya en el inicio de 2022, registró un crecimiento respecto al primer tramo de 2021, entre enero y febrero: el puerto de Santos manipuló 17,9 millones de toneladas en ese período, lo que representa un aumento del 14% en relación al mismo del pasado ejercicio. Todo ello, tal y como recuerda la APPA, sin contar con las cifras relativas a la actividad turística, que también está contemplada como una de las líneas de negocio más importantes para la Autoridad Portuaria, al margen del manejo de mercancías. Actualmente, el flujo de pasajeros se encuentra en plena recuperación pre-pandemia, cuando se alcanzó un tope de más de 1 millón de pasajeros en 2011.

Todas esas sumas son las que, por medio del proceso de privatización iniciado en 2019, pretende sobrepasar Santos. Además, la licitación, que estaba prevista para el cuarto trimestre del año actual, es "esencial para el funcionamiento del puerto" en palabras del secretario nacional de Puertos y Transporte Acuático de Brasil, Diogo Piloni. "También en pos de preservar la operación de entrada y salida de buques, y mejorar la calidad de vida de quienes conviven con la estructura portuaria del país", añadió. Mientras tanto, de acuerdo a la información de varias cabeceras brasileñas, el Partido de los Trabajadores (PT) de Lula da Silva podría proponer un modelo en que la Autoridad Portuaria de Santos cotizara en bolsa pero el gobierno mantuviera el control de la terminal.

Grúas STS Post Panamax

100.000 m² de superficie

Línea de atraque: 740 metros de muelle

14.5 metros de calado

2 grúas móviles con capacidad para 120 tn

Atraque ro-ro

Muelle Norte - 2
46520 Puerto de Sagunto,
Valencia - Spain
Tel.: +34 962 699 060
Fax: +34 962 672 141
E-mail: info@saguntoti.com

ist
Intersagunto Terminales

Zulma Dinelli, directora general de AAPA Latino

El sector portuario latinoamericano, en busca de la equidad

El sector marítimo a nivel mundial persiste en la idea de 'desmasculinizar' los trabajos en los puertos, que históricamente han dejado a la mujer al margen, en un porcentaje de participación limitado en cualquier tipo de actividad portuaria. En el siglo XXI la situación ha avanzado, sobre todo desde que en 2017 se dieran pasos adelante en esta cuestión a través de una Conferencia entre delegadas de 18 países latinoamericanos en busca de cambios en el desempeño de la mujer en el sector marítimo general del continente. De hecho, según publica el propio Congreso Latinoamericano de Puertos (AAPA) la transformación se ha evidenciado en el período transcurrido entre 2007 y 2021. El escenario es hoy más inclusivo, aunque todavía restan pasos importantes por dar para alcanzar una tesitura parecida a la equidad. Según la Directora General de AAPA Latino, Zulma Dinelli, la clave reside en que "ambos géneros puedan desarrollar su labor en igualdad de condiciones, con las mismas posibilidades de acceso a la totalidad de los puestos del sector, tanto operativos, como administrativos y en la toma de decisiones".

Pero ¿se ha avanzado en este ámbito? ¿Existe equidad de género hoy en día en el sector portuario latinoamericano y mundial? Al menos en la organización del actual congreso sí se han logrado cifras más reseñables que en la primera edición de 2007: del 9,5% de participación femenina dentro del total de asistentes a los diferentes eventos a tocar el 25% del global, con 150 mujeres representadas en la convocatoria de 2021. Aún así, para la directora no son estadísticas que arreglen con suficiencia el desequilibrio de género existente en el sector a nivel general, aunque los avances en más de una década de organización sean palpables. De hecho, conviene no olvidar que tras la famosa cumbre del desarrollo sostenible, que reunió a más de 150 jefes de Estado en torno a la aprobación de la Agenda 2030, "lograr la igualdad de género y empoderar a todas las mujeres y niñas" figura entre los objetivos marcados. Un factor quizá general pero que involucra a las entidades históricamente gestionadas por hombres.

Hoy en día, el continente latinoamericano ha vislumbrado pasos hacia delante, aunque sostenidos. La necesidad de mejora en este epígrafe sigue siendo necesaria. En Latinoamérica ha aumentado la participación de mujeres en actividades relacionadas con la seguridad costera, tráfico y seguridad marítima o navegación, pero también en cuanto a auditoras de protección portuaria, operadoras de grúas o ingenieras marítimas. En el ámbito judicial, por ejemplo, Venezuela toma la delantera respecto a otras naciones desde

2018, cuando acreditó siete juezas en tribunales de primera instancia y en el Tribunal Superior Marítimo. Además, un estudio de ese mismo año apunta que en el campo académico también ha habido un aumento de inscripciones en la última década: en institutos de formación marítima para su posterior desarrollo profesional dentro de las administraciones. Hoy, Latinoamérica cuenta con un mayor número de licenciadas en Ciencias Náuticas, Oficiales de Protección Marítima y Portuaria, profesionales de la Autoridad Marítima Nacional e Inteligencia Portuaria, Oficiales de la Escuela Superior de la Marina de Guerra o Instructoras de OMI, entre otra cartera de oficios característicos del sector.

Sea como sea, cabe subrayar la mayoría masculina que presentan todos los países del continente en cargos portuarios o de índole marítima. Algunos países hicieron públicos datos en este sentido tras la pandemia. Mientras en Argentina las mujeres copaban el 13% de las actividades del sector, en Colombia el porcentaje ascendía al 24%, el

31% en Costa Rica y un 44% en Ecuador, rayando la equidad con unas cifras de lo más equilibradas, tal y como trasladó la Autoridad Marítima del país. Y es que, más allá de las aportaciones de la ONU en pos de la equidad de género a través de la implementación de los objetivos de desarrollo sostenible, la responsabilidad de actuación y formulación de medidas o políticas referentes a este apartado sigue corriendo a cargo de los propios Estados. “Estamos ante una oportunidad única para ser protagonistas de este cambio cultural y exigir a Gobiernos, instituciones, entidades educativas y empresas, que implementen políticas y planes que marquen la diferencia y dejen atrás prácticas sexistas y poco equitativas”, asegura Dinelli en la tarea de mantener un paulatino crecimiento hacia la equidad real.

SIL Barcelona, 25 años impulsando la logística como sector clave de la economía

La Feria de referencia del sector en España, el Mediterráneo y América Latina celebra su 25 aniversario del 7 al 9 de junio y albergará el XXXIX Congreso ALACAT 2023

En España la logística es uno de los sectores económicos más importantes, ya que representa el 10% del PIB del país, genera casi un millón de puestos de trabajo y aglutina a más de 197.000 empresas, según el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo. Cabe destacar que solo el año pasado, el sector de la logística en España gestionó alrededor de 725 millones de envíos, un 6% más que en 2020, alcanzando una cifra sin precedentes, según datos de UNO, la patronal del sector.

Y hablar de logística en España, es hablar del SIL como la feria líder del sector en España, el Sur de Europa, el Norte de África, el Sudeste Asiático y América Latina. Este año del 7 al 9 de junio en el pabellón 8 del recinto Montjuic de Fira de Barcelona vivirá una edición muy especial, la de su 25 aniversario.

En 1998 el Consorci de la Zona Franca de Barcelona apostó por celebrar un Symposium Internacional de Logística. Este evento constituyó el embrión, un año más tarde, de la primera edición del Salón Internacional de la Logística (SIL), y que en 2006 pasó a denominarse Salón Internacional de la Logística y de la Manutención.Desde 1999 el SIL se ha celebrado anualmente en Barcelona de forma ininterrumpida, apostado por la internacionalidad de la Feria y por un modelo de éxito basado en potenciar los negocios, los contactos y el conocimiento, que aún perdura.

SIL Barcelona se ha convertido en el punto de encuentro anual del sector, donde más de 600 empresas presentan sus últimas novedades y tendencias. El SIL es el lugar donde debatir, discutir e intercambiar ideas para dar respuestas a los retos que debemos afrontar. Es por ello que cuenta con un reconocido programa de conocimiento con más de 300 speakers nacionales e internacionales que nos darán su visión en materia de innovación, sostenibilidad y talento.

Además, en esta ocasión el SIL acogerá la XXXIX edición del Congreso de ALACAT, el mayor congreso de agentes de carga, operadores logísticos y transitarios que se celebra en América Latina. De esta manera se tenderán puentes de negocio e intercambio de conocimiento y experiencia entre la logística hispana y europea con la presencia de más de 1.000 profesionales

Además, el SIL 2023 quiere atraer y potenciar la participación de todos aquellos emprendedores y start-ups que puedan ofrecer soluciones disruptivas con impacto en el sector de la logística mediante su Start-up Innovation Hub. Todas las empresas que quieran participar pueden obtener un 15 % de descuento en el suelo ferial si realizan su contratación antes del 31 de enero de 2023.

El Puerto de Barcelona: infraestructuras y conectividad al servicio del comercio exterior de Latinoamérica

El Puerto de Barcelona ofrece las mejores infraestructuras, servicios y conectividad para el comercio marítimo entre Latinoamérica y Europa y los países de la ribera mediterránea. Actualmente, cerca de 100 líneas regulares conectan al Puerto de Barcelona con 850 puertos en todo el mundo, destacando, por su oferta y tiempo de tránsito, la conectividad para el transporte de contenedores con los principales mercados americanos y asiáticos.

Estos servicios interoceánicos se complementan en el Mediterráneo con los servicios diarios de short sea shipping con los países del norte de África y con una amplia oferta intermodal y unos servicios logísticos fiables y competitivos hacia el resto de la Península Ibérica y Europa que permiten, por ejemplo, hacer llegar de forma rápida y competitiva los contenedores con productos frescos a los principales mercados mayoristas de España, como Mercabarna, Mercazaragoza y Mercamadrid, y el mercado de Saint-Charles, en el sur de Francia.

En conectividad marítima, el Puerto de Barcelona tiene una oferta competitiva con el Mercosur. El servicio de las navieras Hapag Lloyd, MSC y ZIM, con escala en los puertos de Itapoa, Navegantes, Paranagua, Pecem, Rio de Janeiro, Salvador, Santos, Suape y Montevideo, ofrece un transit time de 11 días para los tráficos de importación y 19 días para los de exportación. Estos pocos días de navegación sitúan a Barcelona como un puerto muy competitivo, especialmente para los tráficos refrigerados, tanto de productos hortofrutícolas como agropecuarios producidos en Brasil, Uruguay y el resto de Sudamérica. A través de los puertos de Navegantes y Montevideo, estas navieras ofrecen conexión entre Barcelona y los principales puertos de Argentina, con unos tiempos de tránsito de 26 días para los tráficos de importación y de 35 días para los de exportación.

El Puerto de Barcelona, que cuenta con las mejores infraestructuras, servicios y conectividad para contenedores refrigerados, es hoy el hub mejor posicionado en el Mediterráneo para la logística a temperatura controlada. Las terminales de contenedores -BEST, perteneciente al grupo Hutchison, y APM Terminals Barcelona- han desarrollado en los últimos años importantes proyectos para ampliar el número de conexiones eléctricas destinadas a los reefers, superando actualmente las 3.500 conexiones reefer permanentes, lo que lo sitúa como el primer puerto de la región para este tipo de tráfico. Además, BEST está desarrollando un proyecto para incorporar nueva infraestructura para contenedores refrigerados, lo que conllevará que el Puerto de Barcelona pase a ofrecer 4.000 conexiones reefer en un plazo inferior a dos años.

Las dos grandes terminales de contenedores barcelonesas no solo han apostado por ofrecer los mejores servicios para el tráfico reefer sino que también han realizado mejoras constantes para adaptarse al mayor tamaño de los buques portacontenedores y garantizar que el paso de las mercancías se realiza de la forma más ágil, segura y eficiente posible.

Tanto Hutchison Ports BEST como APM Terminals Barcelona han puesto en servicio durante los últimos años nuevas grúas pórtico super post panamax, con una capacidad operativa de 24 posiciones de manga y 47 metros de altura bajo spreader, lo que les permite trabajar en buques de hasta 10 alturas sobre bodega. Las dimensiones de ambas terminales, con 1.500 metros de línea de muelle, alrededor de 100 hectáreas de superficie y unas infraestructuras en los lados marítimo y terrestre altamente eficientes, sumado a sus altos índices de productividad, les permiten operar los mayores buques portacontenedores.

La conexión marítima entre Europa y Latinoamérica pasa por España

El flujo de transporte de mercancías entre los puertos de ambos continentes supone casi el 20% del comercio exterior español

España sigue siendo el principal punto de conexión entre América Latina y Europa. A nivel geográfico, la lógica impera. Y en cuanto a datos de la última década, el continente americano sigue en el top de inversores en España: fue el cuarto mayor inversor en el país, solo por detrás de Estados Unidos, Reino Unido y Francia, según el informe Global Latam en 2020, en colaboración con la Secretaría General Iberoamericana. Tal estudio reveló también que, desde 2010, América Latina había invertido una media anual de 3.800 millones de euros en terminales españolas. En el último año, se han gestionado más de 55 millones de toneladas entre continentes, rayando las cifras previas a la explosión de la pandemia y alcanzando, hoy, casi el 20% del comercio exterior nacional por vía marítimo. Supone el 11% del tráfico del sistema portuario.

Desde la recuperación de la crisis sanitaria, que todavía deja rastros en el sector, España ha reforzado su

condición de puente marítimo con Latinoamérica. Es el principal punto de enlace con los principales puertos del sur del continente americano, y lo es con Algeciras como motor principal en cuanto a volumen de tráfico de mercancías. Según Puertos del Estado, se movieron alrededor de 10 millones de toneladas de carga en 2020 y 2021 a través de esta terminal, alrededor del 18% del tráfico global de los puertos españoles. Por detrás, Cartagena y Valencia con el movimiento de unos 8 millones de toneladas, Bilbao -con 6- y Barcelona -con 5,2 millones-. El último estudio público de Puertos del Estado dicta que entre los cinco puertos mencionados, se gestionaron casi 38 millones de toneladas con dirección América Latina, lo que supone el 67,6% del flujo hispano-americano.

Eso sí, se establecen diferencias entre exportación e importación. Sigue existiendo cierto desequilibrio en la balanza. Mientras por un lado las mercancías que llegan a España alcanzan las 40 millones de toneladas y suponen el 73% del flujo con Latinoamérica, las cargas que parten hacia el continente americano representaban en 2020 el 27%, con un total de 15 millones de toneladas en movimiento. En ese sentido, en Valencia, por ejemplo, han variado los precios de exportación respecto a 13 áreas geográficas de todo el mundo. Tal y como confirmó el Valencia Containerised Freight Index (VCFI), índice que mide los fletes de exportación del puerto valenciano, se ha producido en 2022 un aumento general de los valores de exportación, excepto en áreas conectadas a las grandes rutas de contenedores, como Latinoamérica, que han experimentado un ligero retroceso. Mientras tanto, en los enlaces con otras regiones en el ejemplo concreto valenciano han incrementado los fletes, registrando un aumento mensual del 1,1% a nivel general. Valenciaport apuntó el conflicto bélico en Ucrania o el aumento de las presiones inflacionistas como dos de los factores que han golpeado en las perspectivas de demanda a nivel intraeuropeo, aunque sigue siendo la terminal con mayor conectividad de España, no así concretamente en el lazo con Latinoamérica. No obstante, si se divide la geografía americana en Sudamérica, Centroamérica y México, Algeciras es el principal puerto de conexión con el sur, Valencia en el centro y Cartagena en dirección a la costa mexicana.

Además, en cuanto a las exportaciones desde el continente sudamericano con destino España, uno de los productos estrella siguen siendo los cítricos después de un repunte remarcable en los últimos tiempos a través, precisamente, del puerto de Algeciras. Para los exportadores latinoamericanos de cítricos, Europa es un mercado clave por hábitos de consumo y seguridad, por lo que las estrategias de mercado pasan por mantener y aumentar un flujo comercial que pasó por una época de dificultades por los rechazos en las inspecciones y los controles sanitarios a su llegada a los puertos españoles. Entonces los exportadores escogían rutas alternativas que multiplicaban costes y ampliaban los tiempos de tránsito mientras la conexión con Algeciras se mantenía como la más asumible y veloz -por ejemplo, el tiempo de tránsito entre la terminal gaditana y Brasil no sobrepasa la semana, 7 días-.

La situación en este sentido ha virado actualmente con mejoras en los dos puntos, en el de partida y en el de entrada. El control fitosanitario en el desembarco se ve retroalimentado por el perfeccionamiento de los controles en origen, con lo que las probabilidades de que la mercancía porte enfermedades o las denominadas plagas de cuarentena disminuyen considerablemente. Esto, además de la mayor celeridad y eficacia en los controles de ambas orillas han devuelvo la seguridad a exportadores e importadores. Se ha contribuido a recuperar los tráficos, en este caso de cítricos, con América Latina.

Los puertos latinoamericanos en busca de una mayor eficiencia logística: digitalización y sostenibilidad como bases futuras

El avance tecnológico y el desarrollo sostenible. Son dos de los pilares más importantes sobre los que se cimienta el futuro de los puertos latinoamericanos, con una creciente necesidad en la transformación digital y en la potenciación de las energías verdes para lograr un avance firme hacia el futuro. Un camino que, además, ya han iniciado desde tiempo atrás terminales del resto del mundo, que llevan en muchos casos la delantera en ambos marcadores y que logran una eficiencia logística mayor en el transporte de mercancías y en la inversión.

Si antes de la explosión de la crisis sanitaria en el año 2020, las conferencias de la Asociación Americana de Autoridades Portuarias (AAPA) mantenían el foco mayoritario en la evolución de las infraestructuras, la covid-19 hizo evidente la necesidad de la optimización de operaciones a través de la tecnología. De hecho, la llegada del coronavirus bloqueó algunas economías de la región que no llegaron a recuperarse del shock producido por la pandemia y evidenció una necesidad creciente de cara al avance de las sociedades en América Latina y el Caribe.

Agilizar procesos en las compañías, la reducción del costes y el añadido de valor al cliente son algunos de los beneficios que Agustina Calatayud, especialista en Investigación y Desarrollo en el Banco Interamericano de Transporte (BID), argumentó en una de las

charlas que iniciaron el ciclo del actual congreso de Santos. Calatayud explicaba en una de sus videoconferencias que “la digitalización conlleva una transformación profunda en el sector marítimo, y requiere de un cambio en la forma de hacer negocios dentro de las empresas”. En ese mismo sentido, el oficial superior de Transporte y Puertos en la Comisión Económica para América Latina y del Caribe, Ricardo Sánchez, fue crítico con los puntos actuales de algunos puertos sudamericanos: alarmó de una brecha de infraestructura, normativas y regulaciones obsoletas, fallas de facilitación logística, una distribución modal poco eficiente, poca inversión tecnológica e innovación, baja productividad y costes elevados. La digitalización ya ha pasado a ser clave en las terminales portuarias latinoamericanas.

Y es que en el año 2021, el 60% de las compañías latinoamericanas reconocía encontrarse ‘a la cola’ en cuanto a avance tecnológico respecto a los líderes mundiales en sus líneas de operación. En este sentido, la Secretaria Nacional de Puertos y Transporte Fluviomarítimo de Brasil, Rita Munck, avisó del papel esencial del estado en las naciones latinoamericanas para arrancar un proceso de transformación que todavía se encuentra ‘en pañales’ en los puertos de la región.

El camino hacia la descontaminación del transporte marítimo en Latinoamérica

Una de las temáticas de actualidad y, además, previstas en la agenda de AAPA Latino 2022 es la transición energética y la sostenibilidad en el sector portuario. Esto es, descarbonización del transporte, fomento de energías verdes y avances en materia ambiental, entre otros factores, además de los coloquios que aborden la digitalización como uno de los principales retos para los puertos latinoamericanos en 2023. Numerosos países de la región se han comprometido a alcanzar el denominado ‘cero neto’ en el marco de los objetivos de cara al año 2050. Brasil, Chile, Argentina, Ecuador o Colombia están entre ellos, después de que la Conferencia de las Naciones Unidas señalase en 2021 el transporte marítimo como un punto clave en el camino hacia el cambio climático internacional.

¿Cuáles son los retos de los puertos latinoamericanos en este sentido? El primer desafío se abre entorno a la transición en los combustibles de los buques, es decir, integrar soluciones para descarbonizar las diferentes actividades comerciales. Ya existen motores marinos de doble combustible a gran escala que funcionan con metanol ecológico, además de motores ecológicos de hidrógeno y amoníaco. Se espera que los navíos de cero emisiones entren en servicio antes de 2030 en Latinoamérica y acaben convirtiéndose en una opción principal en la comercialización de mercancías. Sin embargo, el incremento de la demanda y el aumento de las operaciones en grandes puertos sudamericanos como, precisamente, el de Santos, acrecenta también la cantidad de gases de efecto invernadero mientras se produce la transición tecnológica.

Para disminuir esas emisiones y avanzar en el sendero de los países hacia el cumplimiento de los Acuerdos de París, la presión por la descarbonización del sector ha ido, lógicamente, in crescendo. Es por eso que alcanzar el ‘cero neto’ -las emisiones cero de las que hoy se encuentra lejos el sector en los países latinoamericanos- implica el cambio del uso de combustibles fósiles por esos otros menos contaminantes: los comentados hidrógeno o amoniaco. Eso sí, requieren grandes cantidades de recursos renovables. Países como México, Chile o Argentina aglutinan esos recursos naturales que podrían generar un avance real hacia la transición energética.

A ese respecto, la directora de negocios internacionales e innovación de Porto do Açu, en Brasil, Tessa Major, advirtió de que tal terminal, situada a 300 kilómetros de Río de Janeiro, es un “ejemplo de sustentabilidad” en materia climática: energías renovables, acero producido con bajo carbono, amonio verde, clúster químico y el uso los comentados combustibles alternativos en algunos navíos son los argumentos a seguir que esgrimió la directora en una conferencia de World Ports Conference de la Asociación Internacional de Puertos y Bahías.

Port de Barcelona

Un horizonte compartido, un esfuerzo colectivo

Trabajamos para conectar las empresas con el mundo y hacer más competitiva la economía.
Lo hacemos con las 500 empresas y los 32.000 trabajadores de la Comunidad Portuaria.
Juntos consolidamos Barcelona como el *smart* port de referencia del sur de Europa.

Súmate: Avanzamos juntos.

www.portdebarcelona.cat