



**UNIVERSIDAD LAICA “ELOY ALFARO” DE MANABÍ**

**CENTRO DE ESTUDIOS DE POSTGRADO, INVESTIGACIÓN,  
RELACIONES Y COOPERACIÓN INTERNACIONAL (CEPIRCI)**

**TESIS DE GRADO**

**PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE**

**MAGISTER EN ADMINISTRACIÓN PORTUARIA**

**TEMA:**

**“CREACIÓN DE UNA SUPERINTENDENCIA  
GENERAL DE PUERTOS EN EL ECUADOR”**

**AUTOR:**

**ING. KLEBER CORONEL PINEDA**

**TUTOR DE TESIS:**

**DR. SERGIO NUÑEZ R.**

**Manta – Manabí - Ecuador**

**2007**

## **APROBACIÓN DEL TUTOR**

En mi calidad de tutor del trabajo de investigación sobre el tema: ***Creación de una Superintendencia General de Puertos en el Ecuador***, del estudiante: ***Ing. Kleber Coronel Pineda***, alumno del programa de maestría en Administración Portuaria; considero que dicho informe investigativo reúne los requisitos y méritos suficientes para ser sometido a la evaluación del Jurado Examinador que el H. Consejo Directivo designe.

Manta, Diciembre 12 del 2007

***Dr. Sergio Nuñez R.***

TUTOR DE TESIS

## **DECLARACIÓN DE AUTORÍA DE TESIS**

El presente trabajo es original del autor y apegado al tema mostrado a los Honorables Miembros del Tribunal de Post Grado de la Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí.

Esta tesis de grado me pertenece en la propiedad intelectual; y a ella se ha incorporado transcripciones de textos de otros autores, con el fin de documentar conceptos relacionados con el tema, sin que se utilice para fines lucrativos.

**Ing. Kleber Coronel Pineda**

## **TRIBUNAL DE GRADO**

Por constancia y previo el cumplimiento de los requisitos de ley, firman los miembros del Tribunal:

---

**PRESIDENTE**

---

**MIEMBRO**

---

**MIEMBRO**

---

**MIEMBRO**

---

**MIEMBRO**

## ÍNDICE GENERAL

	Pág.
<b>RESUMEN</b>	<b>6</b>
<b>SUMMARY</b>	<b>7</b>
<b>CAPITULO I</b>	
<b>INSTITUCIONALIDAD DEL SECTOR PORTUARIO</b>	
<b>1.1 El Sector Portuario Mundial.</b>	<b>8</b>
1.1.1 Causas de la tendencia a la concentración.	
1.1.2 Efectos de la concentración empresarial.	
1.1.3 Perspectivas.	
<b>1.2 Las Tendencias del Transporte Marítimo y el Desarrollo Portuario en el Contexto del Comercio Mundial.</b>	<b>12</b>
1.2.1 Características del transporte marítimo.	
1.2.2 La industria naviera: características y perspectivas.	
<b>1.3 El Sector Portuario Latinoamericano.</b>	<b>15</b>
1.3.1 Reformas económicas y retos comerciales que enfrentan los puertos de la Región.	
1.3.2 Características de la eficiencia portuaria en Latinoamérica.	
1.3.3 Gastos en transporte marítimo.	
<b>1.4 El Sector Portuario Nacional.</b>	<b>22</b>
1.4.1 Plan de modernización.	
<b>CAPITULO II</b>	
<b>INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS PORTUARIOS EN EL ECUADOR</b>	
<b>2.1 Experiencias.</b>	<b>24</b>
<b>2.2 Facilidades y eficiencia.</b>	<b>24</b>
<b>2.3 La infraestructura portuaria.</b>	<b>25</b>
<b>2.4 Infraestructura marítima.</b>	<b>26</b>
<b>2.5 Infraestructura vial.</b>	<b>27</b>
<b>2.6 Eje Multimodal Amazonas.</b>	<b>28</b>

<b>2.7 El puerto de Manta.</b>	<b>28</b>
2.7.1 Concesión.	
<b>2.8 El puerto de Esmeraldas.</b>	<b>31</b>
<b>2.9 Puerto Bolívar.</b>	<b>32</b>
<b>2.10 El puerto de Guayaquil.</b>	<b>33</b>
2.10.1 Proceso de adjudicación.	
<b>2.11 Competitividad portuaria y aeroportuaria.</b>	<b>37</b>
<b>2.12 Situación actual.</b>	<b>38</b>
<b>2.13 Infraestructura aeroportuaria.</b>	<b>38</b>
2.13.1 Aeropuerto Mariscal Sucre.	
2.13.2 Aeropuerto José Joaquín de Olmedo	
<b>2.14 Prioridades sectoriales.</b>	<b>41</b>
<b>2.15 La vía intermodal Manta-Manaus.</b>	<b>42</b>
 <b>CAPITULO III</b>	
<b>DIAGNOSTICO DEL DESARROLLO PORTUARIO.</b>	
<b>3.1 Competitividad, eficiencia y productividad portuaria.</b>	<b>43</b>
<b>3.2 La planificación portuaria.</b>	<b>44</b>
<b>3.3 El transporte multimodal.</b>	<b>45</b>
<b>3.4 El manejo de la información.</b>	<b>46</b>
<b>3.5 Proyección hacia el desarrollo portuario.</b>	<b>47</b>
<b>3.6 El eje Multimodal Amazonas.</b>	<b>50</b>
<b>3.7 Marco Legal.</b>	<b>51</b>
<b>3.8 El enfoque a las concesiones.</b>	<b>53</b>
<b>3.9 Posibilidades de más inversión extranjera.</b>	<b>54</b>
<b>3.10 Mega puerto de Transferencia.</b>	<b>55</b>
3.10.1 Respaldo jurídico del proyecto.	

3.10.1 Respaldo jurídico del proyecto.	
3.10.3 Objetivos y estrategias.	
3.10.4 Lineamientos básicos.	
3.10.5 Ventajas económicas para el país.	
<b>3.11 Las perspectivas de los puertos “HUB”.</b>	<b>60</b>
<b>3.12 Evolución Portuaria hacia nuevos y modernos conceptos.</b>	<b>62</b>
<b>3.13 Manejo integrado de zonas costeras para desarrollo portuario</b>	<b>63</b>
<b>3.14 Hipótesis principales.</b>	<b>64</b>
<b>3.15 Plan Nacional de Desarrollo Portuario.</b>	<b>65</b>
3.15.1 Análisis FODA del Sistema Portuario Nacional.	
◆ Fortalezas.	
◆ Oportunidades.	
◆ Debilidades.	
◆ Amenazas.	

#### **CAPITULO IV**

#### **FACTIBILIDAD REGLAMENTARIA PARA LA CREACIÓN DE UN ÓRGANO SUPRAMINISTERIAL PARA LA ADMINISTRACIÓN DEL DESARROLLO PORTUARIO.**

<b>4.1 Sección I: Disposiciones generales.</b>	<b>70</b>
<b>4.2 Sección II: De la concesión portuaria.</b>	<b>75</b>
<b>4.3 Sección III: Del régimen tarifario.</b>	<b>81</b>
<b>4.4 Sección IV: De las restricciones indebidas a la competencia.</b>	<b>82</b>
<b>4.5 Sección V: De las autoridades de los puertos.</b>	<b>82</b>
<b>4.6 Sección VI: De Las sociedades y de los operadores portuarios.</b>	<b>85</b>
<b>4.7 Sección VII: Régimen de transición.</b>	<b>86</b>
<b>4.8 Sección VIII: Disposiciones varias.</b>	<b>87</b>

**CAPITULO V****LA SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS.**

<b>5.1 Organigrama.</b>	<b>89</b>
<b>5.2 La estructura de la Superintendencia de Puertos.</b>	<b>90</b>
<b>5.3 Naturaleza, sede, objetivos y funciones.</b>	<b>90</b>
<b>5.4 Funciones del superintendente y de sus colaboradores.</b>	<b>92</b>
<b>5.5 Competencia de la Superintendencia General de Puertos.</b>	<b>103</b>
<b>5.6 CONCLUSIONES</b>	<b>106</b>
<b>5.7 RECOMENDACIONES</b>	<b>109</b>

**BIBLIOGRAFÍA**



## RESUMEN

Las entidades portuarias desempeñan un papel de vital importancia en el desarrollo de cada país. En efecto, una economía que pretenda insertarse en el ámbito internacional, debe contar con un servicio portuario, eficaz, eficiente, regular y permanente, lo que implica que su dirección, orientación, control y planificación, debe correr por cuenta del Estado, lo que no implica que desarrolle actividades directas empresariales en el sector.

El principio de la autonomía de la voluntad privada no es absoluto, toda vez que su aplicación se limita por razones de orden público y de buenas costumbres, puesto que en el caso de la actividad portuaria, la creación, el mantenimiento y el funcionamiento continuo y eficiente de los puertos dentro de las condiciones previstas en una determinada Ley, son de interés público, el que siempre debe prevalecer sobre el interés privado.

La libre empresa e iniciativa privada deben estar sometidas al interés nacional. Los inversionistas en infraestructura portuaria y en servicios de operación portuaria, tienen una carga adicional que es el fin social de sus inversiones. Ese interés nacional debe ser precautelado y el control debe de estar centrado en una entidad supraministerial.

Una Superintendencia General de Puertos debería estar facultada por la ley para intervenir las empresas portuarias con el objeto de garantizar el interés público en la creación, mantenimiento y funcionamiento regular y eficiente de esos puertos. Además, esta Superintendencia General de Puertos pasaría a ser una dependencia oficial competente para otorgar por medio de resolución motivada, las concesiones portuarias sobre las instalaciones que puedan ser incorporadas al concepto de puerto, como son los terminales portuarios, muelles y embarcaderos, destinados a la realización de operaciones de cargue y descargue de toda clase de naves, así como el intercambio de mercancías entre tráfico terrestre, marítimo y fluvial.

## **SUMMARY**

Port entities play a vital importance part in the development of each country. Indeed, an economy that seeks to be inserted in the international environment, should have an effective, efficient, regular and permanent port service, what implies that the State should take control of its direction, orientation, control and planning, which does not imply that it develops managerial direct activities in the sector.

The autonomy principle of the private will it is not absolute, all time that its application is limited by reasons that give law and order and good customs; since in the case of the port activity, the creation, maintenance and continuing and efficient ports operation inside the conditions foreseen in a certain Law, are of public interest, the one that should always prevail about the private interest.

The free enterprise and private initiative must be subjected to the national interest. Investors in port infrastructure and port operation services, have an additional load which is the social end of their investments. That national interest must be precauteled and its control should be centered in a supraministerial entity.

A General Ports Superintendence should be empowered by the law to intervene on port companies, in order to guarantee the public interest in the creation, maintenance and an efficient and regular ports operation. Besides, this General Ports Superintendence would become a competent official dependence to grant by means of motivated resolution, the port concessions on the facilities that can be incorporated to the concept of accounting port, as they are port terminals, wharves and piers, destined to the realization of loading and unloading operations of all kind of ships, as well as the merchandise interchange among terrestrial, maritime and fluvial traffic.

## CAPITULO I

### INSTITUCIONALIDAD DEL SECTOR PORTUARIO

#### 1.1 El sector portuario a nivel mundial

Haciendo un análisis de la competencia y procesos de concentración en el sector naviero a nivel mundial, se puede determinar que éste en general, ha estado en un fuerte proceso de concentración. Ha habido nuevas alianzas y un creciente número de fusiones y adquisiciones; han estado en servicio una serie de buques de contenedores Post-Panamax, con capacidades que eran desconocidas.

Como resultado del proceso de concentración en toda la esfera del transporte marítimo: el sector portuario y las empresas navieras más importantes del mundo y las alianzas entre ellos, estaban captando una cuota creciente del mercado; aunque este proceso no era nuevo, está cobrando renovadas fuerzas en los últimos años.

Los siguientes análisis ilustran esta tónica:

- En las últimas dos décadas, el tamaño de los buques porta contenedores más grandes prácticamente se ha triplicado.
- Las fusiones y adquisiciones recientes han dado origen a algunas empresas de servicios de línea regulares muy grandes. Hoy día, una veintena de las empresas de transporte más importantes controlan más de la mitad de las plazas de contenedores del mundo.
- Desde principios de los años noventa, las empresas de línea regulares han comenzado a gestar alianzas a nivel global. En la actualidad, los 10 grupos más grandes controlan cerca de las dos terceras partes de las plazas de contenedores del mundo.
- Las operaciones de trasbordo de contenedores están aumentando. Los puertos que proporcionan este tipo de servicio han registrado una tasa de crecimiento particularmente elevada.
- En casi todas las demás actividades marítimas, como la construcción de buques, el registro de libre matrícula, el personal de a bordo y el arrendamiento de contenedores, la participación en el mercado de los proveedores más grandes, también ha crecido.

##### 1.1.1 Causas de la tendencia a la concentración

Como causas para lo señalado, se puede citar que el proceso de concentración obedece a una tendencia mundial y que no se está registrando sólo en el sector del transporte marítimo. Los dos motivos principales que impulsan a las empresas a fusionarse o a establecer alianzas son: el deseo de reducir los costos unitarios, aumentando las economías de escala y de ámbito para alcanzar posiciones más dominantes en el mercado.

En el análisis que sigue se examinan las causas posibles de este fenómeno desde los tres puntos de vista siguientes:

- **Antecedentes económicos:** el comercio está creciendo a un ritmo mayor que el PIB mundial y, pese a que el costo del transporte por tonelada se ha reducido, la participación de los costos de transporte en los costos totales de las mercancías ha aumentado. A raíz del auge de la demanda y del uso de contenedores, se ha intensificado la demanda de servicios de transporte en buques de líneas regulares. Este fenómeno en sí mismo no justifica las fusiones y las alianzas; sin embargo, en este nuevo entorno económico se ha alentado el desarrollo y utilización de nuevas tecnologías y ha hecho cambiar la actitud hacia la desregulación de muchos gobiernos y organizaciones regionales.
- **Regulación de los organismos gubernamentales:** los gobiernos y las organizaciones regionales están dando mayor prioridad a la promoción del comercio, mejorando y abaratando los servicios de transporte. Además, se resisten cada vez más a proteger a los sectores navieros nacionales. Los organismos nacionales encargados del control de los monopolios han adoptado una actitud menos desfavorable con respecto a las fusiones y las adquisiciones, ya que los participantes nacionales deben competir a nivel mundial.
- **Tecnologías:** teniendo en cuenta determinados precios de los factores, como los salarios y los tipos de interés, las nuevas tecnologías llevan a una modificación de la función de costos. En las actividades portuaria y marítima estas modificaciones significan un aumento de la proporción de los costos fijos con respecto a los costos variables. El desplazamiento de la relación entre ambos tipos de costos origina un aumento de las economías de escala. Esto, a su vez, aumenta el tamaño óptimo de las empresas y lleva a una reducción, en el largo plazo, del número de participantes en el equilibrio de los mercados.

### **1.1.2 Efectos de la concentración empresarial**

El proceso de concentración en las actividades portuaria y marítima surge principalmente de la aspiración de alcanzar economías de escala. Aunque de ello resulte una disminución del número de participantes a nivel mundial, de hecho se observa una intensificación de la competencia en los diferentes itinerarios. Las consecuencias más importantes de la conjunción de ambos factores son las siguientes:

- **Costos unitarios:** el sector portuario y las empresas navieras, considerados individualmente, pueden reducir los costos unitarios a través de las economías de escala. Sin embargo, esto se logra a costa de una disminución general de los fletes.

- Utilidades: en términos absolutos, la rentabilidad de las empresas de transporte en buques de líneas regulares está aumentando como consecuencia de la ampliación de los mercados. En términos relativos; es decir, en relación con el rendimiento de la inversión, se ha registrado una merma de la rentabilidad. La competencia obliga a los transportistas a transferir las reducciones de costos a los cargadores. Si se compara con las tasas de interés, que han alcanzado un mínimo histórico, los rendimientos de las inversiones no son tan bajos como piensan los representantes de las empresas de transporte en buques de líneas regulares.
- Fluctuación de los fletes: el aumento de los costos fijos y la aspiración de lograr y conservar una participación determinada en el mercado lleva a fijar los precios según los costos marginales. En el corto plazo sólo es preciso lograr que los fletes cubran los costos marginales y, como éstos han disminuido, es probable observar mayores fluctuaciones de los fletes.
- Alianzas: las alianzas globales recientes han resultado menos estables de lo que habían previsto sus integrantes. Aunque se considera que las alianzas se mantendrán durante algún tiempo, es probable que a la larga sean reemplazadas totalmente por las fusiones.
- Mercados regionales norte-sur: la necesidad de llenar los buques de mayor porte y el efecto de cascada resultante de la reafectación de los buques de porte mediano a los mercados secundarios, ha resultado en una participación mayor de los transportistas más importantes que cubren las rutas este-oeste en los mercados norte-sur y los mercados regionales.
- Trasbordo: la utilización de buques de mayor capacidad y el aumento de las operaciones de trasbordo, son causa y efecto de la misma tendencia y beneficiará al sector portuario. En cambio, es dable esperar que los transportistas tradicionales de las rutas norte-sur vean afectada su cuota del mercado.
- Centros de trasbordo: además de la capacidad de brindar servicios de gran calidad a bajo costo, la ubicación será el factor que más incidirá en la posibilidad de que un puerto se transforme en centro de trasbordo.
- Perspectivas para los servicios de líneas regulares pequeños: para responder a los desafíos planteados por el proceso de concentración de las actividades portuaria y marítima, los transportistas de las rutas norte-sur y regionales pueden incorporarse a las alianzas globales, constituir alianzas regionales, fusionarse y crecer por sí mismas, venderse o centrar sus actividades en un segmento del mercado determinado.
- Comercio mundial: los cargadores se han beneficiado con las reducciones de costos logradas por las empresas navieras gracias a las economías de escala. Asimismo, la intensificación de la competencia y la utilización de servicios de trasbordo, han multiplicado las alternativas de transporte y las frecuencias.
- Repercusiones en materia política: los gobiernos que procuran generar ingresos y empleos en el sector marítimo nacional, deben dar prioridad a las pocas esferas en que el país pueda tener ventajas comparativas y al logro de economías de escala. Si el objetivo es promover el comercio, deberá alentarse la competencia internacional en el suministro de servicios portuarios y de transporte marítimo.

### 1.1.3 Perspectivas

En líneas generales, el panorama descrito en el presente documento es alentador. Inicialmente, el uso de la palabra “concentración” puede suscitar reacciones en relación con las posibilidades de abuso de dominio del mercado y de la obtención de rentas monopólicas. Sin embargo, tras analizar las causas del proceso de concentración en las actividades portuaria y marítima y sus repercusiones, no pudieron detectarse abusos de dominio del mercado. Es probable que tanto los importadores, exportadores y consumidores, como el sector portuario y los principales transportistas de las rutas este-oeste, se beneficien con el proceso mencionado. Verosímilmente, las empresas navieras tradicionales que cubren las rutas norte-sur, saldrán perdiendo; pero éstas, también pueden encontrar alternativas que les permitan beneficiarse con el crecimiento global del mercado.

Los gobiernos y las organizaciones internacionales y regionales como la Unión Europea (UE) y la Organización Mundial del Comercio (OMC), deben seguir y vigilar el proceso muy estrechamente. Si por ejemplo, se observara un proceso de integración vertical entre los servicios de líneas regulares, los operadores portuarios y los transitarios, pudiera ser necesario adoptar algunas medidas de regulación. Sin embargo, hasta ahora la empresa de transporte en buques de líneas regulares más importante sólo controla el 6% de las plazas de contenedores disponibles a nivel mundial y el operador portuario más importante, alrededor del 10% de los movimientos de contenedores en los puertos. Los propios cargadores han constituido asociaciones que estarían en condiciones de contrarrestar eventuales abusos de dominio de mercado de los sectores portuario y naviero. Si el sector público adopta medidas para proteger a los actores más pequeños de las consecuencias del proceso de concentración, estaría demostrando poseer un concepto erróneo de la competencia, aún si el resultado fuera el control del mercado por menor número de participantes más grandes.

Teniendo en cuenta los términos enunciados, se formulan las recomendaciones siguientes:

- Para los servicios de líneas regulares más pequeños: es preciso evitar una actitud de espera pues los puede llevar a la quiebra. El proceso de concentración seguirá su curso. Los transportistas pueden cooperar entre sí y tratar de crecer, integrándose de este modo al proceso de concentración. Otra alternativa es centrar sus actividades en un nicho determinado del mercado. Si se logra detectar uno de esos nichos, es posible que el rendimiento de la inversión supere la media obtenida por los transportistas que operan en las rutas este-oeste. En consecuencia, la mejor alternativa es la especialización. Si ésta no pudiera concretarse, no deberían excluir la posibilidad de vender la empresa.
- El sector portuario: éste sector no debería hacerse ninguna ilusión sobre la viabilidad de establecer nuevos centros de trasbordo. Es preciso que estos centros reúnan una serie de condiciones muy concretas. Por otra parte, ser un puerto de enlace no es de por sí un inconveniente. Para aprovechar el proceso

de concentración en el transporte en buques de líneas regulares, es preciso que el sector portuario impulse el empleo de contenedores, invirtiendo en grúas tipo pórtico, y que los puertos ubicados en una misma ruta cooperen entre sí para ofrecer condiciones similares a los transportadores y de este modo evitar las congestiones. Al aumentar la productividad, los puertos impulsan indirectamente el proceso de concentración, ya que promueven el comercio y alientan las operaciones de trasbordo y el uso de buques de mayor tamaño.

- Organismos reguladores: los conceptos de globalización y privatización no han sido aceptados por todos los sectores de la sociedad, especialmente en los países en desarrollo. La protección de las ramas de actividad nacionales, los intereses de los sindicatos y las consideraciones de tipo estratégico, han retrasado la aceptación de estas ideas. Sería conveniente evitar esta actitud con respecto a la concentración, ya que ésta ha sido un fenómeno permanente desde el comienzo de la revolución industrial y habrá de mantenerse en el futuro previsible. Los organismos reguladores, con inclusión de los gobiernos y las organizaciones internacionales, deben aceptar y comprender esta situación a fin de asegurar que sus países se beneficien con el proceso de concentración de los servicios de líneas regulares.

## **1.2 Las Tendencias del Transporte Marítimo y el Desarrollo Portuario en el Contexto del Comercio Mundial**

Los cambios estructurales del comercio internacional y la evolución del transporte marítimo, inciden directamente sobre el crecimiento y la expansión de los puertos. Por ello, es indispensable que se analicen esos aspectos y sus recientes características, ya que brindan el marco de referencia bajo el que se vienen llevando a cabo las reformas portuarias en América Latina y el Caribe; y al mismo tiempo, porque constituyen determinantes de su futuro desarrollo.

La globalización, concebida como expansión de los mercados y, por lo tanto, las potencialidades económicas de las sociedades se da, no solo por la consideración supranacional de los mercados, sino también por el flujo de inversión extranjera y las estrategias de las empresas multinacionales. Estas empresas multinacionales contabilizan, hoy en día, las dos terceras partes de las exportaciones globales de bienes y servicios y cerca del 10 por ciento de las ventas domésticas mundiales.

El comercio exterior ha cobrado una extraordinaria fuerza e importancia en la estrategia de desarrollo de las economías de América Latina y el Caribe. Su expansión y crecimiento es motor y generador de su crecimiento económico. La perspectiva es que ello continúe así, y mejor aún, que su estructura exportadora se oriente a productos de manufacturas con un componente de mayor valor agregado. Teniendo en cuenta que cerca del 90 por ciento del comercio de la región se canaliza por vía marítima, el desarrollo de los puertos es, por lo tanto, de significativa relevancia.

### **1.2.1 Características del transporte marítimo**

Seguidamente veamos algunas características del tráfico marítimo para los casos del comercio de contenedores, de mercancías líquidas y de carga seca a granel, así como el caso del turismo.

A pesar de las condiciones cambiantes y adversas en la producción y el comercio mundial, el transporte del comercio marítimo continuó creciendo en 1999, pero a una tasa menor que en años anteriores, de solo 1,3% (frente a 2,2% en 1998 y 4,1 % en 1997). Fue el nivel más bajo desde 1987. El volumen del comercio mundial transportado por medio marítimo fue superior a 5.1 billones de toneladas. Los estimados de crecimiento para el 2000 fueron del orden del 4%, similar a los de 1997.

El uso de contenedores viene creciendo, desde su inicio en 1956 y es el mercado con mayor expectativa de crecimiento en el sector. Por ello se observa la construcción de buques de grandes capacidades, siendo más de un centenar los que cuentan actualmente con capacidad superior a los 8.000 TEUs. El tráfico de contenedores fue estimado en 90 millones de TEUs para 1999, de los cuales el Puerto de Singapur movilizó 15,9 millones de TEUs. Los estudios proyectaban un crecimiento del uso de contenedores, hasta el año 2005, del orden del 6% anual. Esto era resultado de la continua expansión del uso de contenedores por la industria naviera en los países en desarrollo; del incremento del comercio de los productos manufacturados y de mayor valor agregado; de la tendencia hacia la globalización por las empresas multinacionales de manufacturas; y del crecimiento de las "mega" embarcaciones y el consecuente aumento del tráfico de los alimentadores (feeders) y transbordadores.

En el turismo, hay que destacar el crecimiento de la industria naviera de cruceros que ha recibido inversiones masivas en años recientes. Para este servicio se han construido naves de gran tonelaje como el "Vogager of the Seas" de la Royal Caribbean Cruises con 130 mil toneladas y capacidad para 3.115 pasajeros y el "Explorador de los Mares", de la misma empresa y con las mismas características que entró en servicio posteriormente. En el ámbito regional, resalta el mercado receptor del Caribe y el nuevo mercado del cono sur. Los puertos han ingresado en una gran competencia por atraer a estas naves de pasajeros, viéndose frente al reto de contar con la infraestructura portuaria apropiada y, adicionalmente, de las facilidades de servicios complementarios que los pasajeros requieren como taxis, omnibuses, guías, centros comerciales, etc. Sin duda es un mercado creciente en todo sentido, pero muy competitivo y de capital intensivo.

### **1.2.2 La industria naviera: características y perspectivas**

Las principales líneas navieras del mundo, como Maersk/Sealand, Evergreen, P&O Nedlloyd, Hanjin, Cosco y muchas más, sirven en las rutas mundiales más complejas y rentables, incluyendo algunas en América Latina y el Caribe.



Las 25 líneas navieras más poderosas controlan casi el 60 por ciento de la capacidad del transporte del comercio mundial de contenedores. Además de una concentración creciente de la actividad de los contenedores en manos de las líneas navieras más grandes y poderosas, se observa un proceso implacable de consolidación y alianzas entre las principales líneas navieras. Es decir, dichas empresas se están haciendo más grandes cada día, pero también han decidido cooperar entre ellas. Las dos alianzas más poderosas fueron la Gran Alianza entre NYK, Hapag Lloyd de Alemania, P&O Nedlloyd Anglo Holandesa, Orient Overseas Container Lines (OOCL) de China, Mediterranean Shipping Company (MSC) y la Nueva Alianza Mundial entre Mitsui OSK Lines (MOL) de Japón, APL/Neptuno Orient Lines (NOL) de Malasia, Hyundai Merchant Marine (HMM) de Corea, las cuales se centraron principalmente en la reorganización de las principales rutas comerciales. Además, el ámbito de acción de estas alianzas fue más amplio e involucraba una estrategia global con accionar en servicios de tierra. Esto conllevaba a interrogantes y cuestionamientos sobre la capacidad de sobrevivencia de ciertos terminales portuarios de contenedores y más aún, si las condiciones de competencia perfecta se están dando en esos mercados.

Otra característica de esta industria ha sido la producción y servicio de "mega" buques de contenedores. El número y tamaño de buques contenedores "postpanamax" continuará creciendo, lo cual aumentará el transporte de contenedores, reducirá las paradas en las rutas principales y elevará, por lo tanto, los servicios de buques alimentadores (feeders). La capacidad de los barcos seguirá en alza y los puertos deberán ajustarse a esas dimensiones. En 1999 más de 120 buques "postpanamax" estuvieron en servicio. La Maersk cuenta con barcos que transportan más de 8.000 TEUs. La Germanischer Lloyd está proyectando la operación de un mega barco de contenedores de 15.000 TEUs para el año 2010, cuando se proyecta que el volumen de comercio de contenedores duplicará su cifra actual (unos 200 millones de TEUs). Este barco cubriría la ruta en el eje Este-Oeste y alimentaría a buques de 4.000 y 5.000 TEUs. Esto aliviará el número de movimientos portuarios pero requerirá, igualmente, de puertos con enorme capacidad.

Con la expansión de la industria de contenedores, la estructura y organización de las operaciones de los terminales ha cambiado. Se puede decir que hoy en día se observan dos categorías de operadores de esos terminales:

**a)** Las autoridades portuarias propias que han decidido involucrarse directamente en el manejo de contenedores, como se puede observar en los puertos públicos de Singapore, la Autoridad Portuaria de Virginia, o en los puertos privados de Felixtowe o Freeport. Sin embargo, vemos que esta categoría va disminuyendo con la aparición de las corporaciones portuarias.

**b)** Las compañías privadas operadoras de terminales portuarios involucrados en un proceso de concentración, incluyendo la estiba. Se observa que las muchas de las principales compañías operadoras han expandido sus actividades fuera de sus puertos de origen, asociándose adicionalmente a los grandes grupos de estibadores.

Existen líneas navieras que han elegido controlar y manejar sus propios terminales de contenedores; esta decisión de las navieras obedece a dos razones principales. Primero, por cuestiones estratégicas de estos transportadores globales involucrados en "puertos concentradores" (HUB)<sup>1</sup> y "puertos de trasbordo" y que por lo tanto, necesitan tener control de sus operaciones, incluyendo prioridades de atraque y garantías para disponibilidad en el uso de equipo. Segundo, el aspecto de disminución de costos, y por lo tanto de ahorros, basados en los principios de economías de escala y de un mejor control de los gastos en el terminal.

La prestación de servicios logísticos de puerta a puerta ha sido factible en la medida que las líneas navieras (como Maersk Logistics, Evergreen American Corporation) han ido participando en la solución de los servicios logísticos, absorbiendo o asociándose con los proveedores de esos servicios intermodales para asegurar un servicio consistente, regular y con las exigencias que requiere el cliente, a través de la cadena de oferta de puerta a puerta, con el objetivo de reducir costos y elevar los niveles de eficiencia.

Los servicios portuarios han intensificado el uso de los sistemas computarizados y de la tecnología de información, como el sistema de intercambio electrónico de datos (EDI) y del Internet. El incremento de las capacidades de transporte demanda información inmediata sobre la ubicación y "status" exacto de la carga; así como de todos los aspectos institucionales y logísticos que circundan la operativa portuaria. Frente a ese tipo de exigencias todos los sectores de los puertos y de la industria naviera continuarán invirtiendo en nuevos sistemas y canales de comunicación. La industria se está moviendo hacia un mundo sin papeles en el que la información de todo tipo sea manejada electrónicamente.

Adicionalmente, resalta el uso del Internet para el comercio electrónico. Es una industria que ha mostrado un crecimiento impresionante. Esta modalidad comercial está afectando la forma en que la industria del transporte hace sus negocios y hay diversas teorías sobre su incidencia en la industria marítima portuaria.

Estas características y tendencias de la industria naviera son consecuencia del desarrollo de la economía mundial, y de su globalización, que han traído demandas por nuevos estándares de eficiencia para el transporte marítimo, así como nuevos retos a los puertos del mundo.

### **1.3 El sector portuario a nivel de Latinoamérica**

Las tendencias evidenciadas a nivel mundial, también han influido en los navieros que operan en las rutas latinoamericanas y caribeñas, ya que una de sus consecuencias ha sido el aumento de las presiones competitivas para operar con estos buques por parte de las empresas y alianzas globales.

A partir de mediados de 1999 los países en desarrollo iniciaron su recuperación de la crisis financiera asiática de 1997-98, que afectó severamente a los países de América

Latina, ayudados particularmente por el crecimiento en la demanda interna en los Estados Unidos

En 1999 América Latina y el Caribe registró los peores indicadores económicos de la década afectados principalmente por las caídas en las economías de Argentina y Brasil. La región entró en recesión. La tasa de crecimiento estimada para la región en el año 2000 era cercana al 4 por ciento, estimulada particularmente por el crecimiento sostenido durante los últimos meses de México, Centroamérica y el Caribe en general.

El fuerte crecimiento económico posterior de América Latina y el Caribe y las expectativas positivas, han llevado a una competencia particularmente robusta en los servicios de línea que sirven la costa del Atlántico, donde ahora hay más navieros compitiendo por cada contenedor proveniente de Estados Unidos y Europa que en cualquier otra ruta en el mundo. Mientras que en el Pacífico Sudamericano se ha intentado promover puertos pivotes para transportar el comercio entre Sudamérica y Asia. La empresa Maersk siguió a la Compañía Sudamericana de Vapores (CSAV) de Chile y otras e inauguró un servicio directo entre la costa del Atlántico y Sudáfrica y Asia. En la costa del Atlántico, hace algo más de un lustro, varias líneas comenzaron a usar buques de hasta 2 700 TEU para su comercio con Europa y Estados Unidos, mientras que en el Pacífico los buques tenían todavía una capacidad inferior a los 2.000 TEUs.

Aparte de las privatizaciones portuarias, en Brasil se adoptaron varias medidas tendientes a reducir los costos de los servicios de transporte. Se permitió en varias ocasiones que los navieros brasileños compraran buques nuevos en astilleros extranjeros. Asimismo, se creó un segundo registro para evitar que un número creciente de navieros usaran terceros registros. Esta creación llevó a un conflicto con el Gobierno de los Estados Unidos por la presumida competencia desleal a causa de subsidios brasileños, donde se adoptaron programas de dragado para el transporte fluvial.

Como resultado de la fuerte competencia en el sector naviero, aunado por las modernizaciones y desreglamentaciones en el sector portuario, los fletes alcanzaron niveles históricamente bajos, lo que estaba favoreciendo al comercio de América Latina y el Caribe.

Por su parte, el comercio intraregional también se vio afectado y disminuyó considerablemente. Los países del MERCOSUR sufrieron una caída del 25 por ciento y los de la Comunidad Andina del 28 por ciento.

Varios estudios recientes hacen énfasis en la importancia de la infraestructura y los costos de transporte. En muchos países, estos costos son tan altos que incluso exceden los costos de las barreras de importación. Existen trabajos que analizan estos costos de transacción a través de una evaluación de la eficiencia portuaria y aeroportuaria. La importancia de este tema se refleja en los estudios promovidos por los gobiernos de los países industrializados.

El proceso de globalización de la economía ha permitido una gran evolución del comercio internacional durante las últimas décadas. Esta evolución se sustenta en cuatro pilares: el transporte, las telecomunicaciones, los procesos de liberalización comercial y la estandarización de normas y procedimientos en el ámbito internacional. El resurgimiento de los acuerdos regionales de integración, como medida de crecimiento económico, ha permitido el desarrollo de nuevos procesos de apertura y de integración regional, fortaleciendo los pilares del comercio internacional. Sin embargo, la dinámica de esta integración comercial se encuentra extremadamente ligada a la eficiencia portuaria de los países.

Varios estudios determinan que un cálculo erróneo de los costos de transporte generará predicciones incorrectas sobre los patrones de comercio, la estructura industrial y los ingresos de los factores. Por esto, las relaciones entre el comercio y el transporte de mercancías, desde principios de los noventa, se han visto reforzadas por los procesos de integración. La eficiencia de estos procesos de transacción, está determinada por el óptimo desarrollo de cuatro áreas específicas: puertos (aéreos y marítimos), aduanas, regulaciones y comercio electrónico.

Estos estudios utilizan un modelo gravitacional para medir la facilitación de comercio. Se analiza la eficiencia y la competitividad de los costos de transacción, teniendo en cuenta los trámites necesarios de exportación, variables de eficiencia portuaria, el ambiente aduanero y las características de regulación. Un modelo gravitacional por medio de variables explicativas ayuda a percibir los flujos comerciales entre países, su eficiencia y su posición dentro del mercado mundial.

### **1.3.1 Reformas económicas y retos comerciales que enfrentan los puertos de la región.**

En cuanto a la macroeconomía, la región ha emprendido un conjunto de reformas macroeconómicas en las que prioriza la promoción de las exportaciones, dejando de lado aquella estrategia de desarrollo de sustitución de importaciones considerada adversa desde los años 70.

Se han adoptado importantes reformas arancelarias, que incluyen notables rebajas a los productos finales y de niveles aún más bajos a los insumos para la exportación; la adopción de un reducido número de niveles arancelarios, tendiéndose al arancel único, así como el establecimiento de una protección efectiva positiva; es decir, de fomento a la generación de valor agregado y no de castigo.

El conjunto de reformas estatales incluye la privatización de las empresas públicas, donde las portuarias han sido de avanzada, así como las de otras instituciones públicas, como la de aduanas, por ejemplo.

Cabe resaltar el gran esfuerzo realizado por casi todos los gobiernos de la región por avanzar y llevar adelante este esquema de liberalización económica, apertura

comercial y promoción de las exportaciones, que han permitido un crecimiento importante.

Dentro de la Unión Europea, la política de fortalecer las relaciones comerciales, particularmente con América del Sur, viene cobrando un importante dinamismo. Bajo éste se está fomentando por ejemplo, las negociaciones comerciales con MERCOSUR. Adicionalmente otros esquemas, como el tratado de libre comercio entre México y Europa, confirman la tendencia de que el comercio entre esas dos regiones del mundo se elevará en el mediano plazo.

Otro factor que viene acelerando el intercambio de los flujos comerciales es la vigencia de los diversos esquemas subregionales de integración, llámese Comunidad Andina de Naciones (CAN), Mercado Común del Sur (MERCOSUR), Mercado Común Centroamericano o Mercado del Caribe (CARICOM). Estos han de acelerar el intercambio comercial subregional; pero además, han de alimentar la formación del ALCA, así como facilitar los procesos de armonización de diversas políticas comerciales. Todo esto se verá reflejado, en un mayor movimiento del tráfico marítimo y portuario hemisférico.

La Organización Mundial del Comercio trató de impulsar, sin éxito, una nueva ronda de negociaciones comerciales en su tercera conferencia de ministros en Seattle en noviembre de 1999. El programa de trabajo propuesto para los próximos 5 años consistía en negociaciones para liberalizar el comercio de productos agrícolas, servicios, seguridad alimentaria, comercio electrónico y otros. A pesar de que las diferencias entre los países en desarrollo y los desarrollados no pudieron superarse, se dieron importantes avances, que dan indicios de que la nueva ronda se podrá poner en marcha próximamente.

De la misma forma, los avances en los aspectos técnicos facilitadores del comercio que se vienen realizando bajo la Organización Mundial de Aduanas (OMA), son elementos favorables para expandir el comercio mundial, hacia el corto y mediano plazo.

### **1.3.2 Características de la eficiencia portuaria en Latinoamérica**

Los puertos cumplen la función de interrelacionar los transportes marítimos, aéreos y terrestres, proporcionando servicios que complementan las operaciones de carga, descarga, almacenamiento, transformación y difusión

El transporte de carga marítimo y aéreo son los preferidos a nivel intercontinental. De hecho, un gran porcentaje de las importaciones y exportaciones de los países de América Latina hacia los países industrializados se realizan por estas vías. Sin embargo, una parte todavía importante del transporte de mercancías se lleva a cabo en los sistemas de carga terrestre. En el ámbito mundial, el transporte marítimo es el

principal medio de transporte, trasladando en la actualidad más de dos tercios del comercio mundial.

En Latinoamérica los países se caracterizan por presentar diversos problemas de eficiencia en términos portuarios. Sin embargo, después de la década de los noventa los países latinoamericanos han desarrollado diferentes modificaciones en su sistema portuario con el objetivo de mejorar sus condiciones y sus términos de eficiencia. El caso chileno es un ejemplo de ellos, gracias a una nueva política administrativa portuaria, ha aumentado significativamente su eficiencia y competitividad frente a los países desarrollados. De igual manera, Brasil con una reforma laboral y de infraestructura dinamizó sus características portuarias en términos de eficiencia y de trámites en general. Aunque los países latinoamericanos han prestado gran atención a la eficiencia portuaria en los últimos años, aun tienen deficiencias en términos de competitividad. La cantidad de trámites y los costos continúan siendo muy altos comparados con Estados Unidos o Europa.

Una de las razones de estas diferencias son los trámites de aduanas (América Latina, 7 días; Europa, 4,0 días; América del Norte, 3,5 días). Estos tiempos no sólo generan demoras en el transporte de los bienes sino que acrecientan los costos indirectos que inciden sobre las ventajas competitivas y de eficiencia frente a terceros.

Para analizar con detalle las características de eficiencia y competitividad de los puertos en Latinoamérica, y su efecto en el comercio, se debe analizar en forma más profunda el comportamiento de los índices de competitividad desarrollados por el WEF (World Economic Forum) para 11 países Latinoamericanos, el que se ocupa de medir la eficiencia portuaria y aeroportuaria por medio de una evaluación cuantitativa que toma valores de 0 hasta 2,5, donde un menor valor significa un bajo grado de eficiencia.

Entre las principales variables estudiadas se encuentran el índice portuario y el índice aeroportuario, que evidencian la calidad portuaria y aeroportuaria del país. Estos índices muestran que el país más eficiente en este aspecto es Estados Unidos. Chile está por encima del resto de países latinoamericanos y en los dos últimos años ha venido incrementando su eficiencia, mientras que países como México y Venezuela mantienen un nivel relativamente constante durante el mismo período.

Además de la infraestructura, es importante tener en cuenta las características regulatorias y las barreras no arancelarias de estos países frente a terceros. Este indicador muestra que Chile está por encima de Estados Unidos y que las diferencias de ambos con Colombia y México no son muy altas.

Los países con mayores obstáculos a las importaciones son Colombia y Venezuela, aunque México no está muy lejos de ese nivel, mientras Chile y Estados Unidos tienen menores restricciones al comercio.

La corrupción es otro indicador que ayuda a medir la eficiencia y la transparencia de un país en términos de comercio. Los resultados son muy claros: Ecuador, México y

Venezuela son los países que presentan mayores niveles de corrupción, mientras que Estados Unidos y Chile son los países menos corruptos en este aspecto.

El indicador de conformidad muestra que Estados Unidos presenta el nivel mas alto de eficiencia, mientras que Chile, Colombia y México tienen niveles menores, pero por encima de las condiciones venezolanas.

El comercio por Internet muestra una alta profundización en Estados Unidos, mientras que en los países latinoamericanos no se presenta esta dinámica. Sin embargo, Colombia tiene niveles superiores al promedio en este indicador, y un comportamiento creciente mayor que los demás países analizados.

Analizando el perfil en América latina y el Caribe, se puede determinar que los gobiernos, las empresas privadas y las organizaciones internacionales, se ven confrontados con una serie de desafíos relacionados con el transporte marítimo en este sector. Las decisiones a tomar se pueden plantear son aquellas como el análisis de que la investigación que se está realizando en América Latina y el Caribe, en el área del transporte marítimo, es insuficiente. El Perfil Marítimo no pretende ser un estudio del sector, sino que trata de promover y facilitar estudios conexos de la CEPAL y de otras entidades en América Latina y el Caribe; muestra datos, fuentes, donde se pueden obtener mayores antecedentes y también vínculos de Internet y e-mail para acceder a estudios ya realizados.

Así por ejemplo, se determina que **Argentina** tiene una elevada tasa de contenedorización de su tráfico portuario; quedan algunos operadores de buques nacionales, los cuales usan en gran parte banderas extranjeras. **Brasil** es el país latinoamericano que cuenta con el sector marítimo más amplio; tiene una participación relevante en empresas navieras, en flota con bandera nacional, en personal a bordo, y en tráfico portuario; también cuenta con astilleros para la construcción naval. **Chile** se distingue por su larga costa y una economía muy dependiente del comercio exterior por vía marítima; comparado con su población, el personal a bordo de nacionalidad chilena tiene una alta participación en el mundo. **Colombia** tiene poca participación en el sector marítimo; la tasa de contenedorización es baja, y la flota con bandera nacional y la construcción naval son muy inferiores a la participación de Colombia en el comercio exterior. **México** comercia en gran parte con los Estados Unidos, la mayor parte de ese comercio se transporta por vía terrestre; tiene relativamente poco tráfico portuario, y aún menos participación en las áreas de construcción naval y empresas navieras. El **Perú** es un exportador de mano de obra de personal a bordo; las empresas navieras nacionales en su mayoría usan banderas extranjeras. **Uruguay** tiene una reducida población que goza de un ingreso per cápita relativamente alto; tiene una elevada participación en el tráfico portuario, comercio exterior, y personal a bordo de nacionalidad uruguaya. La flota nacional de Venezuela está compuesta principalmente por petroleros; la tasa de contenedorización del comercio exterior es relativamente baja.

### 1.3.3 Gastos en transporte marítimo

Los países de América Latina y el Caribe, cubiertos por el Perfil Marítimo, gastan un promedio de entre 6 y 13% del valor FOB de sus importaciones por vía marítima en el transporte (flete y seguros) de los mismos. Este valor depende de muchos factores y un porcentaje alto no indica necesariamente que los servicios de transporte sean menos eficientes. El gasto en el transporte depende del tipo de producto que se está importando, las distancias a recorrer, el volumen y la posibilidad de aprovechar las economías de escala. También pueden influir factores relacionados con la política marítima y portuaria como, por ejemplo, restricciones en cuanto al uso de banderas extranjeras, la modernización portuaria, y la tasa de contenedorización.

En los últimos 10 años la inversión en los principales puertos privados panameños ha superado los mil 200 millones de dólares y se programa otra cantidad igual para los próximos cinco años. En los cuatro puertos panameños hay 48 grúas pórtico, una cantidad superior a la que existe en todos los puertos de la región centroamericana. Esta inversión ha generado un crecimiento en el movimiento de 250 mil TEUs en 1996 a más de 3 millones de TEUs en el 2006.

Evergreen, que se constituyó en 1996, movilizó un millón 50 mil TEUs en 2006, con un crecimiento de 30% y para 2007 espera alcanzar el movimiento de un millón 200 mil TEUs.

La ampliación del Canal de Panamá permitirá el paso de buques post panamax con capacidad para transitar hasta 12 mil TEUs, más del doble de la cantidad que puede transportar un panamax en la actualidad.

Es por ello que al aumentar la capacidad del Canal, se requerirá una mayor infraestructura portuaria para atender el volumen de carga; además, los puertos también deben aumentar el calado para poder atender los buques post panamax. En la actualidad, sólo los puertos de Balboa y Manzanillo International Terminal (MIT) tienen calado para buques post panamax. De hecho, ambos puertos ya cuentan con grúas pórtico instaladas para descargar buques súper post panamax; es decir, para alcanzar hasta 19 filas de contenedores.

El puerto de MIT que registró un notable crecimiento en el movimiento de contenedores durante los últimos años, disminuyó un 16% en 2006, debido a que muchas navieras trasladaron sus rutas al puerto de Cartagena, Colombia.

Los puertos de Balboa y Cristóbal, que opera y administra Panama Ports Company (PPC), crecieron en 2006 más del 40%. Estas dos terminales están conectadas de costa a costa con 80 kilómetros de ferrocarril.

El reto que queda por delante en el desarrollo portuario se verá después de completar la ampliación del Canal de Panamá en 2014, cuando habrá un volumen incalculable de carga, estiman los analistas del sector marítimo.



## 1.4 El sector portuario a nivel nacional

El transporte marítimo es determinante en el comercio exterior ecuatoriano, se lo realiza por vía marítima en un 95%. La carga total que movilizan las entidades portuarias estatales se distribuye de la siguiente manera:

1. Guayaquil	:	68,3%
2. Pto. Bolívar	:	16,4%
3. Esmeraldas	:	9,5%
4. Manta	:	5,8%

Además, existen 17 muelles privados que se encuentran localizados en la ciudad de Guayaquil, que mueven alrededor de 2'500.000 toneladas métricas de carga al año en total. Cabe indicarse, también, que los terminales petroleros de Balao en la provincia de Esmeraldas, La Libertad en la península de Santa Elena y El Salitral en Guayaquil, movilizan la mayor cantidad de combustibles del país, siendo Balao el terminal a través del cual se exporta el petróleo ecuatoriano.

Para la movilización de a carga desde y hacia los puertos ecuatorianos, de igual manera que en los sectores latinoamericano y mundial, ha habido alianzas estratégicas entre las principales líneas navieras y entre éstas y los operadores de carga y el sector importador/exportador.

### 1.4.1 Plan de modernización.

El plan para la modernización de los puertos se enmarca en un Plan de Modernización del Estado que se inició en marzo de 1993, comprendiendo los puertos de Guayaquil, Manta, Bolívar y Esmeraldas. El Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos designó una unidad coordinadora y ejecutora del plan de modernización del Puerto de Guayaquil, a la cual también le cupo la responsabilidad de reformar los demás puertos del país.

El plan contó con el apoyo de importantes sectores de la economía y el comercio como: exportadores, importadores y navieros, y abarcó reformas de los marcos jurídicos, reestructuración administrativa, nuevo marco tarifario con el establecimiento del régimen de libre competencia de los servicios y el mantenimiento por parte de la autoridad portuaria, del contralor y administración portuaria. Históricamente los sindicatos se consideraban muy fuertes en el sector estatal, y generaron una gran oposición a la modernización. En el sector portuario se encontraban monopolios de trabajadores de estiba a bordo que, por ejemplo, mantenían la sucesión de sus puestos de trabajo. Efectuada la modernización, se comenzaron a descargar progresivamente y pacíficamente las estructuras portuarias, con indemnizaciones muy sustanciosas y aplicando el derecho vigente y reconocido del empleador, de ejercer el despido de personal. Simultáneamente se comenzó a privatizar los servicios eliminando actividades realizadas por la autoridad y

tercerizando varias funciones en forma planificada. La planilla pasó de 2.000 a 100 funcionarios con contratos en vías de extinción, más 76 de la nueva estructura. La financiación de los despidos alcanzó a casi USD 30 millones con una media del orden de 23.500 por funcionario. Los puertos trabajan en forma continua los 365 días del año y se produjo una fuerte baja en los costos y en las tarifas.

1 Puertos “HUB”: puertos con tráfico de trasbordo, con calados superiores a los 20 metros, con excelente infraestructura y capacidad logística, capaces de ofrecer menores costos y tiempos de tránsito, con procedimientos ágiles y eficientes.

## CAPITULO II

### INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS PORTUARIOS EN EL ECUADOR

#### 2.1 Experiencias.

Existen algunas experiencias sobre planificación, necesidades, y modelos de infraestructura en los puertos ecuatorianos:

- En general, existe una carencia muy importante en el aspecto planificador de los puertos.
- Las actuaciones suelen ser reactivas ante los problemas, sin que exista una actitud de anticipación.
- Generalmente, las instituciones que tienen la responsabilidad de los puertos, no están adecuadamente preparadas para la función de planificación, y además, los recursos son escasos.
- Se considera muy importante profundizar en las relaciones con los usuarios del puerto, especialmente con los cargadores y los importadores.
- En la actualidad, es fundamental tener buenos operadores portuarios establecidos en los puertos, ya que ellos son los que determinan la calidad del servicio que se percibe de los mismos.
- Ningún modelo portuario es perfecto, hay que tener en cuenta el desarrollo histórico de cada puerto.
- Existe la necesidad de planificar los espacios físicos, para el desarrollo de los puertos y su integración con las ciudades.

Los servicios que ofrece un puerto, los mercados a los que puede acceder, el carácter de los regímenes jurídicos que rigen las actividades portuarias y la mano de obra necesaria, están determinados por la infraestructura física. En el momento que surgen los adelantos tecnológicos, muy pocos reconocen su importancia para el transporte marítimo. La evolución industrial nos ha enseñado que cualquier adelanto tecnológico que aumente la eficiencia o reduzca los costos, desplazará a la tecnología anterior.

#### 2.2 Facilidades y eficiencia

Las facilidades marítimas/fluviales, la infraestructura de atraque y las áreas para el almacenamiento y maniobra, son consideraciones de gran importancia para la eficiencia y productividad de cualquier instalación portuaria moderna, pero igualmente deben tenerse muy en cuenta, por ser igualmente importantes, las vías de acceso desde/hacia el “Hinterland” del puerto.

De que sirve tener instalaciones portuarias hidrográficamente y operativamente óptimas, si el acceso desde o hacia su “Hinterland” está estrangulado o presenta múltiples falencias. Es primordial mantener abierta la puerta trasera de cada puerto y es responsabilidad mancomunada de las autoridades portuarias, municipales y gubernamentales en general, alcanzar y conservar este objetivo.

El sistema portuario ecuatoriano está conformado por 7 puertos estatales y 17 muelles privados. Los puertos estatales son los de Esmeraldas, Manta, Guayaquil y Puerto Bolívar que tienen una actividad portuaria general, más los terminales petroleros de Balao, La Libertad y El Salitral. De los puertos estatales, 2 de ellos se encuentran concesionados a la empresa privada: el puerto de Manta y el puerto de Esmeraldas.

Ecuador tiene un extenso sistema de carreteras que conectan al país. Si bien existen proyectos para conectar a las regiones más aisladas del país, es urgente reparar las carreteras existentes que son dañadas por las constantes lluvias y deslaves, así como dar mantenimiento y ampliación de otras vías.

Un servicio de buses urbanos, intercantonales e interprovinciales está disponible en el país. Las empresas de carga movilizan casi toda la carga interna. Los bienes deben ser movilizados por empresas de carga nacionales cuando atraviesan las fronteras de otros países miembros de la Comunidad Andina.

### **2.3 La infraestructura portuaria.**

Uno de los sectores que mayormente influye sobre la productividad y competitividad de la economía ecuatoriana es el portuario, ya que el costo de este servicio es un factor determinante en el precio final del producto comercializado. Según un estudio del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) para 10 países de América Latina, los puertos ecuatorianos son los más ineficientes, pues se requieren hasta 15 días para el despacho de las mercaderías. La ineficiencia se debe en parte a que la infraestructura construida en la década de los 70 y 80 ya es obsoleta y requiere una renovación. Según el mencionado estudio, la infraestructura portuaria de nuestro país se encuentra también entre las de mayores costos de la región. Esto se traduce en mayores costos de transporte para el comercio exterior, los cuales llegan a niveles superiores al arancel que hacen frente las exportaciones en los puertos de destino. Por tanto, es necesario dirigir esfuerzos para mejorar la eficiencia portuaria.

Recientemente se ha propuesto el mecanismo de concesión, con lo cual el Estado no deja de ser el propietario de las instalaciones. Adicionalmente, para reducir la ineficiencia, se requiere de importantes inversiones, ya que en la época de construcción de los puertos, se los diseñaron para operar con granos y carga general, mientras hoy el mayor comercio se lo hace a través de contenedores.

La infraestructura portuaria nacional, de manera general dispone de los servicios que a continuación se señalan:

- Practicaje
- Servicios de remolcador y lanchas
- Amarre- Desamarre
- Acondicionamiento de plumas y aparejos
- Apertura y cierre de bodegas y entrepuentes

- Estiba y desestiba
- Cargue y recargue
- Tarja
- Trincada
- Manejo terrestre o porteo de la carga
- Reconocimiento y clasificación
- Llenado y vaciado de contenedores
- Embalaje de la Carga
- Reparación de embalaje de la carga
- Pesaje y cubicaje
- Alquiler de Equipos
- Recepción de lastre de basuras
- Almacenamiento
- Servicios básicos

#### **2.4 Infraestructura marítima.**

En la infraestructura portuaria, como ya se señaló anteriormente, Ecuador cuenta con cuatro puertos marítimos principales y de altas prestaciones, en una distancia menor a 500 Km. entre cada uno.

En la región amazónica, el Ecuador cuenta con tres grandes ríos navegables:

El río Putumayo.- Ha sido parte del eje de Integración Ecuador-Brasil, a través de la vía interoceánica, con el objetivo de conectar San Lorenzo (Ecuador) con Manaus (Brasil).

El río Napo.- Potencialmente navegable para barcazas en caso de grandes volúmenes de carga, en el marco del Plan Binacional se impulsa un proyecto complementario sobre los estudios de navegabilidad de este río.

El río Morona.- Está en constante estudio para demostrar su capacidad de navegabilidad.

Debido a que el Río Napo y el Río Morona son puntos de acceso a los Centros de Comercio y Navegación del Ecuador, en el sistema fluvial del Marañón-Amazonas (Sarameriza y Pijuayal), el país debe mejorar la infraestructura de los puertos fluviales de Francisco de Orellana y Nuevo Rocafuerte en el Napo, y construir toda la infraestructura del puerto Proaño sobre el Morona.

## 2.5 Infraestructura vial

El Ecuador está localizado en la mitad del mundo y esto facilita el acceso a diferentes mercados alrededor del planeta. Cuenta con transporte terrestre, aéreo y marítimo para la transportación de mercaderías a países en los diferentes continentes. Además cuenta con una infraestructura como carreteras, aeropuertos y puertos marítimos que ayudan a la desembarcación de transportes internacionales. Para el transporte terrestre el Ecuador posee una red de carreteras que une sus principales ciudades y pueblos.

La Panamericana es de mayor importancia porque cruza de norte a sur y conecta con Colombia y Perú. La mayor parte se extiende a lo largo de la cordillera de Los Andes. Su extensión aproximada es de 1.400 kilómetros. Otra vía es la costanera denominada La Ruta del Pacífico, desde el norte en Esmeraldas hasta la frontera sur, en Huaquillas, provincia de El Oro. Esta cruza por bellas playas de pescadores y ciudades en desarrollo. La carretera que se dirige hacia la Amazonia está en permanente construcción. Actualmente es la única vía terrestre hacia la selva.

Los puertos de Esmeraldas y Manta están servidos por carreteras que les une con el puerto fluvial Francisco de Orellana a orillas del Río Napo. Esmeraldas vía los Bancos o Santo Domingo-Quito-Baeza y Manta vía Santo Domingo-Quito-Baeza.

Los Puertos de Guayaquil y Puerto Bolívar están servidos por carreteras que les une con el puerto fluvial (en construcción) de Morona a orillas del río del mismo nombre.

Guayaquil vía Cuenca-Méndez-Morona y Puerto Bolívar, vía Cuenca-Méndez-Morona.

El Puerto de Manta podría integrarse al corredor sur, vía carretera Manta-Guayaquil o al norte vía Manta-Santo Domingo.

En resumen, se puede señalar que el Ecuador cuenta con siete corredores de acceso a la región oriental desde la costa del Pacífico, 741 Km. en el más extenso y 505 Km. en el más corto, conectada por una red vial entre la que contamos con la Troncal Amazónica y la Panamericana.

Esta diversidad de recorridos, disminuye el riesgo de transporte por tierra, aumentando la fiabilidad en los tiempos de transporte y estado de la carga.

Para transportarse por tierra en el interior se dispone de muchas empresas que cubren todo el territorio. Es una buena alternativa para conocer los atractivos turísticos, la forma de vida de los ecuatorianos, su cultura e idiosincrasia. Casi todas las ciudades grandes o capitales de provincia cuentan con una Terminal Terrestre; otra opción, es el alquiler de vehículos.

En Quito, Guayaquil y Cuenca hay oficinas de diferentes proveedores de este servicio. Finalmente, se cuenta con una pintoresca forma de transporte: el ferrocarril

ecuatoriano. Éste tiene una limitada infraestructura concentrada en la ruta Quito-Ibarra-San Lorenzo, al noreste, dirigiéndose hacia el sur, y recorriendo la famosa Nariz del Diablo. Este es uno de los trayectos preferidos por la mayor parte de visitantes que cruzan los Andes ecuatorianos.

Actualmente se cuenta además con el Plan Estratégico de Desarrollo Ferroviario, que será el complemento esencial para integrar los puertos marítimos con la Cuenca Amazónica Ecuatoriana.

## **2.6 Eje Multimodal Amazonas.**

- En el plan para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA)<sup>2</sup>, se ha planteado la necesidad de crear el Eje Multimodal del Amazonas, donde están involucrados Brasil, Colombia, Ecuador y Perú, que permitirá conectar los mercados de la Cuenca Amazónica con los países de las Cuencas del Pacífico y del Atlántico.
- El eje multimodal para atender esta demanda será: Marítimo-Terrestre-Fluvial-Marítimo, con posibles variantes de transporte aéreo.
- Al ser el EMA un eje de comercio, integración y producción, reviste de importancia para Ecuador en su conjunto al contar con infraestructura portuaria, vial y ferroviaria en desarrollo y aeropuertos de primer nivel (nuevos aeropuertos de Quito y Guayaquil), así como varios ríos en la Cuenca Amazónica que permiten la navegación todo el año, por estar ubicado en una posición geográfica privilegiada con relación a los países de la Cuenca del Asia-Pacífico.
- La utilización de esta vía multimodal, permitirá disminuir los tiempos y costos de transporte, que actualmente están sujetos al paso por el Canal de Panamá y a un circuito extremadamente largo que es el paso por el Estrecho de Magallanes.
- Debido a la excelente posición geopolítica entre las Cuencas Asia-Pacífico, Amazónica y Atlántica, el Ecuador ofrece 4 corredores multimodales que integrarán los puertos marítimos ecuatorianos con las cuencas Amazónica y Atlántica, 3 de los cuales utilizan los ríos navegables (Putumayo, Napo y Morona) respectivamente, y una cuarta opción que es la utilización de los ejes viales establecidos en los Acuerdos de Paz Ecuador-Perú.

## **2.7 El puerto de Manta**

La Autoridad Portuaria de Manta, (APM), Entidad Autónoma del Estado de Ecuador, fue creada en 1966 mediante Decreto Ejecutivo N° 1373 del 24 de Octubre de 1966, firmado por el entonces Presidente Interino Clemente Yerovi Indaburu y publicado en el Registro Oficial N° 149, el 27 de Octubre de 1966.

El Puerto de Manta presenta excelentes condiciones para lograr con gran éxito un

desarrollo portuario competitivo para la prestación de servicios portuarios eficientes, para lo cual cuenta con ventajas comparativas que están relacionadas con tener un acceso de mar abierto a 25 millas náuticas de la ruta internacional de tráfico marítimo, sin canales de acceso/salida y con profundidades naturales de 12 metros en la marea más baja, que permiten el ingreso de naves de gran calado las 24 horas del día, los 365 días al año, sin tiempos de espera, que lo hacen un puerto atractivo para las inversiones.

Además, la ciudad de Manta, tiene un aeropuerto internacional a menos de 6 kilómetros de las instalaciones portuarias, que cuenta con una de las mejores pistas de Sudamérica que permite el arribo de naves de gran tonelaje. También cuenta con dos zonas francas, que aseguran la existencia de grandes extensiones de áreas de almacenaje, y que se ubican a pocos kilómetros del puerto, en las principales vías de acceso a la ciudad.

Para la recepción de las naves, el puerto de Manta dispone de la siguiente infraestructura:

<b>Muelle Internacional No. 1</b>	<b>Longitud</b>	<b>Ancho</b>	<b>Profundidad</b>
Atracadero No. 1	200 mts.	45 mts.	12 mts.
Atracadero No. 2	200 mts.	45 mts.	12 mts.
<b>Muelle Internacional No. 2</b>	-	-	-
Atracadero No. 3	200 mts.	45 mts.	12 mts.
Atracadero No. 4	200 mts.	45 mts.	11 mts.
Rampa No. 1 Internacional	12 mts.	6 mts.	9 mts.
Rampa No. 2 Internacional	12 mts.	6 mts.	9 mts.

Cuenta además con un muelle marginal (pesquero y de cabotaje), que posee un frente de ataque de 625 metros de longitud. Patios abiertos de 10 hectáreas y bodegas cubiertas para almacenaje.

Las vías de acceso con que cuenta el puerto son:

El paso lateral que conecta al Puerto con las vía Manta - Quito y Manta - Guayaquil, con una longitud 18 kilómetros.

El malecón y la avenida 4 de Noviembre que conectan al Puerto con las vías a Quito y Guayaquil, longitud 5.1 kilómetros.

La vía Puerto - Aeropuerto con una longitud de de 8.5 km. Esta obra une al Puerto con el sector comercial de Tarqui, el sector industrial de Los Esteros y el aeropuerto Eloy Alfaro, hasta llegar a formar el eje perimetral con el paso lateral de Manta, en la carretera Manta – Rocafuerte - Quito. Esta obra se considera como un complemento para las actividades del Puerto de Transferencia Internacional de Carga, del cual se



estima que del 10 al 15% de su movimiento, será transportada por vía aérea a nivel nacional y hacia otros países, como Brasil, Colombia, Perú, etc.

### **2.7.1 Concesión.**

El puerto de Manta se encuentra concesionado al sector privado desde Noviembre del 2006, cuyo proceso de licitación se inició en el año 2004 y se llevó a cabo utilizando un procedimiento aplicado por el CONAM bajo el marco de la Ley de Modernización del Estado, Privatizaciones y Prestación de Servicios Públicos por parte de la Iniciativa Privada y recogido en el Reglamento General de la Actividad Portuaria en el Ecuador. Este proceso se definió mediante estudios preliminares, promoción y road show, precalificación, data room y licitación, siguiendo un esquema planteado previamente.

Para ello, la APM como autoridad concedente, actuó de acuerdo con lo prescrito en la LM y su Reglamento.

Para todas las cuestiones relativas al cumplimiento o interpretación de las Bases, como para todas las que se suscitaron durante el procedimiento licitatorio, fueron aplicables la legislación y jurisdicción de la República del Ecuador, sin perjuicio de lo establecido en el contrato en relación con las instancias de conciliación y arbitraje, una vez firmado éste.

La licitación, que es aplicable para todos los puertos estatales, se basó en las normas siguientes:

- Constitución Política de la República del Ecuador, publicada en el RO/ 1 de 11 de Agosto de 1998 (En lo sucesivo CPRE).
- Ley de Modernización del Estado, Privatizaciones y Prestación de Servicios Públicos por parte de la Iniciativa Privada y sus reformas (Ley No.50).
- Reglamento Sustitutivo al Reglamento General de la Ley de Modernización del Estado, Privatizaciones y Prestación de Servicios Públicos por parte de la Iniciativa Privada, Decreto Ejecutivo No. 2328. RO/ Sup. 581 de 2 de Diciembre de 1994, y sus reformas (En lo sucesivo RLM).
- Reglamento General de la Actividad Portuaria en el Ecuador (Decreto 467).
- Ley General de Puertos (Decreto Supremo No. 289).
- Ley de Régimen Administrativo Portuario Nacional (Decreto Supremo No. 290).
- Reglamento de Servicios Portuarios (Resolución No. 110/01 del 13/08/2001).
- Reglamento de Operaciones Portuarias de Autoridad Portuaria de Manta.
- Ley de desarrollo del puerto de Manta
- Normas para la Regulación de la Competencia en las Actividades Portuarias, dictadas Mediante Resolución del Consejo de la Marina Mercante No. 82, publicada en el R.O. No. 444 de 31 de octubre de 2001.

- Normas y requisitos de fondo y de forma para la presentación de Propuestas de la Iniciativa Privada para la Delegación de los servicios en las Autoridades Portuarias
- Reglamento para la Contratación de Expertos en el Área de Concesiones Portuarias.
- Ley Orgánica de Aduanas
- Reglamento General de la Ley Orgánica de Aduanas
- Ley de Mediación y Arbitraje
- Ley Orgánica de Transparencia y Acceso a la Información Pública
- Ley de Beneficios Tributarios para Nuevas Inversiones Productivas, Generación de Empleo y Prestación de Servicios.
- Ley del Control Constitucional
- Código Civil
- Código de Comercio
- Código de Trabajo
- Código Tributario
- Ley de Compañías
- Ley de la Jurisdicción de lo Contencioso y Administrativo
- Ley Orgánica de Defensa del Consumidor
- Ley de Gestión Ambiental

## **2.8 El puerto de Esmeraldas**

Autoridad Portuaria de Esmeraldas fue creada el 28 de diciembre de 1970, mediante Decreto Ejecutivo del presidente José María Velasco Ibarra. Pese a la oposición de un gran sector representativo de la ciudad, sus instalaciones fueron concesionadas al Consorcio Puerto Nuevo Milenium S.A. en Agosto del 2004, con el fin de que mejoren sus instalaciones y la operación de la carga, considerándose como la mejor y más rentable alternativa para realizar sus negocios.

La situación geoestratégica del Puerto Comercial de Esmeraldas con relación a los mercados del Asia y lo equidistante que se encuentra a los mercados del Sur, Centro y Norteamérica, lo ubican en un lugar muy favorable para el desarrollo de la actividad marítimo portuaria.

Este complejo portuario se encuentra en una estratégica posición de 00° 59' 39" de latitud norte y 79° 38' 40" de longitud oeste; es un puerto de aguas profundas, abrigado en una dársena, lo que permite una gran maniobrabilidad y atraque de las naves y que cuenta además con servicios calificados de remolques y practicaje.

Esto lo convierte en un puerto de rápida transferencia de carga desde el modo marítimo al terrestre, de fácil acceso durante las 24 horas del día, los 365 días del año, optimizando así los recursos, tiempos de entrega y envío de las mercancías a los principales destinos comerciales del Ecuador y el mundo, cumpliendo con la misión de generar un transporte multimodal de carga eficiente “puerta a puerta”.

La infraestructura del puerto de Esmeraldas se compone de lo siguiente:

- Área de 55.745 m<sup>2</sup> para contenedores llenos.
- Área de 50.285 m<sup>2</sup> para contenedores vacíos.
- Área de 70.000 m<sup>2</sup> para almacenaje de carga general.
- Área de 21.300 m<sup>2</sup> para almacenaje de vehículos.
- Frente de atraque de 180 metros con un atracadero multipropósito.
- Frente de atraque de 240 metros con un atracadero multipropósito.
- Área de 100.000 metros cuadrados para espacios generales.
- Un muelle tipo Ro-Ro.

## **2.9 Puerto Bolívar**

Puerto Bolívar ha sido caracterizado durante su historia como un puerto netamente dedicado a la exportación de banano, claro está que su origen se debió a esta actividad productiva, pero a lo largo del tiempo han sido vanos los intentos para diversificar la carga, pese a tener las condiciones físicas.

Entre 1964 y 66 se realiza la construcción del muelle de Espigón. En 1968 se terminan las obras complementarias, como son avenidas, rellenos, muro de escolleras, edificios administrativos, bodegas, tendido de luz eléctrica, alcantarillado y agua potable.

En 1970 se crea la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar, para que se encargue de la administración y operación del Puerto, mediante decreto ejecutivo No. 1043 del 28 de Diciembre de 1970, firmado por el entonces presidente Constitucional Dr. José María Velasco Ibarra y publicado en el R.O. 147 de Enero 22 de 1971. Las operaciones se inician en Marzo 5 de 1971.

La ampliación del Puerto comienza en Noviembre de 1974 con la construcción del muelle marginal en una extensión de 360 mts, obra que se termina en 1981, incluidas sus obras complementarias. De esta manera se amplía la capacidad del Puerto a cuatro atracaderos.

La zona de influencia de Puerto de Bolívar está determinada por los puntos de origen y destino, de la carga manejada a través del puerto y movilizada por la red de transporte terrestre. La ubicación geográfica del puerto determina a la región austral del país como la zona natural de influencia incluyendo a las provincias de Azuay, Cañar, Loja, Zamora Chinchipe, Morona Santiago y El Oro, tanto para productos de exportación como para aquellos de importación.

Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar inició el proceso de concesión en el año 2003, pero se vió truncado ante el recurso de amparo constitucional que presentó la Asamblea Provincial de El Oro, a través del Gobierno Provincial Autónomo, basados en los resultados de una consulta popular, que se pronunciaba que Portuaria sea para

los orenses. En aquel entonces, el presidente de la República, Lucio Gutiérrez, detuvo el proceso de concesión, a pedido de las autoridades provinciales, que planteaban la administración de las instalaciones portuarias mediante una corporación provincial, propuesta que fue reforzada con la demanda de competencia de Portuaria presentada por la Prefectura.

Las instalaciones se encuentran ubicadas en el borde Este del Estero Santa Rosa, frente a la Isla Jambelí, cuyas coordenadas geográficas son: 03'15'55" latitud sur, 80 00'01" longitud oeste. Desde estas instalaciones hasta a boya de mar hay 4.5 millas de distancia y, desde esta boya de mar hasta la ruta de navegación internacional y viceversa, las naves utilizan 3 horas y 45 minutos.

La velocidad del viento varía entre 1.7 y 4.2 m/seg.; la velocidad media de la corriente es de 1 nudo (0.5 m/seg.); la profundidad en el canal el mínimo es de 9 m. La topografía del área es baja y regular, con alturas inferiores a 5 metros sobre el nivel del mar.

El sistema para atraque de naves consta de:

- 1 Espigón con 2 atraques de 130 metros cada uno, con un ancho de 30 metros y 10.5 metros de calado.
- 1 Muelle marginal de 360 metros de longitud, 25 metros de ancho y 10.5 metros de calado, que permite el atraque de 2 naves de hasta 20.000 TPM, de manera simultanea.
- 1 Espigón para Cabotaje, dedicado al turismo, con 60 metros de largo y 5.7 metros de calado.

La capacidad de los patios para almacenamiento es de 163.540 m<sup>2</sup>; además, dispone de:

- 6 Bodegas: 10152 m<sup>2</sup> para carga general.
- 6 bodegas para paletizar banano con un área de 14.576 m<sup>2</sup>.

## **2.10 El puerto de Guayaquil**

El puerto marítimo de Guayaquil está localizado en un brazo de mar, el Estero Salado, a diez kilómetros al sur del centro comercial de la ciudad del mismo nombre, tiene una infraestructura moderna que le permite brindar servicios a todo tipo de naves, así como manipular y almacenar contenedores o cualquier tipo de carga seca o refrigerada. Está localizado en la costa occidental de América del Sur, en un brazo de mar, el Estero Salado, a diez kilómetros al sur del centro comercial de la ciudad del mismo nombre y cuya situación geográfica es la siguiente: latitud 2° 16' 51" S, longitud 79° 54' 49" O.

Guayaquil es el puerto principal de la República del Ecuador, a través del cual se moviliza el 70% del comercio exterior que maneja el Sistema Portuario Nacional y fue construido durante el periodo 1.959 - 1963.

La ubicación privilegiada del puerto constituye un incentivo para la captación de tráficos de las rutas del lejano oriente y del continente americano, especialmente los relativos a la costa del Pacífico. Asimismo, ésta resulta altamente conveniente para la concentración de cargas latinoamericanas destinadas a cruzar el canal de Panamá con destino a la costa este del continente o hacia Europa y África.

El marco legal sobre el que desarrolla sus actividades, permite a las empresas privadas ejercer sin limitaciones la actividad portuaria. El Ecuador se encuentra inmerso en una exitosa acción de modernización tanto de puertos como de aduanas, generando un alto grado de confiabilidad para las inversiones que se realizan en el país.

El puerto de Guayaquil posee una infraestructura adecuada para el desarrollo del comercio internacional, para lo cual cuenta con medios óptimos para la ejecución de las operaciones. En el puerto se prestan todos los servicios requeridos por las naves y las mercaderías a través de operadores privados de alta especialización que, bajo la supervisión de la Autoridad Portuaria, actúan en libre competencia para satisfacer los requerimientos de los usuarios más exigentes, logrando alta eficiencia y reducción de costos.

El puerto marítimo de Guayaquil tiene una infraestructura moderna que le permite brindar servicios a todo tipo de naves, así como manipular y almacenar contenedores o cualquier tipo de carga seca o refrigerada.

Las principales características del puerto son las siguientes:

- Área total del puerto: 200 hectáreas.
- Longitud total del área de los muelles: 1.625 mtrs.

Los muelles se distribuyen de la siguiente manera:

Carga General:

- Número de atracaderos : 5 muelles
- Longitud total: 925 mtrs.
- Ancho del delantal del muelle: 30 mtrs.
- Bodegas de primera línea : 4
- Bodegas de segunda línea : 20
- Bodegas de carga peligrosa : 4

Terminal de Contenedores:

- Número de atracaderos : 3 muelles
- Longitud total: 555 mtrs.

- Ancho del delantal de muelles: 30 mtrs.
- Módulos de almacenamiento de contenedores: 4 para 7.500 TEUs.
- Bodegas para consolidación y desconsolidación de mercaderías: 3 de 7.200 m<sup>2</sup> c/u.
- Grúa tipo pórtico de 40 tons. : 1 grúa
- Terminales de contenedores : 2
- Transportadores de contenedores (Transtainer) : 2

#### Terminal de Carga a Granel:

- Número de atracaderos : 1 muelle
- Longitud total: 155 mtrs.
- Bodega de almacenamiento: 1 (30.000 tons.)
- Número de silos: 3 de 6.000 tons. c/u.
- Sistema neumático para carga y descarga de graneles : 1

#### Carga líquida granel melaza:

- Área de almacenaje : 4.278 m<sup>2</sup>
- Capacidad de almacenaje: 30.000 tons.
- Tanques metálicos de melaza: 3 con 3.200 TM c/u.

#### Aceites vegetales:

- Capacidad de almacenaje: 240 tons.

Autoridad Portuaria de Guayaquil fue creada en el año 1958 en el gobierno constitucional de Camilo Ponce Enríquez mediante el Decreto de Ley de Emergencia No. 15. Su creación fue hecha mediante un decreto de emergencia considerando que era indispensable la construcción de un Puerto Nuevo cerca de Guayaquil para impulsar el desarrollo económico del Ecuador.

Fue constituida con el fin específico de manejar el planeamiento, la financiación, la ejecución, las operaciones, los servicios y las facilidades en el Puerto de Guayaquil y de todas las obras portuarias que se construyeren dentro de su jurisdicción. El proceso de modernización en que ha estado inmerso el puerto de Guayaquil, al igual que su privilegiada ubicación geográfica, le ha permitido convertirse en uno de los puertos más competitivos de la región, lo cual ha facilitado el camino para alcanzar mayores índices en la movilización del comercio exterior.

Hasta la inauguración del Puerto Marítimo de Guayaquil, la puerta de entrada de las importaciones y salida de la mayoría de los productos embarcados o descargados por vía marítima, procedente o destinada desde/hacia la zona de influencia que comprende la República del Ecuador, estaba constituida por la cuenca del Río Guayas por cuyos afluentes eran transportados productos e insumos.

Con la construcción de la vía Perimetral y las significativas obras complementarias, distribuidores de tráfico, pasos elevados y mejoramiento de las vías de acceso principal y confluyentes, la fluidez del tráfico desde o hacia la Autoridad Portuaria de Guayaquil fue más expedito. Sin embargo, este mejoramiento de los accesos al puerto marítimo que obviamente ha reabierto la puerta trasera de esas facilidades portuarias, no es suficiente y de no continuarse ejecutando otras obras proyectadas, volvería a congestionarse el acceso a las instalaciones de Autoridad Portuaria de Guayaquil.

En el puerto se prestan todos los servicios requeridos por las naves y las mercaderías a través de los operadores privados y/o permisionarios de alta especialización que, bajo la supervisión de la Autoridad Portuaria actúan en libre competencia para satisfacer los requerimientos de los usuarios más exigentes.

La ubicación privilegiada del puerto le permite mover cerca del 70% del total de la carga que moviliza el sistema portuario nacional y adicionalmente funciona como un incentivo para la captación de tráficos de las rutas del lejano oriente y del continente americano, especialmente los relativos a la costa del Pacífico. Asimismo, esta resulta muy conveniente para la concentración de cargas latinoamericanas destinadas a cruzar el canal de Panamá con destino a la costa oeste del continente o hacia Europa y África.

Existen ideas tal vez consideradas como ilusorias, pero que ya han sido adoptadas en algunos puertos del continente especialmente Brasil, donde se dan las mayores facilidades físicas, operativas y legales para el acceso rápido, libre y económico de los productos de exportación o importación provenientes o destinados a la zona de influencia de un puerto, mejorando la competitividad de los productos de exportación y disminuyendo el costo de los insumos agrícolas e industriales que son importados o exportados por vía marítima.

### **2.10.1 Proceso de adjudicación**

La Licitación Internacional 001-97 A.P.G., Concesión del Terminal de Carga a Granel y Multipropósito a 20 años plazo, se reviste de importancia en el país por tratarse de una continuación de las acciones de privatización en la Autoridad Portuaria de Guayaquil. Últimamente se había permisionado todas las bodegas y patios a 5 años a la empresa privada y, posteriormente a esta licitación se concesionaron los patios de contenedores y un terminal para exportación de frutas, estableciendo las bases para otros puertos del país. La A.P.G. en la actualidad se administra con 95 personas como resultado de las privatizaciones.

El día 29 de junio/98, El Directorio de la Autoridad Portuaria de Guayaquil, adjudicó por unanimidad la Licitación Internacional 001-97 A.P.G., a la Asociación formada por las compañías ecuatorianas ANDIGRAIN S. A. - ANDINAVE S. A. y la empresa salvadoreña ALMACENADORA CENTROAMERICANA S. A. de C.V. ALCASA.

Con esta adjudicación trasciende al exterior la transformación de los sistemas operacionales tradicionales en el Puerto de Guayaquil, con una planificación a largo plazo que beneficiará a los sectores económicos del comercio exterior especialmente en su fase agropecuaria e industrial.

La concesión abarca una superficie de 13.73 HAS. y comprende: una bodega para 30.000 toneladas de azúcar ó 25.000 toneladas de trigo, 3 silos para granos con capacidad total de 18.900 toneladas, 3 tanques metálicos para melaza con una capacidad total de 9.600 toneladas, un tanque para aceites de 240 toneladas, una grúa de descarga para graneles de 200 toneladas/hora y un muelle para atraque de 155 metros de longitud útil.

## **2.11 Competitividad portuaria y aeroportuaria**

“Para ser competitivos fuera, hay que tener tecnología, especializarse, investigar e innovar”.

Desafortunadamente, la incidencia de robos de cargas de los contenedores en el puerto de Guayaquil es alta. Por ello, la Corporación Aduanera Ecuatoriana (CAE), ha implementado un nuevo plan de control de mercaderías, por el cual, las mercaderías que ingresen o salgan de este puerto pasarán por un nuevo proceso implementado por la administración militar de aduanas, se trata de un plan de control de carga y descarga de contenedores, mediante el cual se inspeccionará si la mercadería que sale es la misma que se encuentra declarada.

En el marco de una creciente competencia portuaria en la región, la Autoridad Portuaria de Guayaquil (APG) ha decidido reducir las tarifas que cobra por el uso de sus instalaciones. La intención es que el puerto capte mayores volúmenes de carga y supere los ingresos de contenedores. Puertos como Callao (Perú) y San Antonio (Chile), que son competencia del de Guayaquil, manejan varios rubros que son menores a las tarifas ecuatorianas. La APG tiene un tarifario donde constan aproximadamente 40 ítems, donde hay diferentes rubros que “nos hacen en algún caso más caros”, como han reflexionado algunos funcionarios de dicho puerto. Sin embargo, aún no se especifican los porcentajes que contemplará la reducción, pero se pretende que se realice otro ajuste con la operación del nuevo concesionario. Según la Cámara Marítima del Ecuador, el año 2004, solicitaron una revisión de las tasas en 30%. La última revisión de tarifas se dio en enero del 2001. Los buques que llegan a Guayaquil deben pagar por el uso del canal, que fue dragado en el 2002.

Ya no es suficiente tener un buen producto o ser la mejor compañía del mercado local, es necesario ser capaz de conquistar los mercados más exigentes y permanecer en ellos.

Para ello la palabra clave es competitividad. Para elevarla hay que desarrollar una tarea compartida entre el sector público, privado y laboral, con visión a largo plazo.

El sector público debe proveer campo y reglas del juego portuario y/o aeroportuario, actuando positivamente sobre factores que trascienden la gestión privada, pero que



determinan parte de la habilidad de la empresa para competir (seguridad, infraestructura, educación, entorno macroeconómico estable, etc.).

Las habilidades para competir están determinadas por la eficiencia con la cual la empresa privada combina factores productivos y por la eficacia con que trabaja, en comparación con sus competidores.

## 2.12 Situación actual

Para el transporte terrestre, existe un déficit en la infraestructura de transportes, pues son pocas las carreteras realmente útiles que se encuentran asfaltadas. La recaudación por peajes es insuficiente para cubrir el mantenimiento vial. Son insuficientes recursos asignados para el mantenimiento de la red vial afirmada. Existe una excesiva demanda de infraestructura vs. la capacidad de financiamiento.

Se considera un sobredimensionamiento del parque automotor, así como un alto nivel de obsolescencia del mismo. La informalidad de empresas de transportes es elevada.

Dentro del transporte marítimo y/o acuático: las instalaciones portuarias de uso público no han sido modernizadas en el transporte marítimo y mercancías, afectando la eficiencia portuaria y la competitividad del comercio exterior.

Limitaciones físicas de infraestructura y de equipamiento para atender naves de mayor calado y eslora o que no cuenten con grúas propias, afectando la oferta naviera; poca inversión para el crecimiento naviero nacional por inadecuada legislación; accesibilidad terrestre a los puertos limitada e inadecuada.

Hay una alta informalidad de los servicios de transporte fluvial por carecer de infraestructura adecuada, generando un servicio ineficiente.

Se ha concesionado a dos de los puertos estatales, donde se está laborando en base a un Plan de Desarrollo Portuario.

## 2.13 Infraestructura aeroportuaria

La infraestructura aeroportuaria del Ecuador se halla distribuida de la siguiente manera:

Aeropuertos:

Quito	:	Mariscal Sucre
Guayaquil	:	José Joaquín de Olmedo <sup>3</sup> y Base Aérea de Taura
Cuenca	:	Mariscal Lamar
Portoviejo	:	Reales Tamarindos
Bahía de Caráquez	:	Los Perales
Esmeraldas	:	General Rivadeneira
Latacunga	:	Base Aérea Latacunga
Loja	:	La Toma

Machala	:	General Serrano
Tulcán	:	El Rosal
Ibarra	:	Base aérea Atahualpa
Coca	:	Francisco de Orellana
Manta	:	Eloy Alfaro
Galápagos	:	Base aérea Baltra
Salinas	:	General Ulpiano Páez
Pastaza	:	Base aérea Río Amazonas
Morona Santiago	:	Base Aérea Taisha
Sucumbíos	:	Base Aérea Tarapoa
Orellana	:	Base Aérea Tiputini
Macará	:	Base Aérea Velasco Ibarra
Santo Domingo	:	Base Aérea Santo Domingo de los Colorados
Ambato	:	Base Aérea Chachoan
Nueva Loja	:	Base Aérea Lago Agrio
Macas	:	Base Aérea Macas
Gualaquiza	:	Base Aérea Gualaquiza
Riobamba	:	Base Aérea Chimborazo

Para la transportación aérea, el país cuenta con los 26 citados anteriormente, entre principales y auxiliares. La infraestructura aeroportuaria del país es limitada, pues de aquellos aeropuertos, apenas dos son catalogados como de categoría 1; es decir, aptos para el tráfico internacional. Pero inclusive, éstos tienen grandes limitaciones que inciden en los costos de los fletes. Las instalaciones han sido insuficientes e ineficientes. En casi todos los ámbitos, la infraestructura quedó obsoleta hace muchos años; un ejemplo es la insuficiente longitud de las pistas de los aeropuertos internacionales de Quito y Guayaquil que no permite a los aviones despegar con su capacidad de carga utilizada total, lo que incrementa el costo de los fletes. El flete ecuatoriano es entre 40% y 60% más alto con relación a Colombia.

Los aeropuertos Mariscal Sucre, ubicado a 8 Km. de Quito y José Joaquín de Olmedo, ubicado a 5 Km. de Guayaquil, son los principales destinos de la carga. Sin embargo, el transporte internacional entre las principales ciudades está en proceso de expansión, pero todavía no alcanza los niveles requeridos para satisfacer la demanda, especialmente del transporte de carga. Bajo esta perspectiva la Dirección de Aviación Civil se encuentra desarrollando estudios para rehabilitar los aeropuertos de Lago Agrio, Coca, Macará y Santa Rosa, a efectos de establecer contactos comerciales vía aérea con las poblaciones fronterizas del Perú y Colombia.

### **2.13.1 Aeropuerto Mariscal Sucre**

El Aeropuerto de Quito cuenta con tres plataformas: una para aviación menor, otra para vuelos cargueros y para vuelos nacionales e internacionales.

Diariamente operan aproximadamente 23 vuelos internacionales, 30 vuelos nacionales, 5 vuelos cargueros y 20 vuelos entre privados y militares.

Por su parte las instalaciones cuentan con la capacidad para manejar tanto carga general como perecedera. En lo referente a esta última, posee una importante infraestructura frigorífica para el mantenimiento y almacenamiento de flores y otros productos

Perecibles de exportación que son parte importante para el ingreso económico del Ecuador.

La pista del aeropuerto tiene una longitud de 3120m x 46m, es pavimentada. En ésta operan aviones tales como el B-747, DC-10, MD-11, L-1011, B-737, B-727, DC-8, B-757, A-310 y A-320, entre otros.

### **2.13.2 Aeropuerto José Joaquín de Olmedo**

Este se encuentra situado en el punto central de conexión aérea entre la ciudad de Guayaquil y la región costera.

Actualmente, está construido sobre una extensión de 170 hectáreas incluyendo las zonas para combustible que suman 6,41 hectáreas. Es importante señalar que las terminales de pasajeros, tanto nacionales como internacionales, que ya eran insuficientes para atender la demanda actual de pasajeros y que perjudicaba el nivel de servicio; ya han sido totalmente mejoradas. Esto a través de la Municipalidad de Guayaquil que por medio de la Autoridad Aeroportuaria, emprendió un programa de emergencia para superar los embotellamientos y mejorar la calidad del servicio de la terminal para los usuarios y las aerolíneas.

La terminal actual fue ampliada y reformada, las labores fueron terminadas en el primer trimestre del 2003 y consistieron en un edificio para la atención de pasajeros nacionales, internacionales y en tránsito con una superficie total de 12.400 metros cuadrados, correspondiendo 9.700 de estos a instalaciones para pasajeros internacionales. Además con la ampliación realizada a finales del año 2001, la pista de aterrizaje tiene una extensión de 2.790 metros de largo y una capacidad para atender 130.000 movimientos anuales.

Las aerolíneas internacionales utilizan el aeropuerto de Guayaquil como aeropuerto de salida ya que los grandes aviones de fuselaje ancho que cubren rutas de larga distancia desde Ecuador al Norte o al Sur de América o a Europa no pueden despegar con la carga útil completa y llegar sin escalas a sus destinos.

Es importante resaltar que para la carga internacional que transita por estos terminales (el J. J. de Olmedo y el Sucre), existen a disposición servicios privados de almacenamiento, incluido el refrigerado y de valores. De otra parte, carecen de facilidades para albergar animales vivos.

## 2.14 Prioridades sectoriales

Dotar de infraestructura vial adecuada para un sistema de transporte eficiente.

Promover servicios de transporte terrestre eficientes y seguros en un marco de libre competencia.

Modernizar la infraestructura aeroportuaria y promover la prestación de servicios aéreos eficientes y seguros.

Mejorar y/o modernizar y desarrollar la infraestructura portuaria y de las vías navegables, así como promover las actividades navieras y la prestación de servicios acuáticos eficientes y seguros.

Como desafíos frente a estas prioridades, se pueden señalar: una infraestructura y logística de transportes competitivas; accesos también competitivos a los mercados internacionales y ejes de desarrollo para la integración con los países de América del sur.

Las inversiones que han tenido que hacer actualmente los puertos son cuantiosas al igual que los costos de mercadeo internacional que tienen que pagar. Ahora, ellos están teniendo éxito con el manejo y trasbordo de carga, por lo que, este parece ser el momento adecuado para promover una rebaja en las tasas de estos servicios portuarios aplicados a las exportaciones.

El transporte de las exportaciones chilenas hacia Uruguay es el de mayor costo en el área sudamericana, le siguen las exportaciones de Ecuador a Uruguay y de Paraguay a Ecuador.

Ecuador es el país que más paga por el transporte de sus importaciones.

El transporte menos costoso es entre Paraguay y Uruguay, y el de Argentina Brasil. El alza o baja en los costos del transporte de mercancía intralatinoamericano puede depender de los siguientes factores.

El aumento en el valor de la mercancía en 15% implica un incremento del costo del transporte en un 0.36%.

Una transacción de 10 mil toneladas en vez de 100 reduce los costos por tonelada en un 43%.

Frecuencia del servicio mensual (20 al mes) ayuda a abaratar los fletes y el seguro en un 12%.

Cuando el transporte marítimo compite con el terrestre los costos promedios tienden a bajar entre el 8% y 16%.

La participación privada en los puertos conlleva ahorros en el transporte. Por ejemplo, los costos en El Salvador serían un 25% menos si hubiese avanzado tanto como Panamá en la privatización portuaria.

Cuando el volumen de las exportaciones hacia un determinado país es el doble de las importaciones provenientes del mismo país, el costo del transporte para las importaciones suele ser 19% menor.

## 2.15 La vía intermodal Manta-Manaus

El Proyecto de desarrollo de Tráfico Internacional entre el Puerto de Manta y Manaus en Brasil, está considerado un proyecto de comunicación terrestre identificado como "Corredor Interoceánico" que enlaza a varias provincias de la Costa y de la Sierra Central ecuatorianas con la región amazónica brasilera, que debería también ser considerado como una prioridad

Su recorrido integra a los cantones de Manta con Portoviejo y Pichincha en Manabí; El Empalme en Guayas; Quevedo, Valencia y La Maná en los Ríos; Pilaló en Latacunga; San Miguel en Cotopaxi, Tena, Loreto y Francisco de Orellana en el oriente ecuatoriano. Su longitud es de aproximadamente 540 Km. y 2.600 Km. de vía fluvial hasta Manaus, dando un total de 3.140 Km.

El Puerto de Manta se desempeñaría estratégicamente como Puerto de Tránsito entre los Puertos de Asia y Manaus, dándole oportunidad a ese país de una salida al Pacífico.

El beneficio de esta integración es la oportunidad de creación de nuevas actividades de comercio tanto a nivel nacional como internacional; pues, en lo nacional existe la posibilidad de reducir al máximo posible la capacidad vacía del transporte vehicular porque los trailers podrían transportar hacia Manta el maíz que se produce en los Ríos y Manabí, existiendo además la posibilidad para el arroz que se produce en Pichincha, abastezca a las piladoras que trabajan en Manta y otros lugares de Manabí y de la misma manera, se podría actuar con el banano de Quevedo, dando la oportunidad de que nuestro Puerto intervenga en la exportación de esta fruta.

Los objetivos de este proyecto son:

Desarrollar un transporte multimodal por la vía aérea, pues el puerto dispone de la mejor pista aérea del país tanto desde el punto de vista técnico como de seguridad.

Complementar al Puerto de Transferencia Internacional de Carga.

Estimular el desarrollo del comercio desde Asia al Brasil, utilizando a Manta como "Puerto de Tránsito".

Facilitarle a Brasil una salida al Pacífico.

Evitar que las mercaderías de origen o destino a Manaus, tomen la ruta por Los Ángeles y Panamá.

Asegurar un volumen considerable de carga que favorezca al puerto y al país en general.

En consecuencia ahorra tiempo en el transporte y la posibilidad de recurrir al transporte aéreo.

2 IIRSA: plan de Integración e Infraestructura Regional Sudamericana, firmada en la Cumbre de Presidentes en Brasilia del año 2000, cuyas siglas para los anglosajones es RIISA (Regional Integration of Infrastructure in South America).

3 Aeropuerto José Joaquín de Olmedo, antiguo aeropuerto "Simón Bolívar", cuyas infraestructura e instalaciones en general, fueron remodeladas y ampliadas para dar mejor servicio, tanto a pasajeros como a las naves.

## CAPITULO III

### DIAGNOSTICO DEL DESARROLLO PORTUARIO.

#### 3.1 Competitividad, eficiencia y productividad portuaria

Para analizar el tema de la competitividad, eficiencia y productividad portuaria, hoy en día es necesario revisar estos conceptos insertándose en el escenario macroeconómico mundial que afecta todos los aspectos de la gestión portuaria moderna.

Dados estos parámetros el concepto de competitividad ya no es posible restringirlo solo al movimiento físico de las cargas, sino que es necesario insertarlo en un enorme campo de elementos que es preciso tener presente y considerar integrado como un todo sistémico.

Esto se produce porque un puerto, como uno de los eslabones más importantes en una cadena de transporte, en su calidad de interfase, ya no basta que entregue un buen rendimiento interno en la transferencia física de la carga, sino que hay que adicionar a ello una función compleja que va mucho más allá y que debe conjugarse con los objetivos centrales de obtener una mejor expedición de la carga en toda la cadena de distribución de origen a destino final. Esto produce la integración de otros elementos adicionales, tales como las vías de acceso, las externalidades, los procedimientos administrativos, etc.; es decir, algunos directamente portuarios u otra consecuencia del transporte y del comercio en general.

En este nuevo escenario los puertos deben ofrecer sus servicios al comercio exterior, más que al transporte marítimo, adoptando tecnologías de punta para el manejo físico de las cargas, adecuando sus infraestructuras marítimas, terrestres, de accesos y de interrelación con la ciudad-puerto y con la red nacional de transporte, protegiendo el medio ambiente, reduciendo sus externalidades, mejorando sus sistemas de gestión y de información, reestructurando sus tarifas y lo más importante capacitando y cambiando la mentalidad de sus recursos humanos en todos los niveles.

El nuevo orden macroeconómico impone acciones tales como el término de todo tipo de monopolios y subsidios, la obligación de introducir la competencia como un elemento fundamental del mercado con una férrea lucha entre puertos y dentro de ellos, un profundo proceso de transformación del Estado, un esquema de modernización de las empresas estatales y el final del Estado Empresario, todo con una concepción distinta de la tradicional y destinada a fomentar la prestación de servicios integrales.

Este nuevo enfoque obliga a buscar soluciones acordes con el nuevo esquema, debiendo ampliarse y cambiarse los parámetros tradicionales para medir la eficiencia y la productividad portuaria, al ir más allá de los elementos de manejo físico de las mercancías y pasar a revisar los conceptos de la gestión en la administración y organización de las operaciones globales.

Ante este nuevo escenario debe quedar en claro, que el puerto está obligado a optimizar todas las actividades que se generan en él como única forma de incorporarse activamente a la cadena de distribución.

Con esta orientación se deben insertar los conceptos de eficiencia y productividad portuaria, debiendo efectuarse un serio análisis de todos los procesos de la cadena de distribución física, de los negocios del transporte en general, del manejo de la información y de la gestión integrada de todos ellos, de los costos de origen a destino de las mercancías, de la selección del mejor arco de transporte, del análisis de las rutas completas de la carga, sus salidas al exterior y su ingreso del exterior.

### **3.2 La planificación portuaria.**

Para definir el campo de acción de la competitividad, eficiencia y productividad de los puertos, se hace preciso cambiar la orientación y la mentalidad, tanto de los planificadores portuarios, como de los operadores portuarios, sean estos públicos o privados, los que deberán procurar la identificación exacta de quienes son los clientes reales y potenciales, sus fortalezas y sus debilidades, sus áreas comunes y los cuellos de botella del sistema, todo para permitir el diseño de herramientas de mejoramiento integral de la eficiencia y la productividad.

En esta tarea no solo debe actuar la administración de un puerto, sino que a ella debe sumarse la participación directa y activa de todos los actores tales como los armadores, exportadores, importadores, embarcadores, agencias de aduana, agencias de naves, transitarios, agencias de estibadores, transportistas terrestres y multimodales, concesionarios de puertos y terminales, autoridades aduaneras, de los Servicios de Salud, administraciones marítimas, entre otras.

Se estima que con esta orientación se podrá trabajar sobre una base realista, eliminando las distorsiones que se pueden introducir con un análisis sectorial aislado o meramente teórico, que no esté ajustado a la práctica diaria del sistema en general.

Este análisis deberá ir entregando los puntos débiles del sistema y los puntos no cubiertos por él, todo lo cual permitirá identificar áreas predeterminadas donde será necesario considerar la participación futura del puerto y de la comunidad portuaria en general, donde se deberán visualizar las oportunidades para ser un oferente de servicios complementarios, un nodo colector de cargas o un centro de negocios.

Estas tareas deben ser visualizadas para ser cubiertas en el esquema de nuevas empresas o Autoridades Portuarias, las que deberán tener atribuciones y posibilidades diferentes a las tradicionales y donde el sector público en conjunto con el privado puedan diseñar acciones coordinadas, que permitan ser utilizadas como una herramienta de atracción de cargas para la formación de una masa crítica que le permita una ventaja competitiva adecuada.

Es aquí también donde se incorporan los conceptos que permiten ir agilizando el transporte integral, como es el caso de los Terminales Interiores o Puertos Secos, los Puentes Terrestres y los Corredores de Comercio Bioceánicos.

En el caso de los terminales interiores, también llamadas zonas de apoyo logístico, ellos facilitan los acopios y los movimientos de cargas, reducen la congestión portuaria; permiten una mejor redistribución de las cargas; facilitan las exportaciones y en especial aquellas de bajos volúmenes; reducen los tiempos de traslado entre puerto y destino final; permiten racionalizar el uso de los medios de transporte y en especial de los trenes bloques; incentivan el movimiento de las cargas; permiten un mejor aprovechamiento de las economías de escala; proporcionan puntos de intercambio bajo control aduanero; y facilitan las operaciones documentales de importación y de exportación. Estos son todos elementos que inciden directamente en la eficiencia y en la productividad portuaria.

### **3.3 El transporte multimodal**

El crecimiento masivo del Transporte Multimodal, es otro elemento que ha comenzado a incorporar nuevos requerimientos y análisis que abarcan variados campos, y donde es interesante destacar algunos que están en relación directa con la actividad portuaria y con la eficiencia y la productividad del negocio portuario.

En efecto el Transporte Multimodal, cambia la estructura de la cadena de transporte, y hace aparecer a un nuevo personaje en la escena comercial: el Operador de Transporte Multimodal, comúnmente denominado OTM.

Este personaje es quién suscribe el contrato de transporte y asume la responsabilidad total del transporte puerta a puerta, de origen a destino final, y es entonces quién deberá responder ante el usuario por toda la operación. Sin embargo éste a su vez, deberá subcontratar los servicios que conforman la cadena completa, y deberá también contratar el transporte terrestre de pre-embarque, los servicios portuarios de embarque, las empresas estibadoras que cargarán las mercancías en el puerto de embarque, al transportador marítimo que ejecutará la aventura marina, al estibador que descargara las mercancías en el puerto de destino, los servicios portuarios de descarga o los de almacenaje o de entrega de las mercancías y las inspecciones pertinentes en dicho lugar, y a los transportistas terrestres en el tramo del puerto al destino final.

Es decir, es un agente económico que tendrá una gran responsabilidad y una gran influencia en todas las operaciones que serán de su jurisdicción, y con el cual el puerto deberá entrar en relaciones administrativas, operativas y comerciales.

En estas gestiones, una de las dificultades más importantes que es necesario destacar es aquella que tiene relación con los regímenes de responsabilidad de los diferentes modos de transporte usados, donde la responsabilidad del transportador, los períodos de custodia, los documentos, y los intervalos de la cadena de transporte, producen



diferentes efectos, donde las normas para el transportador terrestre es distinta de la del marítimo y éstas del aéreo, produciéndose además en el transporte marítimo regímenes diferentes para ese solo tramo.

En estas materias el problema se agrava en las estaciones de transferencia; es decir, en los puertos acuáticos y los puertos secos, donde se produce un quiebre de la cadena de transporte, y donde el OTM deberá procurar tener normas claras de responsabilidad para las mercancías que deban pasar por esas estaciones y aún más almacenarse en ellas por un tiempo o a la espera de las tramitaciones aduaneras respectivas. Esto hace que el OTM tenga y exija una serie de cuidados y normas especiales de protección a las cargas que son de su responsabilidad.

En general podemos señalar, que el nuevo esquema de transportes y en especial el Transporte Multimodal, requiere de una serie de apoyos en diferentes campos, que le permitirán desarrollarse eficientemente y cumplir con sus objetivos de facilitar el comercio, mejorar el control de la cadena de transporte, mejorar el uso de la infraestructura, mejorar la competitividad de las exportaciones, reducir los costos totales de transporte, reducir el tiempo de tránsito de las mercancías, reducir inventarios y almacenamientos, mejorar los sistemas de distribución y en general, mejorar la eficiencia y la productividad portuaria.

En estas circunstancias es importante ubicar los campos de interés que se abren para los operadores privados dentro de las posibilidades en una nueva estructura asociativa de las empresas portuarias con los prestadores de servicios.

Sin duda alguna en este nuevo esquema, la explotación de centros de acopios de cargas extraportuarios podrían incluirse dentro de las nuevas posibilidades de los sistemas portuarios, al implementarse la creación de este tipo de terminales fuera del recinto portuario, en un desarrollo conjunto puerto y sector privado puede ser un área importante a considerar.

Asimismo el área del mundo de la informática, que ha revolucionando casi todas las esferas del quehacer económico y que en materias de transporte va imponiendo una serie de requerimientos, está obligando a tener las redes y las implementaciones necesarias para dar un servicio eficiente y mejorar la productividad.

### **3.4 El manejo de la información**

Dentro de estos servicios es importante destacar que el Intercambio Electrónico de Datos (EDI), posibilita la reserva de espacios, permite la confección de planos de estiba y de manifiestos, permite el seguimiento de los contenedores durante toda la ruta de transporte, permite la racionalización en espacios de stacking y pre-stacking en los puertos acuáticos y secos, una mejor apilación y una mejor ubicación de los contenedores en los patios de depósito, una reducción de los costos documentarios y de las tramitaciones, etc. En otras palabras, es la estructuración, coordinación y manejo

de un modelo de EDI y de una central de informaciones con bases de datos fidedignos y confiables; abre todo un espectro de posibilidades para diseñar las ventajas competitivas que se indicaban como herramientas fundamentales para el desarrollo portuario y ellas son materias que necesariamente deben ser incorporadas a los análisis de la eficiencia y la competitividad portuaria.

Todo lo anterior requiere también de una revisión de los recursos humanos, los cuales deben ser calificados y bien entrenados para hacer operar todos los modernos elementos que los cambios macroeconómicos introducen al sistema, sobre todo en el manejo de la informática, de las nuevas maquinarias con tecnología de punta, y los nuevos principios de la gestión administrativa y comercial de las empresas.

En estas materias es necesario aplicar con urgencia un proceso de reconversión laboral, que se estructure en un plan con metas claras y en el cual no solo deben ser reconvertidos los trabajadores de los organismos estatales que están vinculados al sistema, sino también el sector privado.

Nace con estos cambios la urgencia de diseñar modelos nuevos de relaciones laborales, orientados al siglo XXI y no como un proceso de enfrentamiento, sino con un claro concepto de complementación entre el capital y el trabajo. Esto implica tener presente la necesidad de modernizar las estructuras, con imaginación y audacia, detectar todos los campos donde sea posible, con una visión moderna, ubicar áreas o centros de servicios, de coordinación y de mejoramiento que permitan implementar los cambios que se requieren; debiendo, para lograr el éxito, actuar coordinadamente el sector público con el privado con anticiparse a los hechos, fundamentando técnicamente las decisiones que se tomen al respecto.

### **3.5 Proyección hacia el desarrollo portuario.**

Para enrumbarse hacia un desarrollo portuario, fuera de estas nuevas concepciones, hay que tener presente el marco de la competencia extra e inter portuaria y la competencia entre modos de transporte, para lo cual se hace necesario revisar los siguientes factores:

(1) Evolución estratégica de las grandes navieras.- Los grandes transportadores marítimos del mundo, habitualmente denominados mega carriers, han venido desarrollando en los últimos años tal grado de competencia que han optado por el diseño de una estrategia global común, la cual está orientada al aumento del tamaño de las naves, a la reducción del número de escalas directas y al transbordo y uso de los puentes terrestres.

Esta estrategia está basada en los siguientes principios: búsqueda intensiva de economías de escala, agrupamiento o masificación de tráficos, búsqueda sistemática de la utilización óptima de las capacidades de las naves, optimización del tiempo del viaje redondo, aumento de la flexibilidad, aceleración de la incorporación a todo nivel de la

informática, desarrollo de la función comercial, acentuación de la integración del mercado, búsqueda de servicios a medida, que incorporen las fases anteriores y posteriores al tramo marítimo.

(2) Situación geográfica respecto a las rutas de navegación marítima.- Para evaluar la situación geográfica de un puerto o de un futuro desarrollo portuario es necesario confrontar su ubicación con los mayores flujos de los tráficos marítimos y las ofertas de servicios que en ellos posean las compañías navieras, en especial los “Mega Carriers”.

A pesar de los cambios que las economías emergentes del Sudeste Asiático han incorporado al esquema actual, lo cierto es que aún los tráficos Norte-Norte son los que están llevando el protagonismo en los volúmenes de carga transportada y donde se concentran las mayores ofertas de servicios navieros. Por ello, los países ubicados en esas zonas tienen una mayor posibilidad de establecer puertos que atraigan una masa crítica de carga que les permitan una perspectiva de mayor desarrollo.

Es así que, los tráficos Sudeste Asiático-Costa Pacífico de las Américas (Norte, Centro y Sur), se desplazan por el área norte del hemisferio y otorgan a la costa americana desde Alaska a Ecuador una mejor alternativa que los países ubicados al sur de esa latitud.

Por su parte los tráficos América-Europa, también tienen sus canales de navegación por esas mismas posiciones geográficas.

(3) Tamaño y naturaleza de las instalaciones.- Cualquier instalación portuaria no es un polo de atracción para los usuarios, tanto para las compañías navieras como para los dueños de las cargas. Por ello, en general, hay una serie de factores que inciden en las instalaciones portuarias al momento de analizar la competencia entre puertos. En general podemos citar entre ellos los siguientes: calado de los canales de acceso, calado de los sitios de atraque. (mínimo 13 a 14 metros), alcance de las grúas aceptables a los "Over Panamax" o "Post Panamax", disponibilidad y tamaño de las zonas de apilamiento de contenedores, almacenes refrigerados, conexiones para contenedores refrigerados y parque adecuado de grúas de muelle y equipos de patio.

En general, lo que se pretende es una ausencia de limitaciones en la infra y super estructura y una buena conexión vial o ferroviaria con el mayor “hinterland” que pueda servir al puerto.

Estas condiciones son cada vez más exigentes cuando se trata de buscar un puerto “hub”, o puerto madre o pivote, donde se concentran las grandes naves portacontenedores de quinta generación y que hoy sobrepasan los 6.000 TEUs por nave.

Estas naves transportan estos contenedores en 10 líneas bajo cubierta, 6 líneas sobre cubierta y 16 líneas en su manga, con velocidades de servicio de 24.5 nudos, calados de 14 metros, esloras de 318 metros. Todo lo cual demanda grandes exigencias a las infraestructuras portuarias, con longitudes de muelles de un mínimo de 350 metros

lineales, y grúas que tengan una capacidad de levante de 40 toneladas y una extensión de su brazo que logre superar las mangas de más de 135 pies.

(4) Calidad y eficiencia de las operaciones y servicios.- En cuanto a los servicios que se requieren, es claro que una gestión eficiente y eficaz requiere dar cumplimiento al menos de los siguientes parámetros: calidad y disponibilidad de los servicios, estabilidad socio-laboral, mano de obra calificada, habilitación del puerto 24 hrs. y 365 días, velocidad de transferencia de al menos 25 TEUs/Hr./mano, seguridad de la carga y de las personas, servicios informáticos adecuados para planificación de las operaciones y ubicación, permanente de cada contenedor; confección de planos de estiba y de manifiestos de carga, servicios comerciales. (Banca, Aduana, Agencias, etc.), cooperación del sistema aduanero, simplificación documental y ausencia de barreras administrativas, derechos portuarios a costos razonables y competitivos, programas de comercialización, y servicios adicionales eficientes (mantenimiento de contenedores, “shipchandlers”; “bunker”, inspecciones, etc.).

En estos aspectos es importante señalar que en el último estudio efectuado por el Comité de Puertos de la Unión Europea en 1998, se detectó que para los principales “mega carriers” el 75% de sus decisiones de elección de un puerto, se centraban en la calidad del servicios y solo el 20% en precios y tarifas y 5% en otros ítems.

(5) Condiciones generales del sistema portuario.- En este aspecto, los elementos a tener en consideración están basados en la forma en que se administra la infraestructura y se prestan los servicios y en las políticas para el uso del espacio portuario.

No cabe duda que en un puerto en el cual hay restricciones burocráticas y administrativas por estar sujeto a un modelo estatal anticuado, la toma de decisiones de su utilización por los usuarios se verá restringida a buscar una mejor alternativa, situación que sucede a menudo cuando existen puertos competidores dentro de un arco de transporte terrestre que permite la posibilidad de cambios.

Asimismo, las posibilidades por parte de los usuarios de poder tener acceso por la vía de las concesiones de terminales completos o de parte de ellos o de parte del suelo portuario, hacen más atractiva la posibilidad de obtener el beneficio de estos usuarios.

Estas consideraciones son de gran importancia y se debe tenerlas presente en el proceso de planificación portuaria, ya que en la actualidad el modelo institucional que se aplique puede tener una gravitación importante para la atracción de tráfico de grandes volúmenes.

En relación a la competencia entre los medios de transporte, ya sea al marítimo con el terrestre, vial o ferroviario, podemos señalar que el transporte marítimo refleja las siguientes fortalezas: mayor poder de transporte por unidad/barco que camión/tren, reducido consumo energético por Tonelada/Milla, bajo poder contaminante y ausencia de problemas de congestión vial. Por otra parte, sus debilidades se pueden presentar de las siguientes maneras: no puede dar servicio puerta a puerta, pues el camión es más flexible; puede existir una falta de disponibilidad de servicios regulares o de

frecuencias en ciertos tráficos, pueden existir problemas de capacidad portuaria insuficiente, exige mayores pasos en los movimientos de cargas, las inversiones en los medios y en la infraestructura especial es mayor y de uso exclusivo para dicho medio.

Sin embargo, hoy en día lo más importante en la competencia entre medios de transporte está dado por el arco de transporte a utilizar y por los costos finales del transporte, donde el medio marítimo siempre tendrá a su favor la posibilidad de la utilización de mayores economías de escala.

Todo esto es en resumen de los elementos básicos y fundamentales que deben tenerse en consideración para enfrentar los desafíos de la competitividad portuaria en el mundo actual, todo lo cual requiere de un cambio substancial en los indicadores y en los programas de mejoramiento de la eficiencia y de la productividad, ya que ellos deben insertarse dentro de la esfera de los nuevos servicios integrales que los puertos deberán enfrentar en el futuro.

### **3.6 El eje Multimodal Amazonas.**

Dentro de la Iniciativa IIRSA se ha planteado la necesidad de crear el Eje Multimodal del Amazonas, donde están involucrados Brasil, Colombia, Ecuador y Perú, que permitirá conectar los mercados de la Cuenca Amazónica con los países de las Cuencas del Pacífico y del Atlántico.

El eje multimodal para atender esta demanda será: Marítimo-Terrestre-Fluvial-Marítimo, con posibles variantes de transporte aéreo.

Al ser éste un eje de comercio, integración y producción, reviste de importancia para Ecuador en su conjunto al contar con infraestructura portuaria, vial y ferroviaria en desarrollo y aeropuertos de primer nivel (nuevos aeropuertos de Quito y Guayaquil), así como varios ríos en la Cuenca Amazónica que permiten la navegación todo el año, por estar ubicado en una posición geográfica privilegiada con relación a los países de la Cuenca del Asia-Pacífico.

La utilización de esta vía multimodal, permitirá disminuir los tiempos y costos de transporte, que actualmente están sujetos al paso por el Canal de Panamá y a un circuito extremadamente largo que es el paso por el Estrecho de Magallanes.

Debido a la excelente posición geopolítica entre las Cuencas Asia-Pacífico, Amazónica y Atlántica, el Ecuador ofrece 4 corredores multimodales que integrarán los puertos marítimos ecuatorianos con las cuencas Amazónica y Atlántica, 3 de los cuales utilizan los ríos navegables (Putumayo, Napo y Morona) respectivamente, y una cuarta opción que es la utilización de los ejes viales establecidos en los Acuerdos de Paz Ecuador-Perú.

Debido a que el Río Napo y el Río Morona son puntos de acceso a los centros de comercio y navegación del Ecuador en el sistema fluvial del Marañón-Amazonas (Sarameriza y Pijuayal), el país debe mejorar la infraestructura de los puertos fluviales de Francisco de Orellana y Nuevo Rocafuerte en el Napo, y construir toda la infraestructura del puerto Proaño sobre el Morona.

Respecto de las tres alternativas fluviales existentes, se presentan las siguientes observaciones:

- Seguridad: Debido a la situación actual del conflicto interno colombiano, la posibilidad del corredor del Putumayo queda postergada hasta la solución definitiva del problema.
- Distancia: Analizando la distancia desde los diversos puertos fluviales ubicados en los ríos ecuatorianos hasta Manaus, descartando el Putumayo, la ruta integral más corta es por el Río Napo.
- Infraestructura Fluvial Existente: En la infraestructura fluvial tanto estatal como privada, la más desarrollada y en mejores condiciones de operación para el comercio, es la del Río Napo frente a los ríos Putumayo y Morona.
- Estratégica: Los corredores de los ríos Napo y Morona, atraviesan medularmente el país, siendo factibles sus aprovechamientos desde cualquier puerto marítimo ecuatoriano.
- Infraestructura Terrestre: El corredor del Río Napo presenta las mejores condiciones frente a riesgos de distinto índole, ya que cuenta con varias alternativas viales que limitan su vulnerabilidad, al abatir potenciales problemas de suelos, saturación de la capacidad vial y conflictos sociales; las dos opciones serán además atendidas por el desarrollo del ferrocarril, en función de lo establecido en el Plan Estratégico de Desarrollo Ferroviario.

El Ecuador cuenta con siete corredores de acceso a la región oriental desde la costa del Pacífico, 741 Km. en el más extenso y 505 Km. En el más corto, conectada por una red vial entre la que contamos con la Troncal Amazónica y la Panamericana. Esta diversidad de recorridos, disminuye el riesgo de transporte por tierra, aumentando la fiabilidad en los tiempos de transporte y estado de la carga.

Actualmente se cuenta además con el Plan Estratégico de Desarrollo Ferroviario, que será el complemento esencial para integrar los puertos marítimos con la Cuenca Amazónica Ecuatoriana.

### **3.7 Marco Legal**

Existen diversos organismos públicos y privados que se encargan de regular las actividades en el sector transporte.

En el sector marítimo se encuentran:

1. Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos (CNMMP): sus funciones son orientar, establecer y coordinar la política naviera y portuaria a nivel nacional, y es el más alto organismo de asesoría del gobierno en estas actividades.
2. Dirección de la Marina Mercante y del Litoral (DIGMER): es un organismo adscrito al Ministerio de Defensa Nacional. Sus funciones son asesorar técnicamente al Consejo Nacional Marítimo y Portuario en lo que a materia naviera comprende; determinar y controlar los tráficos y tarifas internas y de empresas nacionales; homologación de tarifas de transporte marítimo internacional; vigilar el control de las regulaciones sobre reserva de carga; fiscalizar el uso de los puertos, instalaciones marítimas o fluviales en general; controlar el uso de los bienes del dominio marítimo.
3. Las Direcciones Regionales de la Marina Mercante como son: Guayaquil, Manta, Puerto Bolívar y Esmeraldas, cuyo objetivo es descentralizar las labores de la DIGMER.
4. Capitanías del Puerto: las Capitanías del Puerto son repartos navales dependientes jerárquica y administrativamente de la DIGMERI. Sus funciones son realizar la recepción y despacho de naves; vigilar la seguridad del navegación en aguas jurisdiccionales; llevar el registro de embarcaciones; vigilar la construcción y modificación de naves; conocer y juzgar las contravenciones de policía y navales cometidas en su jurisdicción.

Además, existen otros organismos públicos como:

1. Comando de Guardacostas – COGUAR: en sus funciones le corresponde velar por la seguridad de la navegación en el mar ecuatoriano, velar por el cumplimiento de las normas legales respectivas por parte de quienes se dedican a cualquier actividad en el mar territorial; reprimir el contrabando.
2. Instituto Oceanográfico de la Armada- INOCAR: son organismos dependientes de la Comandancia General de la Marina. Sus funciones están orientadas a realizar en forma privativa los estudios de levantamientos hidrográficos, la exploración y la investigación oceanográfica; la confección, compilación de la cartografía náutica, las ayudas de navegación y señalización marítima.

Finalmente, existen organizaciones privadas como la Asociación Nacional de Armadores (ASONAR), cuyas funciones son agrupar a todas las empresas navieras ecuatorianas establecidas en el país, a fin de defender su clase, propender el desarrollo de la Marina Mercante. Defiende a sus asociados ante la adopción de medidas que pueden lesionar sus intereses ante los organismos oficiales, o privados, nacionales o internacionales. Son voceros del gremio ante las realizaciones de prácticas y políticas comerciales de la actividad.

Las leyes que rigen en el transporte marítimo son:

Ley de facilitación de las exportaciones y del transporte acuático  
Ley general de puertos  
Ley de régimen administrativo portuario nacional  
Ley de transporte marítimo y fluvial  
Reglamento general de la actividad portuaria

En el sector terrestre:

La Asociación de transportistas y cooperativas del Ecuador son organismos dinámicos con gran poder político para negociar con el gobierno y de ser necesario paralizar por completo el paso en vías y carreteras. Es imperioso registrarse en dichas asociaciones para poder ejercer en este sector.

### **3.8 El enfoque a las concesiones.**

En el proceso actual de globalización y reducción arancelaria en el ámbito comercial, se requiere contar con una adecuada infraestructura portuaria que permita el crecimiento sostenible del comercio exterior y, en general, elevar la competitividad de un país. En este sentido, la realización de concesiones y la disminución de trabas administrativas son necesarias con la finalidad de asegurar la provisión eficiente del servicio, así como la ejecución de inversiones en infraestructura y la facilitación de operaciones comerciales.

En dicho escenario, el 2006 no ha sido un año ajeno a los procesos de concesiones portuarias a nivel de países de Latinoamérica. Reflejo de ello, recientemente en Ecuador se otorgó a la empresa de origen chino Hutchinson Port Holding (HPH) la concesión por 30 años del puerto de Manta. Dicha empresa, la cual invertirá US\$ 468 millones, destinados a la construcción de un terminal de contenedores y, en el largo plazo, convertirlo en un megapuerto para la transferencia de carga regional. Se espera que la nueva terminal esté operativa a partir del 2007 y permita el ingreso de naves de quinta generación (Panamax y Post Panamax); con ello la empresa busca fortalecer su presencia dentro de la red latinoamericana y en la costa oeste de Sudamérica.

Así, en el largo plazo se espera una mayor dinámica competitiva con el terminal portuario Muelle Sur del Callao, el cual fue concesionado a mediados de junio al Consorcio Terminal Internacional de Contenedores del Callao, que invertirá US\$ 357,5 millones durante 30 años. Se estima que la primera etapa se concluya durante el segundo semestre del 2009, y tendrá una capacidad inicial de 600 mil contenedores al año; instalándose grúas pórtico para atender a las naves de quinta generación. Sin embargo, en el corto plazo este rezago le restaría dinamismo comercial al país, si se tiene en cuenta que el modernizado puerto de Ecuador iniciará operaciones el próximo año. A pesar de ello, el Perú cuenta con un alto potencial de



crecimiento en movimiento comercial dado que tiene una adecuada posición geográfica para el desarrollo de la actividad portuaria, con acceso a 21 economías de la región del Asia- Pacífico (APEC), la mayor exportación a EEUU (post-firma del TLC) y el acceso a la Comunidad Andina.

### **3.9 Posibilidades de más inversión extranjera.**

La empresa Alianza Internacional Portuaria (Alinport)<sup>4</sup>, presentó recientemente en Ecuador un proyecto para construir una terminal de contenedores en Posorja, el puerto de referencia de la ciudad de Guayaquil, la más poblada del país y puerta de entrada económica del deprimido Estado iberoamericano. Alinport es una filial del grupo Albacora, de capital vasco gallego, y la propuesta realizada al Gobierno ecuatoriano ha tenido tan buena acogida que ya ha superado el principal escollo: el informe ambiental. La inversión total superará los 357 millones de euros.

La adquisición, hace cuatro años, de un complejo industrial de 90.000 metros cuadrados en Posorja, por parte de Albacora, a través de su filial Salica Ecuador, situó a la compañía en un punto estratégico del Pacífico sur donde estableció una base logística pesquera, industrial y atunera.

La compañía vasco gallega descubrió pronto las limitaciones portuarias de la zona, en la que no pueden entrar buques de un calado superior a los ocho metros, e incluso estos dependen de las pleamares. Por este motivo, inició un estudio que dio como resultado el interés económico y funcional de la terminal de contenedores TEUs (de veinte pies).

En agosto del año anterior, Alinport realizó una presentación de su proyecto al Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos, donde se presentó un compromiso del gobierno nacional para dar paso a la ley que garantice que el proyecto se concrete en beneficio del país.

Aunque la iniciativa de la que podría convertirse en la principal terminal de contenedores de Sudamérica es de la empresa española, ésta ha abierto sus puertas a la incorporación de alguna de las grandes empresas de teus que operan en el mundo, así como a compañías.

El director del proyecto de Alinport, el señor José Antonio Lousa Barbeito, manifestó que el desarrollo de este proyecto repercutirá sin duda en Europa y en Galicia, pues influirá en el tráfico marítimo internacional y, consecuentemente, en las líneas de las navieras de contenedores de Galicia, ya que contribuirá a mejorar el transporte con Sudamérica. Al puerto de Vigo, por ejemplo, llegan productos de Ecuador.

Lousa Barbeito está especialmente satisfecho con el proyecto de la terminal de contenedores de Posorja, al que ha dedicado más de dos años de trabajo: «La realización de esta infraestructura es imprescindible para Ecuador, puesto que cuando

se construyó el puerto actual, hace cincuenta años, ya se apuntó la necesidad de hacer uno de aguas profundas. En 1971, la autoridad portuaria reiteró la importancia de afrontar la obra; y ahora, 35 años después, resulta que vamos a ser los españoles quienes asumamos el proyecto», afirmó el arquitecto de A Pobra.

El grupo Albacora, del que forman parte la mayoría de las empresas conserveras gallegas, se puso manos a la obra con la actuación casi desde su desembarco en el país. Si ya había ánimos de hacer la terminal de Posorja, la reciente aprobación de la Ley de Beneficios Tributarios para las Inversiones Productivas dio un espaldarazo al proyecto, ya que exime temporalmente del pago de impuestos a las empresas extranjeras que se implanten en el país, y en el apartado «e» del artículo primero establece como beneficiarias a aquellas que promuevan la «construcción y operación de puertos de aguas profundas y de transferencia internacional de carga y contenedores».

### **3.10 Mega puerto de Transferencia**

Es un Terminal de Contenedores que por hallarse en un punto de ubicación estratégico en las rutas navegables de los distintos puertos continentales sirve de puerto de desembarque de contenedores que vienen en buques de gran calado denominados de "Quinta Generación", concepto recientemente aplicado en el comercio marítimo internacional por efecto de minimizar costo y maximizar el transporte de carga.

El proyecto del mega puerto de transferencia en la ciudad de Manta, presenta las características que se indican a continuación:

1. Enfoca las inversiones a un plan de desarrollo más acorde con los mercados del transporte marítimo internacional y del comercio exterior del país.
2. Concebido para atraer un concesionario de primera línea internacional para que se haga cargo del proyecto completo y a largo plazo del desarrollo del Puerto de Transferencia.
3. Contempla apoyo del Estado para la construcción de la infraestructura de la primera fase a través del aval del Ministerio de Economía y Finanzas, para la obtención de un préstamo, en base a la recaudación del 1% CIF de las mercaderías que ingresen por el Puerto de Manta, dejando al concesionario, el costo de las superestructuras y el equipamiento.
4. Presenta un atractivo a la participación privada debido a una real proyección de manejo de carga y a un diseño de puerto moderno adecuado para el manejo de contenedores, produciendo como resultado mejores ingresos que justifican los montos de las inversiones.
5. Aprovecha las excelentes características naturales del puerto de Manta y las facilidades y procedimientos para su desarrollo y construcción, que en menor tiempo y bajo costo, comparado con los proyectos de desarrollo de los puertos de la región, permitirá atender las nuevas exigencias del transporte marítimo.

6. Contribuye al fortalecimiento del Proyecto de Transporte Multimodal Manta-Manaos, como uno de los factores de integración regional y de desarrollo económico y social.
7. Comprende la integración del puerto, del aeropuerto y de las dos zonas francas existentes, en una zona de actividades logísticas y de comercio que cubrirá con sus servicios a la región.

### **3.10.1 Respaldo jurídico del proyecto.**

La ley de Desarrollo del Puerto de Manta, fue sancionada por el Congreso Nacional el 17 de septiembre de 1997, y publicada en el Registro Oficial # 159 de septiembre 24 de 1997, donde se declara definitivamente al Puerto de Manta, "Puerto de Transferencia Internacional de Carga".

Ley reformativa a la ley que permite el desarrollo del Puerto de Manta: en su Art.1) dice: El puerto de Transferencia Internacional de Carga en la Ciudad de Manta, tendrá el financiamiento anual del 1% del monto total de las recaudaciones aduaneras CIF, recursos que serán destinados para los estudios y obras que posibiliten la ejecución, los mismos que serán administrados por la Autoridad Portuaria de Manta.

Esta ley que concede recursos financieros al Puerto de Transferencia fue sancionada por el Congreso Nacional el 29 de abril de 1998, y publicada en el Registro Oficial #223 del 22 de mayo de 1998.

### **3.10.2 Aspectos técnicos.**

APM, con el objetivo de hacer realidad su visión de convertirse en el Mega puerto de Transferencia Internacional de Carga para Sudamérica, ha planificado el desarrollo de obras de infraestructura, superestructura y equipamiento. El proyecto se compone de dos fases:

Fase I: "Puerto de aguas profundas".

La finalidad primordial de esta Participación Público-Privada (PPP) es la de incrementar, con el aval del Estado de Ecuador, la capacidad y calidad de los servicios del Puerto de Manta para convertirse en el elemento dinamizador de una Zona de Actividades Logísticas para la Región, creando puestos de trabajo y mejorando las condiciones de vida y desarrollo para los habitantes de la Provincia de Manabí, en la que Manta se enclava, y para el Ecuador en general.

Las obras comprenderán la ampliación y reforzamiento de los muelles existentes a fin de adecuarlos para el manejo de contenedores, con el empleo de grúas de muelle; igualmente, incluye la construcción de 30 has. adicionales de patio adyacentes a los

muelles, así como el dragado de la dársena del Puerto a 14.5 metros de profundidad, con el objeto de permitir el ingreso de barcos de hasta 4.500 TEUs.

Durante esta fase, la APM aportará fondos para inversión, hasta USD \$55,0 millones para desarrollar las obras de infraestructura, mientras que el concesionario tendrá a su cargo la financiación de las superestructuras y equipamientos, que se estima en un monto de USD \$ 40,0 millones. APM contempla la obtención de un préstamo internacional por USD \$ 55,0 millones, el mismo que será cancelado con los ingresos que se generan de la aplicación de la Ley de Desarrollo del Puerto de Manta.

La Fase I desarrollará las siguientes obras de infraestructura que totalizan USD \$ 55,0 millones:

I Extensión del Rompeolas (Longitud 275 m).

II Construcción de Patio de Contenedores (5 has).

III Adecuación y Ampliación del Muelle Internacional No. 1 (Longitud 310 m).

IV Adecuación y Ampliación del Muelle Internacional No. 2 (Longitud 280 m).

V Ampliación de Patio Sector Oeste (25 has).

V Construcción de Muelle Marginal (Longitud 200 m).

VII Dragado de la Dársena del Puerto a 14.5 metros de profundidad.

VIII Mejora de las Vías y Accesos terrestres del Puerto.

Las inversiones para superestructuras y equipamiento especializado, contarán con el aporte del Concesionario, bajo un 25% de aporte del Concesionario.

Fase II: "Mega puerto de Transferencia Internacional de Carga para Sudamérica".

Esta fase se desarrollará de acuerdo a la planificación establecida en el proyecto y conforme a las exigencias de la demanda del mercado.

El presupuesto referencial de ejecución de esta fase es de US \$ 122 millones en obras de infraestructuras y US \$ 80 millones en maquinarias y equipamiento, bajo un equity del 25% de aporte del Concesionario.

Esta fase comprende las siguientes obras:

I Construcción de nuevo rompeolas exterior al actual. (Longitud 1245 m).

II Ampliación de Patios.

III Dragado de la dársena a 17,0 metros de profundidad.

IV Construcción de Muelle (Longitud 695 m).

V Ampliación II de Patio.

VI Ampliación de Muelles.

Con la ejecución del Proyecto, Manta pasaría a ser el eje esencial de transferencia de mercaderías entre Asia y Sudamérica, así como la puerta de entrada del corredor Transoceánico-Pacífico-Atlántico y punto de inicio de la ruta multimodal Manta-Manaos, a la que se integrarían también, mediante los grandes proyectos aéreos, ferroviarios y viales del futuro, Quito, Guayaquil, Cuenca y otras ciudades del territorio ecuatoriano.

### **3.10.3 Objetivos y estrategias.**

El objetivo final del proyecto es dotar a la costa occidental del Pacífico Sudamericano, en territorio ecuatoriano, de un "Mega puerto de Transferencia Internacional", que satisfaga la demanda derivada de las estrategias navieras, en materia de triangulación global de las cargas con origen/destino en Asia y Sudamérica.

El objetivo inmediato es proveer al comercio exterior ecuatoriano de un "Puerto de Aguas Profundas" que reduzca los sobrecostos actuales del mismo, producto del empleo de puertos de trasbordo para las mercaderías con origen o destino Ecuador, en países de la costa occidental de Sudamérica, en Centroamérica y en el Caribe.

Como estrategia, se ha planteado ejecutar un proceso de Licitación Internacional con la finalidad de concesionar a la iniciativa privada, el Proyecto Mega puerto de Transferencia Internacional de Carga para Sudamérica en Manta, de acuerdo al marco legal y normativo vigente, establecido en la Constitución Política de la República del Ecuador, en la Ley de Modernización del Estado y su Reglamento, la Ley General de Puertos, en el Reglamento General de la Actividad Portuaria en el Ecuador, en el Reglamento de Servicios Portuarios para las Entidades Portuarias y en las resoluciones del Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos y de la Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral. El Anexo A contiene el cronograma del proceso de concesión.

El criterio básico de desarrollo del Puerto de Manta consiste en la satisfacción de los requerimientos de infraestructura, superestructura y equipamiento portuarios, necesarios para atender el gran crecimiento de volúmenes de carga a ser transportados en buques de mayor tecnología, mayor calado y sin grúas, producto de la gran transformación que ha experimentado el transporte marítimo como

consecuencia del desarrollo económico derivado de la globalización de las economías.

#### **3.10.4 Lineamientos básicos.**

La finalidad de la licitación fue la de seleccionar a uno de los operadores portuarios de primera línea del mundo para garantizar que la entidad alcance los objetivos institucionales propuestos a través de la concesión.

La selección del mejor oferente se realizó en libre competencia, en base a la solvencia económica y tecnológica y al tipo y volumen histórico del negocio manejado por los interesados, previamente precalificados y una vez cumplidas la promoción, data room, convocatoria a licitación y presentación de la propuesta más conveniente a los intereses institucionales.

Se ejecutarán además acciones con la finalidad de estimular a interesados de primer orden mundial para su participación en la modernización del Puerto de Manta, bajo cualquiera de las modalidades legales establecidas en el Ecuador. Si eso sucede, la entidad en coordinación con las instituciones relacionadas con el proceso, darán el trámite que el marco legal y normativo determina para la ejecución de la licitación internacional.

El concesionario será el administrador y operador exclusivo de las facilidades del Puerto y de los servicios conexos y áreas comerciales y logísticas a construir de acuerdo con el Proyecto Técnico Básico que se apruebe para su gestión en el período determinado para el contrato, que será eventualmente prorrogable. Transcurrido el período contractual y sus eventuales prórrogas, deberán revertirse gratuitamente al Estado Ecuatoriano, a través de la APM, los bienes y facilidades ya amortizados durante el contrato, que integran el Mega puerto de Transferencia Internacional de Carga para Sudamérica en Manta.

#### **3.10.5 Ventajas económicas para el país.**

Los objetivos que se han querido lograr mediante su construcción son los siguientes:

1. Servir de Puerto de desembarque de los contenedores que vienen en buques de gran tonelaje de países extranjeros y luego distribuirlos a puertos foráneos mediante buques de menor capacidad.
2. Minimizar costos y maximizar el transporte de carga desde distintos puertos de origen tanto en Asia, Europa, EEUU., para y desde América del Sur.
3. Crear un nuevo polo de desarrollo económico regional que impacte positivamente no sólo a la provincia de Manabí sino al país en general.

4. Desarrollar la imagen y presencia de los Puertos Ecuatorianos en el ámbito de los negocios navieros internacionales.
5. El impacto socioeconómico de la inversión en el país, no solamente en las inversiones en obras de infraestructura, superestructura y equipamiento que se revertirán al Estado al final de la Concesión, sino que durante la duración de la Concesión (30 años), se dinamizará la economía a través de la adquisición de bienes y servicios nacionales, pago de remuneraciones al trabajador ecuatoriano, pago de obligaciones tributarias, y a otras entidades públicas y privada.

### 3.11 Las perspectivas de los puertos “HUB”.

El afán de que los países Sudamericanos puedan operar puertos pivotes para la concentración de cargas regionales multinacionales es la “fiebre de oro” desatada en el albor del siglo 21, donde el síntoma principal de esta “fiebre” es que los directivos y ejecutivos de las facilidades portuarias de este subcontinente, tienden a promover ante sus gobiernos y potenciales clientes e inversionistas, a su puerto como la salida natural de las cargas exportables de la región, hacia los mercados internacionales de alto consumo.

De igual forma, el premio que obtenga el país que logre convertirse en puerto **hub** o pivote es altamente apetecible y permitirá a estos países exportar servicios y por consiguiente la posibilidad de lograr significativas economías de escala y costos finales de transporte marítimo, para sus clientes exportadores e importadores nacionales y/o extranjeros.

Para el puerto que aspire a convertirse en **hub** y atraer clientes o inversores internacionales, es imprescindible que cuente con buenos accesos marítimos y terrestres, estar ubicado en un punto de conjunción de rutas marítimas y contar con una significativa cantidad de cargas que se generen en su entorno cercano.

Estos puertos **hub** deben tener una excelente infraestructura física y marco jurídico apropiado para tráfico multimodal, para concentrar las cargas que llegan o salen por vía terrestre y prestar óptimas facilidades de trasbordo de mercancías desde/hacia naves alimentadores o “feeders” que transporten las cargas desde/hacia puertos secundarios de la región, ahorrando cuantiosos costos operativos, aumentando la rotación de las naves y disminuyendo sus estadías de escala.

Según Jan Hoffmans<sup>5</sup>, experto de Unidad de Transporte de la Comisión Económica Para la América Latina (CEPAL), ningún puerto del Pacífico Sudamericano tiene las condiciones para convertirse a corto o mediano plazo como puerto pivote regional; actualmente Argentina, Brasil, y Uruguay mueven en conjunto 4.5 veces más comercio internacional marítimo que Chile, Ecuador y Perú. Los mismos países del

Atlántico tuvieron 3.5 veces más comercio con Asia que los países del Pacífico y su comercio con Norteamérica fue 3 veces mayor.

Según el mismo experto los flujos de comercio tendrán significativa importancia al definir un puerto pivote a más de que los fletes marítimos desde/hacia puertos del Atlántico son más bajos que el de los puertos del Pacífico, por cuanto hay un mayor número de líneas navieras que compiten, y la desventaja de los puertos del Pacífico sur es que requieren los servicios de transporte terrestre que tienen que cruzar la cordillera de los Andes.

Surge la incógnita si los puertos del Pacífico Sudamericano podrían ser puertos **hub** en el comercio con Asia y el lejano Oriente. Estos puertos prácticamente están a las mismas distancias marítimas que los puertos del Atlántico y tienen dificultades para concentrar cargas por vía terrestre.

Por las razones expuestas los gobiernos de los países del Pacífico Sudamericano deberían realizar inversiones en infraestructura de transporte binacional con sus vecinos, optimizar el marco jurídico y adaptar sus facilidades portuarias para mejorar el comercio internacional con transbordos, en lugar de planear ambiciosos proyectos de corredores bioceánicos que concentren en sus puertos carga intercontinental.

Nuestro país no participa activamente en el concierto de la globalización. Somos espectadores de esta obra que domina la cartelera económica. A pesar de que no todas las críticas son buenas, ni siquiera intervenimos como ayudantes o acomodadores del espectáculo.

Ser cabecera de distribución reporta importantes beneficios secundarios: atrae la instalación de las subsedes administrativas y núdulos regionales de las empresas multinacionales, expande los bancos, seguros, etc.; genera una demanda de industrias de terminación, empaque y adaptación, y estimula y favorece la participación en esquemas de producción global, que en muchos rubros ya son la modalidad excluyente.

Para estimular el desarrollo de puertos alternativos que son servidos por los “**feeders**” y los volúmenes factibles a ser transbordados entre las naves alimentadores, la alternativa sería abrir este tráfico interregional a buques “**feeders**” o de cabotaje de la región. Si se obtiene óptimos servicios de naves “**feeders**” y de cabotaje, toda la región se beneficiaría.

Por último recomienda el técnico de la CEPAL a los gobiernos, directivos y otros participantes del Comercio Internacional Marítimo, que desprendiéndose de consideraciones chauvinistas adopten criterios realistas y competitivos para sus puertos, incentivando los transbordos con una adecuada legislación aduanera multimodal, incorporando el concepto de puerto libre, automatizando y simplificando la administración, profundizando (dragando) los canales de acceso y mejorando su infraestructura vial para disminuir costos finales del transporte marítimo.



Con la informática, el control de un puerto libre se ha vuelto un juego de niños. La vigilancia se debe ejercer mediante una estricta y detallada contabilidad de existencias, en línea con la aduana como se realiza, sin inconvenientes, en los Estados Unidos y Europa.

Con restricciones al cabotaje regional, obsoleto marco legal aduanero, dragado deficiente y limitado, falta de gerenciamiento moderno, sobredimensionamiento institucional y falencias en el transporte terrestre; nuestros puertos no van a poder captar cargas de trasbordo regionales, y lo peor sería que, si sus competidores reaccionan adecuadamente, pueden perderlas.

No incentiva los transbordos si persiste la falla de una ley multimodal o que se dificulten los trámites aduaneros para esta modalidad de transporte y no se disminuyan los costos operativos locales. Cada puerto debería priorizar la comercialización de sus exportaciones agropecuarias no tradicionales.

Es preciso asimilar estas recomendaciones en nuestro Ecuador y pensar que es una batalla que tiene muchos frentes, evitar posibles evasiones fiscales, que maniatan el futuro marítimo y portuario y el mercado internacional de nuestro país.

### **3.12 Evolución Portuaria hacia nuevos y modernos conceptos.**

La globalización de la economía mundial, el modelo de desarrollo de apertura económica y liberalización comercial han producido un nuevo impacto en la industria marítima portuaria global. Esto se refleja en un papel protagónico de las grandes empresas navieras, construyendo macro naves (15 mil TEUs), operando terminales portuarias en los principales puertos del mundo, formando alianzas entre ellas a fin de maximizar utilidades (NOL adquirió APL, P/O adquirió CUNARD contenedores y Maersk compró Sea Land), formando empresas de estiba para los terminales en que operan y hasta desarrollando actividades de la cadena logística (transporte, consolidación, almacenamiento, distribución, etiquetado, empaques, y todo aquello que genere un mayor valor agregado), para asegurar la plena satisfacción del cliente y la obtención de mayores beneficios de toda la operación puerta a puerta.

Esta línea de acción y nueva forma de hacer negocios de estas grandes empresas se traslada asimismo hacia los puertos que a su vez, requiere expandir sus actividades, tornándose en un puerto de mayor generación. Los puertos han dejado de ser simples estaciones de transferencias de cargas, de un medio acuático a uno terrestre, y han pasado a ser nódulos de la cadena logística del transporte y la distribución, lo que implica una integración efectiva en la cadena productiva, un desarrollo de nuevas funciones y actividades y el manejo del puerto con un enfoque logístico empresarial que se orienta a acelerar la circulación de las cargas y a reducir sus costos totales del transporte. Este nuevo enfoque ubica al puerto, estratégicamente, en el centro de un

área de desarrollo de la conexión multimodal con las interfases del transporte terrestre, ferroviario, fluvial y aéreo.

Adicionalmente, los puertos modernos han desarrollado un entorno turístico en sus inmediaciones, que no solo atiende al mercado de turistas de los cruceros sino también se han convertido en centros de entretenimiento para la comunidad local. Los puertos con terminales de pasajeros cuentan con una ventaja comparativa adicional al generarse infraestructura y facilidades que cuenten con importantes niveles de inversión. Finalmente, los puertos también aportan un apoyo sustantivo en los procesos de industrialización y generación de empleo productivo mediante sus relaciones conexas con el desarrollo de zonas de actividades industriales, comerciales y logísticas.

Cabría hacer una reflexión y ubicar a nuestro puerto según las perspectivas de expansión en esas diversas líneas de acción. Debemos recordar de un principio básico de la administración de empresas y que todo negocio que no crece tiende a desaparecer. La evolución a esas nuevas formas de actividades es el tercer reto esencial que establece las diversas alternativas de crecimiento de nuestros puertos.

Obviamente que los retos de los puertos de América Latina son mayores y más numerosos, debiéndose igualmente incluir entre ellos las adquisiciones y desarrollo de la tecnología portuaria, el desarrollo coordinado del puerto con la ciudad, la facilitación de la actividad portuaria, incluyendo el mejoramiento con las aduanas, el desarrollo de los recursos humanos y la cooperación internacional, entre otros.

Finalmente, la CIP es el único foro intergubernamental hemisférico que vela por el desarrollo de la cooperación para los puertos. Su ámbito de acción abarca los campos mencionados y muchos más y procura soluciones a los referidos problemas mediante la participación y acción colectiva del gobierno así como de la iniciativa privada.

### **3.13 Manejo integrado de zonas costeras para desarrollo portuario**

Tomando en consideración la globalización y desarrollo portuario, existe un marco para el análisis, como el que sigue:

- 1- Tendencias recientes de la economía mundial y el comercio internacional.
- 2- Rutas marítimas actuales y tendencias futuras del transporte marítimo y terrestre.
- 3- Medio ambiente y puertos, el nuevo contexto.
- 4- Transformaciones recientes en la administración portuaria.

El Sector portuario y el manejo integrado de las zonas costeras, tiene como elementos estructurales:

- 1- Las instalaciones portuarias, sus características y tendencias de crecimiento: inventario, clasificación y capacidad instalada
- 2- La carga marítima, sus características y tendencias de crecimiento
- 3- Relaciones entre el sector portuario, otros usos y actividades de la zona costera: ordenamiento territorial y MIZC
- 4- Impactos ambientales ocasionados por el sector portuario
- 5- Manejo integrado de zonas costeras y administración portuaria

La expansión portuaria y el manejo integrado de las zonas costeras, requieren como una metodología:

- 1- Diagnóstico de necesidades portuarias
- 2- Diagnóstico de la potencialidad de la zona costera para desarrollos portuarios, aspectos ambientales
- 3- Definición de áreas viables para expansión portuaria en la zona costera: zonas de manejo portuario
- 4- Aspectos institucionales

Finalmente, la política y estrategias de expansión y desarrollo portuario en el marco del manejo integrado de zonas costeras, deben estructurarse como:

- 1- Política y estrategias portuarias
- 2- Política y estrategias ambientales
- 3- Política y estrategias de participación social

### **3.14 Hipótesis principales**

El desarrollo portuario condiciona el desarrollo logístico.

El desarrollo logístico es una función de:

La conectividad externa.

La conectividad interna.

Las condiciones de organización de los mercados de transporte y logística.

Las condiciones actuales del desarrollo logístico afectan a la competitividad y a la productividad.

### 3.15 Plan Nacional de Desarrollo Portuario

Al Sistema Portuario Nacional se lo puede definir como el conjunto de personas naturales, entidades públicas o privadas, instalaciones portuarias con bienes muebles e inmuebles, que se destinen a su servicio; infraestructura y todo aquello relacionado directa e indirectamente con las actividades portuarias dentro del territorio nacional. Es parte de la cadena logística del transporte, contribuyendo al desarrollo económico y social nacional, mejorando el nivel de vida de la población, prestando servicios de calidades con valor agregado, competitivas, eficientes, eficaces, oportunas, confiables, sostenibles y seguros. Está integrado por recursos humanos calificados y competentes.

Es indudable que la globalización nos involucra en cambios económicos, políticos y tecnológicos., la economía tiende a concentrarse, orientándose a acentuar los desequilibrios entre las relaciones de los países ricos y pobres lo cual se ve acentuado por el dominio del conocimiento y las comunicaciones, siendo éstos los reales factores de cambio. Se deben diseñar estrategias para disminuir los desequilibrios y transitar al desarrollo sostenible, teniendo como objeto y sujeto a la persona humana y la elevación de su nivel de vida.

Entre las principales corrientes del mundo contemporáneo, encontramos la acelerada internacionalización del capital, los procesos regionales de integración comercial y la descentralización territorial al interior de los estados nacionales. Frente a estas tendencias es imprescindible el manejo de adecuadas estrategias que permitan abrir nuevos horizontes a los agentes productivos, sectores y actividades económicas que sean competitivas, que en el caso contrario, podrían crear más pobreza y desigualdad.

Para ello, debemos orientar las principales actividades productivas en función de la demanda externa o de los centros de consumo más importantes. Asimismo, debemos desarrollar y consolidar la infraestructura de transporte en general y la de los puertos en particular.

Nuestro país ha venido perdiendo su participación relativa en las exportaciones totales en el ámbito mundial, notándose un estancamiento estructural en la exportación de manufacturas. Se requiere incrementar la productividad y el crecimiento debe estar liderado por exportaciones competitivas, para lo cual es indispensable ingresar a los mercados extranjeros.

El sector exportador constituye el eje dinamizador de la actividad productiva interna, con incidencia directa en términos de inversiones, tecnología y empleo así como un importante mecanismo de obtener recursos financieros del exterior en forma autónoma. Sin infraestructura no hay desarrollo.

La falta de financiamiento público de las infraestructuras constituye habitualmente un freno para el avance económico. Por ende, es preciso complementar con recursos privados la modernización y optimización de las mismas, para tratar de convertirlas en el motor del desarrollo económico. Es necesario redefinir inteligentemente las

relaciones con el sector privado, así como mitigar los riesgos, mejorando las condiciones de seguridad en la inversión, especialmente en lo jurídico y en lo fiscal.

Para garantizar el adecuado desarrollo de las infraestructuras, se requiere un marco legislativo regulador, adecuado y respetado; un Plan de Infraestructuras, una cartera de proyectos y la existencia de una entidad proactiva, técnica y responsable de la aplicación y desarrollo de dicho Plan y de sus proyectos.

Importante es recordar la sinergia I+D+I, es decir, innovar, desarrollar e investigar. Si ello se aplica de manera conveniente al Plan de Infraestructuras, concluiremos que de su planificación estratégica y de su implementación, conjuntamente con una asignación de riesgos clara y correcta, así como contando con el respaldo social conveniente, lograremos el éxito del desarrollo de los procesos.

La Iniciativa para la Integración Regional de Sur América (IIRSA) y el Programa de Integración Regional para Centroamérica y México (Plan Puebla-Panamá-PPP), entre otros, son ejemplos decididos de integración y articulación de las cadenas logísticas del transporte en base al desarrollo y modernización de las infraestructuras en beneficio de ofertas exportables regionales y por ende del comercio exterior.

La tendencia estatista ha conducido al hecho de tener una variedad de empresas públicas, que han arrojado cuantiosas pérdidas, las que representan un porcentaje muy importante de nuestra deuda pública externa. De otro lado, al ejercitar el Estado el derecho al manejo empresarial de las principales actividades productivas y de servicios del país, ha absorbido la mayor cantidad de recursos de la economía, administrando ineficientemente el uso de los mismos, descapitalizando la economía y obstaculizando el acceso del sector privado a los diversos sectores productivos y de servicios nacionales.

Nuestra Constitución Política vigente preconiza el pluralismo económico y el rol subsidiario del Estado. Ello nos obliga a debatir y a elaborar un modelo de desarrollo económico que no esté sujeto a vaivenes pendulares de interés político. Debemos dar un mensaje claro de estabilidad general asegurando la estabilidad política y la estabilidad jurídica, para lograr de esa manera el flujo de inversiones.

Se deberá introducir con carácter de urgencia reformas estructurales vitales, teniendo en consideración factores determinantes para que crezca sostenidamente la economía, la cual enfrenta dos grandes desafíos: reducir la pobreza y aumentar el empleo.

En este contexto, es un hecho demostrado que la única manera de revertir la situación de pobreza que afecta a más de la mitad de la población y generar expectativas acordes con el crecimiento demográfico, es a través de la inversión privada.

La importancia de los puertos dentro de la economía de un país es un hecho incuestionable, dada la relevancia que a nivel mundial tiene el transporte marítimo, pues en casi todas las economías, el mayor porcentaje del total de las exportaciones e importaciones de bienes se realiza por vía marítima. El transporte marítimo depende

de los puertos para sus operaciones, siendo las instalaciones portuarias los puntos clave que actúan como intercambiadores entre el transporte marítimo y los otros nodos de la cadena logística del transporte. Por tanto, para disponer de un modo de transporte marítimo eficiente, es necesario garantizar un buen funcionamiento de los puertos.

El objetivo básico de un puerto es proporcionar un traslado rápido y seguro, principalmente de mercancías a través de sus instalaciones, de forma que se minimicen los tiempos de espera y se proporcionen los servicios necesarios al mínimo costo posible, con la finalidad de reducir los costos de almacenamiento. De hecho, los puertos son sistemas multidimensionales, los cuales para funcionar adecuadamente deben estar incorporados en una cadena logística integral.

Un puerto eficiente además de la infraestructura, la superestructura y el equipamiento, requiere comunicaciones adecuadas, hoy denominada infoestructura; seguridad con niveles de estandarización internacional, equipo directivo motivado y una fuerza laboral suficientemente calificada.

Durante las últimas décadas se han producido transformaciones importantes en el transporte que han alterado profundamente el sector portuario. El proceso de contenedorización ha abaratado sustancialmente los costos de manipulación de la mercancía a través de los puertos, obligando a éstos a transformarse y a invertir en capital específico (grúas de contenedores, reforzamiento de muelles, etc.). Por otra parte, las economías de escala que se obtienen en el transporte con buques especializados, tanto de contenedores como de graneles (*bulk carriers*), han llevado a que se produzcan aumentos importantes en el tamaño de las naves que requieren inversiones en los puertos en infra y superestructuras para poder brindarles servicio.

Estas transformaciones en los puertos han generado una situación de elevada competencia en el sector, especialmente entre aquellos puertos grandes dotados con instalaciones para atender el tráfico de navieras que operan líneas regulares de larga distancia (*deep sea traffic*). Los puertos modernos han dejado en general de tener una situación de influencia o *hinterlands*, ya que el desarrollo de cadenas integradas de transporte ha reducido el tamaño de estas zonas de influencia. Por tanto, los puertos actuales deben ser competitivos a la hora de hacer combinaciones óptimas de tiempo/precio para las empresas que demandan sus servicios; de lo contrario, podrían ser desplazados fácilmente del mercado por otros puertos rivales.

Para lograr lo anterior, los puertos deberán regirse por cinco principios básicos universalmente reconocidos, que son:

□ Flexibilidad: la organización deberá ser diseñada de forma tal que pueda fácilmente adaptarse a los cambios tecnológicos e institucionales que se producen en las naves y en las cargas y en sus sistemas de manipulación y transporte;

- Rapidez: el sistema de operación debe tener como objetivo fundamental que tanto las naves como las cargas que por él transitan, permanezcan el menor tiempo posible en el puerto;
- Seguridad: deben disponer de sistemas que permitan a las naves y a las cargas operar con el máximo rango de seguridad, en cuanto a las maniobras que realizan las naves como a la custodia de la carga, evitando daños, mermas y pérdidas por robos u otras razones así como a la protección física de las personas que laboran y se desplazan en el recinto portuario;
- Calidad de Servicio: los servicios portuarios deben ser prestados sin llegar a una tasa de ocupación con niveles de congestión y saturación;
- Economía: las condiciones exigidas para el óptimo cumplimiento de los anteriores principios básicos, deben cumplirse a costos razonables, tanto para los usuarios como para el país. La necesidad creciente por parte de los Estados de reducir sus gastos y el concepto de subsidiariedad que la mayoría de ellos recoge en sus normas legales de mayor jerarquía, ha llevado a muchos países a buscar la participación activa de la iniciativa privada, no sólo en la provisión de servicios portuarios, sino también en la construcción y desarrollo de nuevas infraestructuras portuarias.

Ante lo expuesto, el reto para el SPN es diseñar puertos modernos y competitivos con activa inversión, participación del sector privado y con mecanismos de regulación que garanticen eficientemente el uso de la infraestructura de titularidad y de uso público; caso contrario, habríamos perdido la oportunidad histórica de impulsar el desarrollo del país.

El Sistema Portuario Nacional debe imponerse como misión, la satisfacción de la demanda portuaria proporcionando la infraestructura, superestructura y equipos requeridos para facilitar las actividades y servicios portuarios en instalaciones portuarias eficaces, eficientes, confiables y oportunas, para satisfacer las necesidades del comercio marítimo.

### **3.15.1 Análisis FODA del SPN**

#### **Fortalezas**

1. Ubicación geográfica estratégica de los puertos ecuatorianos en la costa oeste de Sur América.
2. Condición del Ecuador como país marítimo, ubicado en la cuenca del Pacífico; país amazónico, con una hoya hidrográfica de ríos navegables y país interoceánico en razón de su interconexión a hoyas hidrográficas de la región sudamericana con salida al Océano Atlántico a través del río Amazonas.
3. Buenas condiciones meteorológicas, climatológicas y oceanográficas del litoral marítimo, comparadas con las de otros litorales.
4. Política portuaria que promueve y alienta la inversión privada.

5. Rutas marítimas liberalizadas que permiten el acceso al mercado naviero de líneas marítimas internacionales.
6. Constitución de la APN.

### **Oportunidades**

1. Complementariedad natural de las economías regionales, la que en base al desarrollo del eje multimodal del Amazonas, permitirá que la carga brasilera llegue a los puertos asiáticos a través de los puertos nacionales.
2. Potencial ubicación de los puertos ecuatorianos para convertirse en puerta de ingreso y salida de carga perteneciente a los países vecinos.
3. Presencia de zonas marítimas de aguas profundas en el litoral nacional.
4. Resultados derivados de acuerdos de libre comercio.
5. Implementación de la iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA).
6. Creciente interés de grupos inversionistas extranjeros y nacionales por participar en el negocio portuario nacional.

### **Debilidades**

1. Inadecuada infraestructura e ineficiente equipamiento de los puertos.
2. Delimitación confusa de las competencias establecidas en la Ley del SPN.
3. Inexistencia de centros de capacitación portuaria descentralizados.
4. Sobrecostos logísticos.
5. Limitadas (congestionadas) vías de acceso a los puertos.
6. Capacidad de expansión territorial seriamente limitada por el desarrollo urbano en la mayoría de los puertos.
7. Insuficiente espacio para el manipuleo y almacenamiento de contenedores.
8. Falta de un sistema de intercambio electrónico de información (EDI).
9. Inexistencia de un Plan Nacional de Desarrollo Portuario.
10. Cargamentos marítimos reducidos en comparación a las grandes rutas de transporte marítimo y en consecuencia reducida demanda portuaria en las rutas relevantes.

### **Amenazas**

1. Concentración creciente de los cargamentos marítimos en puertos Hub del Hemisferio Norte.
2. Mejora constante de la eficiencia portuaria en los puertos de Colombia y Perú.
3. El crecimiento de las exportaciones e importaciones de los países vecinos.
4. Tendencia de las líneas navieras a recalar principalmente en puertos concentradores más eficientes.

<sup>4</sup> Alinport: empresa perteneciente al consorcio español Albacora S.A., uno de los mayores grupos atuneros del mundo, cuyo presidente es Don Ignacio Lachada.

<sup>5</sup> Jan Hoffman: experto naviero que presta sus servicios en la CEPAL.



## CAPITULO IV

### **FACTIBILIDAD REGLAMENTARIA PARA LA CREACIÓN DE UN ÓRGANO SUPRAMINISTERIAL PARA LA ADMINISTRACIÓN DEL DESARROLLO PORTUARIO.**

#### **4.1 Sección I: Disposiciones generales**

ARTICULO 1º. La Dirección General de la actividad portuaria, pública y privada, estará a cargo de las autoridades de la República (que se establecen en el presente Reglamento), que intervendrán en ella para planificarla y racionalizarla, de acuerdo con la ley.

1.1 El principio de la autonomía de la voluntad privada no es absoluto, toda vez que su aplicación se limita por razones de orden público y de buenas costumbres; puesto que en el caso de la actividad portuaria, la creación, el mantenimiento y el funcionamiento de los puertos son de interés público, el que siempre debe prevalecer sobre el interés privado.

1.2 Tanto las entidades públicas, como las empresas privadas, pueden constituir sociedades portuarias, para construir, mantener y operar puertos, terminales portuarios, o muelles, y para prestar todos los servicios portuarios en los términos de esta ley.

1.3 A ninguna persona se le exigirá ser miembro de asociaciones, gremios o sindicatos, ni tener permiso o licencia de autoridad alguna para trabajar en una sociedad portuaria. A ninguna sociedad portuaria y a ningún usuario de los puertos, se obligará a emplear más personas de las que considere necesarias.

1.4 En ningún caso se obligará a las sociedades portuarias a adoptar tarifas que no cubran sus costos y gastos típicos de la operación portuaria, incluyendo la depreciación, y que no remuneren en forma adecuada el patrimonio de sus accionistas. Pero no se permitirá que esas sociedades se apropien las utilidades provenientes de prácticas restrictivas de la competencia.

1.5 Las sociedades portuarias, oficiales, particulares y mixtas y los operadores portuarios, que desarrollen actividades en los puertos de servicios públicos, deben adelantarlas de acuerdo con reglas de aplicación general, que eviten privilegios y discriminaciones entre los usuarios de sus servicios; y abstenerse de toda práctica que tenga la capacidad, el propósito o el efecto de generar la competencia desleal o crear prácticas restrictivas de la misma.

1.6 Las entidades públicas pueden aportar capital y constituir garantías a las Sociedades Portuarias en los términos de esta ley; pero ni las sociedades portuarias oficiales, ni las mixtas, recibirán u otorgarán privilegios o subsidios de tales entidades o en favor de ellas.

**ARTICULO 2º. Planes de Expansión Portuaria.** El Ministerio de Obras Públicas y Transporte presentará al CONPES para su aprobación, cada dos años, los planes de expansión portuaria que se referirán a:

2.1. La conveniencia de hacer inversiones en nuevas instalaciones portuarias para facilitar el crecimiento del comercio exterior ecuatoriano, para reducir el impacto de los costos portuarios sobre la competitividad de estos productos en los mercados internacionales y los precios al consumidor nacional; para aprovechar los cambios en la tecnología portuaria y de transporte y para conseguir el mayor uso posible de cada puerto.

2.2. Las regiones en que conviene establecer puertos para reducir el impacto ambiental y turístico de éstos, y para tener en cuenta los usos alternativos de los bienes públicos afectados por las decisiones en materia portuaria. Los planes sin embargo, no se referirán a localizaciones específicas.

2.3. Las inversiones públicas que deben hacerse en actividades portuarias y las privadas que deben estimularse. Los planes sin embargo no se referirán, en lo posible, a empresas específicas.

2.4. Las metodologías que deben aplicarse de modo general al establecer contraprestaciones por las concesiones portuarias.

2.5. Las metodologías que deben aplicarse del modo general al autorizar tarifas a las sociedades portuarias; o los criterios que deben tenerse en cuenta antes de liberar el señalamiento de tarifas.

2.6 Las inversiones públicas que se hagan, las concesiones que se otorguen, las contraprestaciones que se establezcan y las tarifas que se autoricen, se ceñirán a tales planes. Los planes de expansión portuaria se expedirán por medio de Decretos Reglamentarios de los planes y programas de desarrollo económico y social de los de obras públicas que apruebe el Congreso, y de esta ley. En ausencia de los planes que debe expedir el Congreso, se harán por Decreto Reglamentario de esta ley.

**ARTICULO 3º. Condiciones Técnicas de Operación.** Corresponde al Superintendente General de Puertos, de conformidad con esta ley, definir las condiciones técnicas de operación de los puertos, los procedimientos para la inspección de instalaciones portuarias y de naves en cuanto a bodegas, carga y estiba; manejo de carga; facturación; recibo, almacenamiento y entrega de carga; servicios a las naves; prelación y reglas sobre turnos, atraque y desatraque de naves; períodos de permanencia; tiempo de uso de los servicios; documentación; seguridad industrial, etc., en cuanto no se oponga a lo dispuesto en la presente ley. Tales resoluciones deben tener como objetivo:

3.1. Facilitar la vigilancia sobre las operaciones de las sociedades portuarias y de los usuarios de los puertos.

3.2. Garantizar la operación de los puertos durante las 24 horas de todos los días del año.

3.3. Propiciar los aumentos de la eficiencia y el uso de las instalaciones portuarias.

3.4. Efectuar la introducción de innovaciones tecnológicas en actividades portuarias. Salvo cuando la ley disponga lo contrario, no se requerirán permisos previos de la Superintendencia General de Puertos para realizar actividades portuarias; pero la Superintendencia podrá exigir garantías de que tales actividades se adelantarán de acuerdo con la ley, los reglamentos y las condiciones técnicas de operación.

**ARTÍCULO 4º- Asociaciones Portuarias y obras necesarias, para el beneficio común.** Las sociedades portuarias podrán asociarse de modo transitorio o permanente, en cualesquiera de las modalidades que autoriza la ley, con el propósito de facilitar el uso común de las zonas marinas adyacentes a los puertos y embarcaderos, construyendo obras tales como dragado, relleno y obras de ingeniería oceánica, y prestando los servicios de beneficio común que resulten necesarios. Salvo en lo que posteriormente se disponga, tales asociaciones no podrán limitar en forma alguna los derechos de terceros.

4.1 Corresponde a las sociedades portuarias, asumir en proporción del valor de los beneficios que reciban de las concesiones o autorizaciones, los costos de las obras y servicios de beneficio común. Las obras se harán siempre de acuerdo con un plan, que debe ser aprobado por el Superintendente General de Puertos, previo concepto de la Dirección General de la Marina Mercante y de la entidad encargada especialmente de la preservación del medio ambiente en el sitio donde se han de realizar las obras, dentro de los noventa (90) días siguientes a la solicitud.

4.2 Las sociedades portuarias y demás titulares de autorizaciones, podrán construir las obras y prestar los servicios de beneficio común, bien directamente o bien por contratos con terceros, o encomendándolas a una de las asociaciones a las que se alude en el inciso primero de este artículo. Si alguna de las sociedades o de los titulares de autorizaciones que han de beneficiarse con tales obras o servicios, anunciare su renuncia a realizarlos o a pagarlos, los interesados podrán pedir al Superintendente General de Puertos que les autorice su realización, el presupuesto respectivo y el reparto de los costos en proporción a los beneficios. Si el Superintendente accede a la solicitud, designará un interventor de obras y fijará sus funciones y remuneración, que correrá por cuenta de quien vaya a hacerse cargo de la tarea.

4.3 Si algunos de los beneficiarios no sufraga en la oportunidad debida parte de los costos que resulte a su cargo, el representante legal de la asociación portuaria de la que haga parte, o el interventor designado por el Superintendente General de Puertos, certificará el monto de deuda y ese certificado, prestará mérito ejecutivo; el Superintendente General de Puertos podrá declarar la caducidad de la concesión o autorización del renuente o moroso.

ARTICULO 5°. **Definiciones.** Para la correcta interpretación y aplicación de la ley, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

5.1. Actividad portuaria: Se consideran actividades portuarias la construcción, operación y administración de puertos, terminales portuarios; los rellenos, dragados y obras de ingeniería oceánica; y, en general, todas aquellas que se efectúan en los puertos y terminales portuarios, en los embarcaderos, en las construcciones que existan sobre las playas y zonas de bajamar, y en las orillas de los ríos donde existan instalaciones portuarias.

Consulta sobre delimitación de competencias entre la Dirección General de la Marina Mercante y la Superintendencia General de Puertos:

La Superintendencia General de Puertos será la dependencia oficial competente para otorgar por medio de resolución motivada, las concesiones portuarias sobre las instalaciones que han sido incorporadas al concepto de puerto que define el num. 5.11 del artículo 5. Todas las demás actividades deben ser autorizadas, vigiladas y controladas de conformidad con la ley, por la Dirección General de la Marina Mercante.

5.2. Concesión portuaria. Es un contrato administrativo en virtud del cual el Estado, por intermedio de la Superintendencia General de Puertos, permitirá que una sociedad portuaria ocupe y utilice en forma temporal y exclusiva las playas, terrenos de bajamar y zonas accesorias a aquéllas o éstos, para la construcción y operación de un puerto a cambio de una contraprestación económica a favor del Estado y de los municipios donde operen los puertos.

5.3. Eficiencia en el uso de las instalaciones portuarias: Es la relación entre la unidad de carga y la unidad de tiempo que existe en las operaciones de transferencia de la carga, desde la nave a tierra y viceversa; o desde el muelle hasta el sitio de almacenamiento; o la medida de tiempo de permanencia de una embarcación en los muelles del puerto, o de la carga en los almacenes del puerto.

5.4. Embarcadero: Es aquella construcción realizada, al menos parcialmente, sobre una playa o sobre las zonas de bajamar o sobre las adyacentes a aquéllas o éstas, para facilitar el cargue y descargue, mediato o inmediato, de naves menores.

5.5. Marinas. Embarcaderos definidos al atraque de naves menores con fines de recreación y turismo.

5.6. Monopolio natural. Un puerto tiene un monopolio natural cuando su capacidad es tan grande, en relación con la de otros puertos que sirven a la misma región, que puede ofrecer sus servicios con costos promedios inferiores a los de los demás.

5.7. Muelle privado. Es aquella parte de un puerto que se facilita para el uso exclusivo de un usuario con el propósito de facilitar el cargue y descargue, mediato o inmediato, de naves.

5.8. Naves. Las construcciones idóneas para la navegación.

5.9. Operador portuario. Es la empresa que presta servicios en los puertos, directamente relacionados con la entidad portuaria, tales como cargue y descargue, almacenamiento, practicaje, remolque, estiba y desestiba, manejo terrestre o porteo de la carga, dragado, clasificación, reconocimiento y usería.

5.10. Plataforma flotante. Estructura o artefacto sin propulsión propia que sobrenada, destinada a prestar servicios que faciliten las operaciones portuarias.

5.11. Puerto. Es el conjunto de elementos físicos que incluyen obras como canales de acceso, instalaciones de servicios, que permiten aprovechar un área frente a la costa o ribera de un río en condiciones favorables para realizar operaciones de cargue y descargue de toda clase de naves, intercambio de mercancía entre tráfico terrestre, marítimo y/o fluvial. Dentro del puerto quedan los terminales portuarios, muelles y embarcaderos.

5.12. Puerto de cabotaje. Es aquel que sólo puede utilizarse operaciones entre puertos ecuatorianos.

5.13. Puerto fluvial. Es el lugar situado sobre la ribera de una vía fluvial navegable, adecuado y acondicionado para las actividades fluviales.

5.14. Puerto privado. Es aquel en donde sólo se prestan servicios a empresas vinculadas jurídica o económicamente con la sociedad portuaria propietaria de la infraestructura.

5.15. Puerto público. Es aquel en donde se prestan servicios a todos quienes están dispuestos a someterse a las tarifas y condiciones de operaciones.

5.16. Puerto habilitado para el comercio exterior. Es aquel por el cual pueden realizarse operaciones de comercio exterior.

5.17. Puerto oficial. Es aquel cuya infraestructura pertenece a una sociedad portuaria en donde alguna entidad pública posea más del 50% del capital. Los puertos oficiales pueden ser de servicio público o de servicio privado.

5.18. Puerto particular. Es aquel cuya infraestructura pertenece a una sociedad portuaria en donde los particulares poseen más del 50% del capital. Los puertos particulares pueden ser de servicio público o de servicio privado.

5.19. Sociedad portuaria. Son sociedades anónimas, constituidas con capital privado, público, o mixto, cuyo objeto social será la inversión para la construcción y mantenimiento de los puertos y su administración. Las sociedades portuarias podrán también prestar servicios de cargue y descargue, de almacenamiento en puertos y otros servicios directamente relacionados con la actividad portuaria.

5.20. Sociedad portuaria oficial. Es aquella cuyo capital pertenece en más del 50% a entidades públicas.

5.21. Sociedad portuaria particular. Es aquella cuyo capital pertenece en más del 50% a personas privadas.

5.22. Usuarios del puerto. Son los armadores, los dueños de la carga, los operadores portuarios y, en general, toda persona que utiliza las instalaciones o recibe servicios en el puerto.

5.23. Vinculación jurídica o económica. Es la que existe entre una sociedad matriz y su filial o subordinada, en los términos del Código de Comercio y de las normas que lo completen o reformen.

5.24 Terminal petrolero. Aquel que sirve para las operaciones de carga y descarga de los buques que transportan combustibles.

## **4.2 Sección II: De la concesión portuaria**

ARTICULO 6°. **Concesionarios.** Sólo las sociedades portuarias podrán ser titulares de concesiones portuarias. Todas las sociedades portuarias, oficiales, particulares o mixtas, requieren de una concesión para ocupar y usar en sus actividades las playas y las zonas de borde costero.

6.1 La DIGMER continuará otorgando concesiones y permisos de construcción para el desarrollo de actividad marítima no considerada como portuarias de acuerdo con la Ley.

ARTICULO 7°. **Monto de la Contraprestación.** Periódicamente el Gobierno Nacional definirá, por vía general en los planes de expansión portuaria, la metodología para calcular el valor de las contraprestaciones que deben dar quienes se beneficien con las concesiones portuarias.

Esta contraprestación se otorgará al Estado y a los sectores en donde opere el puerto. Para efecto de la metodología, el Gobierno deberá tener en cuenta la escasez de los bienes públicos utilizables, los riesgos y costos de contaminación, los usos alternativos, y las condiciones físicas y jurídicas que deberían cumplirse para poder poner en marcha y funcionamiento el terminal portuario. Una vez establecido el valor de la contraprestación, no deberá ser susceptible de modificación. Todas las sociedades portuarias pagarán una contraprestación por las concesiones portuarias. Sin embargo:

7.1. Si el Estado lo acepta, una sociedad portuaria puede pagar en acciones el monto de la contraprestación durante el período inicial de operaciones, y sin que el

porcentaje del capital que el estado adquiera por este sistema, llegue a exceder del 20% del capital social.

7.2. Las demás entidades públicas que hagan parte de sociedades portuarias, podrán incluir en sus respectivos presupuestos apropiaciones para aumentar su participación en el capital facilitando así el pago la contraprestación.

7.3. La metodología para establecer el monto de la contraprestación que deben cancelar las sociedades portuarias, debe contemplarlo el Plan de Expansión Portuaria.

**ARTICULO 8°. Plazo y reversión.** El plazo de las concesiones será de veinte años por regla general. Las concesiones podrán ser prorrogables por períodos similares. El plazo excepcionalmente podrá ser mayor a juicio del Gobierno, dependiendo del monto de la inversión

8.1 Todas las construcciones e inmuebles por destinación que se encuentren habitualmente instalados en las zonas de uso público objeto de concesión, serán cedidos gratuitamente al Estado, en buenas condiciones de operación, al terminar aquella.

**ARTICULO 9°. Petición de concesión.** Las personas que deseen que se otorgue una concesión portuaria, harán la petición respectiva a la Superintendencia General de Puertos. La solicitud debe llenar los siguientes requisitos:

9.1. Acreditar la existencia y representación legal del peticionario, quien deberá ser una sociedad portuaria.

9.2. Precisar la ubicación, linderos y extensión del terreno que se pretende ocupar con las construcciones y las zonas adyacentes de servicio.

9.3. Describir en forma general el proyecto, señalando sus especificaciones técnicas, principales modalidades de operación, y los volúmenes y clase de carga a que se destinará.

9.4. Los servicios a prestarse serán al público en general.

9.5. Presentar estudios preliminares sobre el impacto ambiental del puerto que se desea construir y comprometerse a realizar estudios detallados si se le aprueba la concesión, y adoptar las medidas de preservación que se le impongan.

9.6. Garantizar en los términos que establezca el reglamento, que en caso de obtener la concesión, se constituirá una sociedad portuaria y que todas las obras necesarias para el cabal funcionamiento del puerto se iniciarán y terminarán en un plazo preciso. El plazo se establecerá teniendo en cuenta, entre otros factores, la posibilidad jurídica y práctica de disponer de los terrenos necesarios para hacer efectiva la concesión.

9.7. Indicar el plazo para el que se desea la concesión.

9.8. Acreditar que los datos a que se refieren los numerales 9.2, 9.3 y 9.4, así como el sentido general de la solicitud han sido publicados en dos días distintos, con intervalos de diez días entre cada publicación, en dos periódicos de circulación nacional, para que los terceros que tengan interés en la concesión, o que puedan ser afectados por ella, expresen sus opiniones y hagan valer sus derechos.

**ARTICULO 10°. Intervención de terceros y de las autoridades.** Dentro de un tiempo prudencial, después de la fecha de la última publicación, cualquier persona natural que acredite un interés puede oponerse a la solicitud, o presentar una petición alternativa, cumpliendo los mismos requisitos previstos para la solicitud original. Transcurrido ese tiempo en el cual se puede formular oposiciones o presentar propuestas alternativas, se abrirán públicamente los sobres que contengan los datos confidenciales, y se citará siempre, para que expresen su opinión sobre la conveniencia y legalidad de las solicitudes, al Alcalde del Municipio donde se pretenda desarrollar el proyecto, a las entidades que tengan la función especial de velar por el medio ambiente en la respectiva región; al Director General de Turismo del país; al Director General de la DIGMER y al Director General de Aduanas del Ecuador.

10.1 Las autoridades mencionadas en el inciso anterior tendrán un plazo algo menor, contado a partir de la fecha en que la Superintendencia General de Puertos les envíe la citación, para emitir sus conceptos; si al cabo de ese plazo la Superintendencia General de Puertos no los hubiere recibido, continuará el procedimiento sin los que falten, y se promoverá investigación disciplinaria contra quien no haya emitido su concepto. La Superintendencia General de Puertos no está obligada a acoger los conceptos o recomendaciones que emitan las autoridades a las que se refiere este inciso.

**ARTICULO 11°. Negativa de la concesión.** En el evento de que la petición original y las alternativas resulten contrarias a la ley, al plan de expansión portuaria, o que tengan un impacto ambiental adverso o puedan causar un daño ecológico, u ofrezcan inconvenientes que no puedan ser remediados, así lo manifestará la Superintendencia General de Puertos, en acto motivado en forma precisa que se notificará a quienes hubieren intervenido en la actuación.

**ARTICULO 12°. Aprobación de la concesión.** Luego de un determinado tiempo posterior a la fecha de la solicitud inicial, el Superintendente General de Puertos expedirá una resolución en la que indicará los términos en los que se otorgará la concesión. Tales términos incluirán los plazos, las contraprestaciones, las garantías y las demás condiciones de conservación sanitaria y ambiental, y de operación, a que debe someterse la sociedad portuaria a la que haya que otorgarse la concesión. La resolución que aprueba la concesión se comunicará al peticionario, a las autoridades a que se refiere el artículo anterior, y a todos los intervinientes.



12.1 Una vez analizada la solicitud, cualquiera de las autoridades a las que se refiere el artículo 10, podrá oponerse a ella, por motivos legales o de conveniencia, para posteriormente en escrito razonado remitirlo al Superintendente General de Puertos. Este consultará a las otras autoridades y hará una evaluación de ella, y la presentará al Consejo Nacional de Política Económica y social para que decida. La decisión del Consejo se expresará por medio de resolución sobre si debe continuarse o no el trámite y, en caso sobre cuáles serán los términos de la concesión que se ofrezca.

12.2 Si la decisión del Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos, hubiere sido la de continuar el trámite, el Superintendente General de Puertos ofrecerá, entonces, al proponente que presente la propuesta que mejor se ajuste a la conveniencia del proyecto, la posibilidad de acogerse a los términos de la concesión. Si éste no manifiesta su aceptación dentro de los 10 días siguientes a la comunicación de los términos, se presumirá su rechazo y los ofrecerá a los demás, sucesivamente, teniendo en cuenta la conveniencia de las propuestas, por el mismo número de días contados a partir del siguiente a aquel en que se conozca o se presuma el rechazo del solicitante anterior, hasta que uno los acepte, o hasta que todos lo hayan rechazado. En este último evento, finalizará el procedimiento administrativo que podrá iniciarse de nuevo en cualquier tiempo, cumpliendo los requisitos previstos en los artículos 9 y 10.

**ARTICULO 13°. Oferta oficiosa de la concesión.** El Superintendente General de Puertos, de oficio puede ofrecer al público una concesión portuaria, previa consulta de las autoridades a las que se refiere el artículo 10. Para ello, publicará en dos diarios de circulación nacional, en dos días diferentes, con intervalos no mayores de 5 días entre cada publicación, los términos mínimos en los que estaría dispuesta a otorgar la concesión, y los requisitos que deban llenar y las garantías que deban constituir los interesados en recibirla. Una vez publicados los términos de la concesión, no será posible modificar los avalúos catastrales de los predios a los que ella se refiera. Si alguna de las autoridades a las que alude el inciso segundo del artículo 10 no está conforme con las condiciones propuestas, podrá formular una oposición, que se tramitará y decidirá en la forma prevista en el artículo anterior. Las propuestas se mantendrán en secreto hasta el día en que haya de comenzar la evaluación de todas. Si no hay oposición de las autoridades o de terceros que deba ser atendida, el Superintendente General de Puertos otorgará la concesión al proponente cuya propuesta satisfaga mejor el conjunto de los objetivos y criterios de la ley.

**ARTICULO 14°. Otorgamiento formal de la concesión.** La concesión se otorgará por medio de resolución motivada a la sociedad anunciada por el solicitante favorecido. En la resolución se indicarán con toda exactitud los límites, las características físicas y las condiciones especiales de operación del puerto que se autoriza.

14.1 Si los autorizados no cumplen en los plazos previstos los requisitos necesarios para que se otorgue formalmente la concesión, caducará todo derecho a ella. Si hay motivos graves que lo justifiquen, debidamente calificados por el

Superintendente General de Puertos, se aceptará que otras personas tomen en la sociedad que va a recibir la concesión el lugar de alguno de los socios anunciados en la solicitud, pero no se admitirán reducciones en el capital ofrecido.

**ARTICULO 15°. Efectos de la concesión.** Una vez en firme el contrato administrativo que otorgue una concesión, no será necesario permiso de funcionamiento ni acto adicional alguno de autoridad administrativa del orden nacional, sin perjuicio de aquellos permisos que deba proferir la autoridad local, para adelantar las construcciones propuestas, ni para operar el puerto. La Superintendencia General de Puertos vigilará el correcto adelanto de la obras. Las autoridades nacionales, departamentales, municipales o distritales, prestarán toda la colaboración que se requiera.

**ARTICULO 16°. Expropiación y aporte de terrenos aledaños.** Se declara de interés público la adquisición de los predios de propiedad privada necesarios para establecer puertos. Si la sociedad a la que se otorga una concesión portuaria no es dueña de tales predios, deberá iniciar conversaciones con las personas que aparezcan como titulares de derechos reales sobre ellos, para conseguir que voluntariamente los vendan o aporten a la sociedad. Transcurridos treinta días a partir del momento en el que se comunicó a los titulares de derechos reales la intención de negociar con ellos, si la negociación no ha sido posible, se considerará fracasada y la Nación, a través del Superintendente General de Puertos, o cualquier entidad pública capacitada legalmente para ser socia de una sociedad portuaria, podrá expedir un acto administrativo y ordenar la expropiación.

16.1 Ejecutoriado el acto administrativo que ordene la expropiación, la entidad pública dispondrá de treinta días para presentar demanda de expropiación ante el Tribunal que ejerza jurisdicción en el territorio donde se encuentra el predio. Al cabo de ese término caducará la facultad de pedir judicialmente la expropiación con base en el acto administrativo mencionado.

16.2 El procedimiento de expropiación de que habla este artículo, se seguirá con arreglo a lo dispuesto en el libro 3, sección primera, título XXIV, del Código de Procedimiento Civil, y las normas que lo complementan o sustituyan, salvo en lo siguiente:

16.3 Con la demanda se presentarán no sólo los anexos señalados por la Ley, sino todos los antecedentes del acto administrativo que ordenó la expropiación.

16.4 La entrega de los inmuebles podrá ordenarse en el auto admisorio de la demanda, cuando el demandante así lo solicite, y consigne a órdenes del Tribunal, como garantía del pago de la indemnización, una suma igual al avalúo catastral vigente más un 50%.

16.5 De la demanda se dará traslado al demandado por diez días.

16.6 En la sentencia el Magistrado se pronunciará también sobre las pretensiones de nulidad, restablecimiento del derecho y reparación del daño que hubieren presentado en reconvención los demandados al contestar la demanda. Si prosperare la pretensión de nulidad, se abstendrá de decretar la expropiación.

16.7 Los predios de las entidades públicas que sean necesarios para establecer puertos también podrán ser expropiados por este procedimiento, si sus representantes no desean venderlos o aportarlos voluntariamente. Pero antes de dictar el acto administrativo que ordene la expropiación será preciso que el Consejo de Política Económica y Social resuelva que esos predios no están prestando servicios, o que si lo están prestando, su uso para fines portuarios reporta mayor utilidad social.

**ARTICULO 17°. Cambio en las condiciones de la concesión.** Para que una sociedad portuaria pueda cambiar las condiciones en las cuales se le aprobó una concesión portuaria, debe obtener permiso previo y escrito de la Superintendencia General de Puertos, que sólo lo otorgará si con ello no se infiere perjuicio grave e injustificado a tercero, y si el cambio no es de tal naturaleza que desvirtúe los propósitos de competencia en los que se inspiran los procedimientos descritos en los artículos 9, 10, 11 y 12 de esta ley. Al hacer cualquier cambio en las condiciones de la concesión podrá variarse la contraprestación que se paga a la Nación, así como el plazo.

**ARTICULO 18°. Caducidad de la concesión.** La Superintendencia General de Puertos podrá declarar la caducidad de una concesión portuaria cuando en forma reiterada se incumplan las condiciones en las cuales se otorgó, o se desconozcan las obligaciones y prohibiciones a las cuales el concesionario está sujeto, en forma tal que se perjudique gravemente el interés público. La caducidad de una concesión portuaria se decretará mediante resolución motivada contra la cual sólo procede recurso de reposición.

Doctrina: Incumplimiento del Concesionario; caducidad. Si el concesionario no cumple debidamente sus obligaciones, puede llegar a declararse la caducidad de la concesión. En cierta medida la caducidad equivale a la condición resolutoria implícita del derecho civil, pero con un régimen jurídico del derecho público, adecuado a la naturaleza y peculiaridades de la concesión de servicio público.

18.1 Dada la trascendencia de esa extinción anticipada de la concesión y las perturbaciones que siempre origina en el funcionamiento del servicio, es una medida que debe usarse con gran prudencia, sólo cuando exista incumplimiento grave del concesionario, evidenciando real incapacidad para cumplir el servicio, y esté claramente comprobado. En caso de no respetarse esos principios la caducidad es ilícita.

18.2 Por las mismas razones admítase que la caducidad debe estar precedida de una notificación o intimación al concesionario, para que en plazo razonable cese en el incumplimiento.

18.3 Para que pueda declararse la caducidad no se requiere estipulación expresa en la concesión siendo una potestad administrativa de principio. Además, son nulas las cláusulas que excluyan la posibilidad de declararla.

#### **4.3 Sección III: Del régimen tarifario**

**ARTICULO 19°. Señalamiento de Tarifas.** Las sociedades portuarias pueden establecer las tarifas por el uso de la infraestructura portuaria dentro de Las reglas del presente artículo.

19.1 Mientras no se haya decretado la libertad de tarifas, la Superintendencia General de Puertos establecerá y revisará periódicamente, de conformidad con el plan de expansión portuaria debidamente aprobado por el CONPES, fórmulas generales para el cálculo de tarifas en las sociedades portuarias que operan puertos de servicio público. Estas fórmulas reconocerán la necesidad de que las tarifas cubran todos los costos y gastos típicos de la operación portuaria, la depreciación, y una remuneración a la inversión del concesionario, comparable con la que éste podría obtener en empresas semejantes de Colombia o del exterior. Las fórmulas de cálculo de las tarifas no harán diferencia por razón del destino o procedencia de la carga, ni por el hecho de que ésta sea de importación o exportación, ni por la nacionalidad del buque.

19.2 Las sociedades portuarias establecerán y modificarán sus tarifas de acuerdo con estas fórmulas, sin necesidad de autorización previa, y darán aviso a la Superintendencia General de Puertos de cualquier variación que establezcan, justificándola.

19.3 Si el Superintendente General de Puertos encuentra que las tarifas no se ajustan a las fórmulas pertinentes o que hubo modificaciones no justificadas, fijarán por intermedio de la Superintendencia General de Puertos la tarifa correspondiente, impondrá las sanciones pertinentes y si es del caso, obligará a las sociedades portuarias a reintegrar a los usuarios las sumas indebidamente recibidas.

19.4 Al establecer sus tarifas, las sociedades portuarias deberán publicarlas en dos ocasiones con intervalos no mayores de cinco días entre cada publicación, en dos periódicos de amplia circulación nacional, con treinta días de antelación a la fecha en que deban empezar a regir.

19.5 Las sociedades portuarias que operan puertos de servicio privado podrán fijar libremente sus tarifas, pero mantendrán informada sobre ellas a la Superintendencia General de Puertos.

**ARTICULO 20°. Libertad de las tarifas.** Cuando el Gobierno nacional en un "Plan de Expansión Portuaria" determine que el número de sociedades portuarias y la oferta de servicios de infraestructura portuaria son suficientemente amplios, podrá

autorizar a las sociedades portuarias que operan en puertos de servicio público a fijar libremente sus tarifas.

20.1 Las sociedades portuarias, o quienes presten servicios de cargue y descargue de naves, dragado, pilotaje, estiba y desestiba, remolcadores, almacenamiento, manejo terrestre y porteo, y similares, podrán señalar libremente las tarifas por estos servicios.

20.2 La facultad de señalar tarifas libremente debe ejercerse, sin embargo, con sujeción a las prohibiciones sobre prácticas que tengan la capacidad, el propósito o el efecto de reducir la competencia, de conformidad con lo prescrito en el Decreto 410 de 1971 (Código de Comercio).

**ARTICULO 21°. Tarifas en competencia imperfecta.** La Superintendencia General de puertos podrá fijar directamente las tarifas que cobren las sociedades portuarias que se beneficien de un monopolio natural; o cuando compruebe que alguna sociedad portuaria aplica tarifas discriminatorias en perjuicio de sus usuarios, o realiza prácticas que tengan la capacidad, el propósito o el efecto de reducir indebidamente la competencia.

#### **4.4 Sección IV: De las restricciones indebidas a la competencia**

**ARTICULO 22°. Restricciones indebidas a la competencia.** Se prohíbe realizar cualquier acto o contratos que tenga (sic) la capacidad, el propósito, o el resultado, de restringir en forma indebida la competencia entre las sociedades portuarias. Se entiende por restricciones indebidas a la competencia, entre otras, las siguientes:

22.1. El cobro de tarifas que no cubra (sic) los gastos de operación de una sociedad u operador portuario;

22.2. La prestación gratuita o a precios o tarifas inferiores al costo, de servicios adicionales a los que contempla la tarifa;

22.3. Los acuerdos para repartirse cuotas o clases de carga, o para establecer tarifas;

#### **4.5 Sección V: De las autoridades de los puertos**

**ARTICULO 23°. Las autoridades de puertos.** Son autoridades de puertos: el Ministerio de transporte y obras publicas, que es el ente que debería programar, evaluar y ejecutar en coordinación con la superintendencia general de puertos, los planes de expansión portuaria Cuando se considere necesario, la Superintendencia General de Puertos ejercerá sus funciones en coordinación con la DIGMER.

23.1 Los capitanes de puerto de la DIGMER ejercerán exclusivamente las funciones de autoridad marítima.

ARTICULO 24°. El Consejo Nacional de de la Marina Mercante y Puertos, (CNMMP), se encargara de los Planes de Expansión Portuaria y sus reformas respectivas.

ARTICULO 25°. **Superintendencia General de Puertos.** Al crearse la Superintendencia General de Puertos, esta deberá ser adscrita al Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

25.1 El Presidente de la República debe estar revestido de facultades extraordinarias, para crear la estructura de la Superintendencia General de Puertos, fijar su planta de personal, así como las escalas de remuneración correspondientes a las distintas categorías de empleos, el régimen de sus prestaciones sociales y determinar sus funciones. De igual manera, se le concederán facultades extraordinarias para introducir los cambios necesarios en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y el Ministerio de Defensa Nacional, en forma tal que se facilite el cumplimiento de los procedimientos y mecanismos que estén previstos en la Ley.

ARTICULO 26°. **Competencia de la Superintendencia General de Puertos.** La Superintendencia General de Puertos ejercerá sus facultades respecto de las actividades portuarias relacionadas con los puertos, embarcaderos y muelles costeros e insulares y en aquellas partes de los ríos donde existan instalaciones de puertos.

26.1 Salvo cuando la ley disponga expresamente lo contrario, la Superintendencia General de Puertos no resolverá conflictos de derecho privado entre particulares; si alguno se presenta por razón de actividades portuarias, la jurisdicción y la competencia para resolverlo seguirán rigiéndose por las reglas existentes al promulgarse la ley, o por las que las reformen o complementen.

26.2 Cuando la Superintendencia General de Puertos, la DIGMER y la Dirección General de Aduanas, o dos de ellas, realicen simultáneamente actos preparatorios o definitivos para ejercer funciones que puedan considerarse iguales respecto de una misma persona o cosa, o funciones diferentes pero cuyos resultados puedan ser contradictorios, cualquier persona que demuestre interés directo, o cualquiera de esas autoridades podrá pedir al Jefe de Estado que suspenda o anule los actos producidos si es del caso, y que de todas maneras defina cuál es el alcance de la competencia de cada autoridad, y a cuál corresponde decidir o actuar.

ARTICULO 27°. **Funciones de la Superintendencia General de Puertos.** El Superintendente General de Puertos ejercerá las siguientes funciones:

27.1. Vigilará el cumplimiento de las leyes y actos administrativos dictados especialmente para las sociedades portuarias y los usuarios de los puertos;

27.2. Cobrará a las sociedades portuarias y a los operadores portuarios, por concepto de vigilancia, una tasa por la parte proporcional que les corresponda según sus ingresos brutos, en los costos de funcionamiento de la Superintendencia, definidos por la Contraloría General del Estado;

27.3. Expedirá por medio de resolución las condiciones técnicas de operación de los puertos ecuatorianos;

27.4. Otorgará por medio de resolución motivada las concesiones portuarias, su modificación y declarará su caducidad; controlará la reconstrucción de puertos, muelles y embarcaderos;

27.5. Organizará el recaudo de las contraprestaciones que establezca a las sociedades portuarias y a los embarcaderos;

27.6. Definirá las fórmulas de acuerdo con las cuales las sociedades portuarias que operen en los puertos de servicio público, establezcan sus tarifas, o fijará éstas directamente, en los casos previstos en la ley;

27.7. Aprobará los planes de obras de beneficio común a los que se refiere el artículo cuarto de esta ley y controlará su ejecución; nombrará un interventor, y aprobará la realización de las obras, el presupuesto y el reparto de costos en los eventos previstos en el inciso cuarto de ese artículo;

27.8. Resolverá las controversias que surjan con motivo de la realización de las obras para el beneficio común a que se refiere el artículo cuarto de la ley;

27.9. Asumirá directamente, o por medio de personas especialmente designadas o contratadas para ello, y en forma temporal, la prestación de los servicios propios de una sociedad portuaria, cuando ésta no pueda o no quiera prestarlos por razones legales o de otro orden, y la prestación continua de tales servicios sea necesaria para preservar el orden público o el orden económico, o para preservar el normal desarrollo del comercio exterior ecuatoriano, o para evitar perjuicios indebidos a terceros;

27.10. Asumirá, de oficio o por solicitud de cualquier autoridad o cualquier persona interesada, la investigación de las violaciones del estatuto y de sus reglamentos, de las condiciones en las cuales se otorgó una concesión o licencia, y de las condiciones técnicas de operación, que se imputen a las sociedades portuarias, o a sus usuarios, o a los beneficiarios de licencias o autorizaciones; e imponer y hacer cumplir las sanciones a las que haya lugar;

27.11. Dará concepto a las autoridades sobre las medidas que se estudien en relación con los Planes de Expansión Portuaria y con otras decisiones, o con acuerdos internacionales relativos a actividades marítimas portuarias;

27.12. Declarará que un puerto está habilitado para el comercio exterior; para ello deberá consultar previamente el concepto de la Dirección General de Aduanas y de la Dirección General de la Marina Mercante.

27.13. Otorgará licencias portuarias, por plazos previamente acordados, prorrogables, para construir y operar embarcaderos, si se acreditare que ellos convienen al desarrollo económico y social de la región y que no resulta adecuado para el peticionario el uso de los puertos y embarcaderos existentes. El ejercicio de tales licencias estará sometido a los términos que establezca el Superintendente General de Puertos entre los criterios que señalan esta ley y el pago de una contraprestación calculada de acuerdo con las reglas de los artículos 2 y 7. Al expirar la licencia las construcciones levantadas en las zonas objetos de la licencia y los inmuebles por destinación que hagan parte de ellas, revertirán al Estado y será deber del constructor asegurar que reviertan en buen estado de operación.

La Superintendencia tendrá respecto de tales licencias, de las construcciones, de sus propietarios y de quienes prestan o reciben servicios en ellas, las mismas facultades que se le otorgan respecto de los puertos, de las sociedades portuarias y de quienes prestan o reciben servicios en ellos;

27.14. Autorizará cualquier acto o contrato que tenga por efecto la organización de nuevos muelles privados en puertos de servicio público; tal autorización se negará si aparece que con ello se limita en forma indebida la competencia;

**ARTICULO 28°. Vigilancia para la seguridad.** Salvo circunstancias de orden público excepcional, y sin perjuicio de que los puertos y embarcaderos reciban servicios ordinarios de policía, no habrá otros cuerpos oficiales asignados especialmente para la seguridad en ellos, y corresponderá a sus propietarios organizarse, directamente o por medio de las asociaciones a las que se refiere el artículo cuarto de esta Ley, para proveer la vigilancia que consideren necesaria.

#### **4.6 Sección VI: De las sociedades y de los operadores portuarios**

**ARTICULO 29°. Autorización para constituir sociedades portuarias, y para vender acciones.** Se autorizará para constituir sociedades portuarias a:

29.1. El Estado y a sus entidades descentralizadas.

29.2. Las entidades territoriales en cuya jurisdicción se encuentran los terrenos en los que opera o ha de operar un puerto; y a sus entidades descentralizadas.

29.3 Las entidades públicas pueden vender sus acciones en las sociedades portuarias cuya constitución se autoriza en esta ley. Usarán para ello las bolsas de valores, o remates, u otros sistemas que aseguren una amplia posibilidad de concurrencia. En igualdad de condiciones se preferirá siempre, como compradores a las entidades



territoriales en donde se encuentren situados los puertos, o a sus entidades descentralizadas.

29.4 Las sociedades portuarias serán, en consecuencia, entes con autonomía administrativa, patrimonio propio y personería jurídica.

**ARTICULO 30°. Operaciones.** Las sociedades portuarias podrán contratar con terceros la realización de algunas o todas las actividades propias de su objeto; o permitir que los terceros presten servicios de operación portuaria dentro de sus instalaciones.

30.1 El artículo 5°. num. 5.20 define las sociedades portuarias como las sociedades anónimas cuyo objeto social será la inversión en construcción y mantenimiento de puertos y su administración y que podrán también prestar servicios de cargue y descargue, almacenamiento en puertos y otros servicios directamente relacionados con la actividad portuaria.

30.2 Lo anterior permite concluir que si dentro de la actividad portuaria se encuentra la operación portuaria, y dentro del objeto social las sociedades portuarias podrán prestar servicios directamente relacionados con dicha actividad, no existe razón para que el artículo 5° limite el objeto social de tales sociedades excluyendo el servicio de operación portuaria para que puedan ser favorecidas, con el otorgamiento de una concesión.

**ARTICULO 31°. Régimen jurídico.** Las sociedades portuarias se regirán por las normas del Código de Comercio, por esta ley y por las disposiciones concordantes. Los actos y contratos de las sociedades portuarias en donde existen aportes públicos, se regirán exclusivamente por las reglas del derecho privado, sin atención al porcentaje que tales aportes representen dentro del capital, ni a la naturaleza del acto o contrato.

31.1 Las sociedades portuarias donde exista capital estatal, se considerarán vinculadas al Ministerio de Transporte y Obras Públicas; las demás, a la entidad territorial de la cual provenga su capital.

**ARTICULO 32°. Operadores portuarios.** Las empresas de operación portuaria no requieren licencia o permiso especial de las autoridades portuarias o marítimas para organizarse y cumplir su objeto; pero si se constituyen como sociedades deben someterse a los requisitos.

#### **4.7 Sección VII: Régimen de transición**

**ARTICULO 33°. Puertos, muelles privados, y otras instalaciones existentes.** Las personas públicas y privadas que antes de la promulgación de la ley hubieren recibido autorización bajo cualquier nombre o régimen, para ocupar las playas y zonas de borde costero con construcciones de cualquier clase destinada a facilitar el

cargue o descargue, mediato o inmediato de naves, seguirán ejerciendo los derechos que poseen. Las obligaciones que tenían anteriormente seguirán cumpliéndose en provecho del estado, a través de los sistemas que determine la Superintendencia General de Puertos, acogiéndose al régimen y mecanismo tarifario previsto en la ley.

33.1 Sin embargo, cualquier modificación en los términos en los que se otorgue la autorización deberá ser aprobada por la Superintendencia General de Puertos. Si el titular de la autorización la estuviere usando para el cargue o descargue de naves mayores, la Superintendencia no aprobará su modificación. Si el titular la estuviere usando para el cargue o descargue para naves menores, la aprobación no se dará sino en el caso de que el solicitante acepte someterse al régimen de embarcaderos de que trata la ley.

#### **4.8 Sección VIII: Disposiciones varias**

ARTICULO 34°. **Sanciones.** Las infracciones a la ley podrán sancionarse con multas, con la suspensión temporal del derecho a realizar actividades en los puertos, con la intervención de un puerto o con la caducidad de las concesiones, licencias o autorizaciones del infractor.

34.1 El monto de las multas se graduará atendiendo al impacto de la infracción sobre la buena marcha de los puertos y de las instituciones portuarias, y al hecho de si se trata o no de una reincidencia. Si el infractor no proporcionare información suficiente para determinar el monto, se le aplicarán las otras sanciones que se prevean para cada caso.

ARTICULO 35°. **Procedimientos administrativos.** En la medida en que la ley no disponga otra cosa, las autoridades portuarias aplicarán las reglas de procedimiento administrativo correspondiente.

ARTICULO 36°. **Permisos de construcción de vivienda.** Ninguna autoridad concederá permiso para la construcción de vivienda en las playas marítimas.

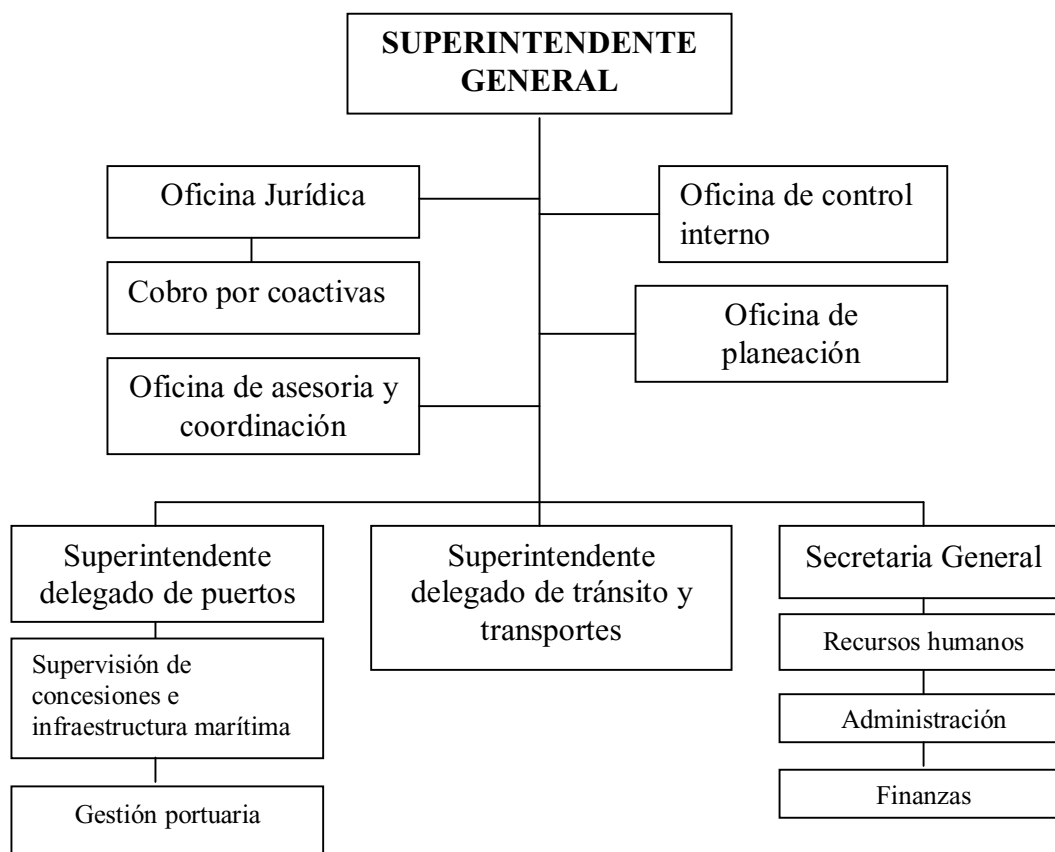
ARTICULO 37°. **Puertos del Ministerio de Defensa.** En el caso de existirlos, no estarán sujetos a la ley. Sin embargo, su construcción y las condiciones de su operación deberán ser coordinadas con la Superintendencia General de Puertos, de acuerdo con los Planes de Expansión Portuaria de que tratare la ley. Salvo por razones excepcionales de orden público, en esos puertos no se podrán prestar a particulares, o a entidades públicas que no estén adscritas o vinculadas al Ministerio de Defensa Nacional, los servicios comerciales que pueden prestar los puertos privados.

ARTICULO 38°. **Puertos fluviales.** Los puertos fluviales también se regirán por la ley; todos los demás aspectos relacionados con puertos fluviales seguirán rigiéndose por las normas vigentes, o las que las complementen o reformen.

## CAPITULO V

## LA SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS

## 5.1 Organigrama



## 5.2 La estructura de la Superintendencia de Puertos.

La Superintendencia de Puertos tendrá la siguiente estructura:

1. Despacho del Superintendente
2. Oficina Jurídica
3. Oficina de Planeación
4. Oficina de Control Interno
5. Organismos de Asesoría y Coordinación
6. Despacho del Superintendente Delegado de Puertos
7. Despacho del Superintendente Delegado de Tránsito y Transporte
8. Concesiones e infraestructura marítima
9. Comité de Gestión Portuaria
10. Secretaría General
11. Recursos Humanos
12. Finanzas

## 5.3 Naturaleza, sede, objetivos y funciones

Artículo 1°. **Naturaleza Jurídica.** La Superintendencia de Puertos deberá ser un organismo de carácter administrativo y técnico, adscrito al Ministerio de Transporte y Obras Públicas y, que goce de autonomía administrativa y financiera, encargada de cumplir las funciones que estén previstas en la Ley.

Artículo 2°. **Sede.** La Superintendencia de Puertos tendrá su sede principal en la ciudad de Quito o en la ciudad que se decida por estrategia.

Artículo 3°. **Objeto de la Entidad.** Corresponde a la Superintendencia de Puertos, ejercer las funciones de inspección, control y vigilancia que le corresponden al Presidente de la República como Suprema Autoridad Administrativa, en materia de puertos de conformidad con la Ley específica.

El objeto de la delegación en la Superintendencia de Puertos deberá ser además:

1. Inspeccionar, vigilar y controlar la aplicación y el cumplimiento de las normas que rigen el sistema de tránsito y transporte.
2. Inspeccionar, vigilar y controlar la permanente, eficiente y segura prestación del servicio de transporte.
3. Inspeccionar, vigilar y controlar los contratos de concesión destinados a la construcción, rehabilitación, operación, explotación y/o mantenimiento de la infraestructura de transporte.

4. Inspeccionar, vigilar y controlar la aplicación de las normas para el desarrollo de la gestión de infraestructura propia del Sector Transporte.

Artículo 4°. La Superintendencia de Puertos, ejercerá también las siguientes funciones:

1. Velar por el desarrollo de los principios de libre acceso, calidad y seguridad en la prestación del servicio de transporte.

2. Inspeccionar, vigilar y controlar el cumplimiento de las normas internacionales, leyes, decretos, regulaciones, reglamentos y actos administrativos que regulen los modos de transporte.

3. Aplicar las sanciones correspondientes por violación de las normas internacionales, leyes, decretos, regulaciones, reglamentos y actos administrativos que regulen los modos de transporte, en los casos en que tal función no esté atribuida a otra autoridad.

4. Inspeccionar, vigilar y controlar el cumplimiento de las normas nacionales de tránsito y aplicar las sanciones correspondientes, en los casos en que tal función no esté atribuida a otra autoridad.

5. Inspeccionar, vigilar y controlar los contratos de concesión destinados a la construcción, rehabilitación, administración, operación, explotación y/o mantenimiento de infraestructura de transporte, sin perjuicio de las funciones de interventora de obra y renegociación de contratos propias de las entidades ejecutoras.

6. Evaluar la gestión financiera, técnica y administrativa y la calidad del servicio de las empresas de servicio de transporte y de construcción, rehabilitación, administración, operación, explotación y/o mantenimiento de infraestructura de transporte, de acuerdo con los indicadores definidos por la Dirección General de Tránsito.

7. Publicar las evaluaciones de la gestión financiera, técnica y administrativa y la calidad del servicio de las empresas de servicio de transporte y de construcción, rehabilitación, administración, operación, explotación y/o mantenimiento de infraestructura de transporte.

8. Proporcionar en forma oportuna toda la información disponible a quienes deseen hacer evaluaciones independientes.

9. Acordar con las empresas programas de gestión para que se ajusten a los indicadores que haya definido la Dirección General de Tránsito.

10. Absolver las consultas que sean sometidas a consideración de la Dirección General de Tránsito, el Ministerio respectivo y las demás entidades del sector y los particulares.

11. Vigilar el cumplimiento de las normas sobre reposición del parque automotor y de los fondos creados para el efecto.
12. Inspeccionar y vigilar la administración de los puertos fluviales a cargo del estado, en coordinación con la entidad territorial respectiva.
13. Expedir la autorización, registro o licencia de funcionamiento de los Operadores Portuarios y demás intermediarios de la actividad portuaria de conformidad con la ley y la regulación sobre la materia, sin perjuicio de las atribuciones que sobre actividades conexas y auxiliares al modo de transporte marítimo que generen servicio portuario deban ser licenciadas y autorizadas previamente por la Dirección General de la Marina Mercante.
14. Asumir, de oficio o por solicitud de cualquier autoridad o cualquier persona interesada, la investigación de las violaciones de las normas sobre transporte.
15. Solicitar a las Entidades Públicas que conforman el Sistema Nacional de Tránsito, la información que estime conveniente para evaluar periódicamente el cumplimiento de las normas de tránsito, transporte e infraestructura.
16. Solicitar documentos e información general, incluyendo los libros de comercio, así como practicar las visitas, inspecciones y pruebas que sean necesarias para el cumplimiento de sus funciones.
17. Asumir directamente, o por medio de personas especialmente designadas o contratadas para ello y en forma temporal, la prestación de los servicios propios de una Sociedad Portuaria, cuando ésta no pueda o no quiera prestarlos por razones legales o de otro orden y la prestación continua de tales servicios sea necesaria para preservar el orden público o el orden económico, o para preservar el normal desarrollo del Comercio Exterior ecuatoriano, o para evitar perjuicios indebidos a terceros, en los casos en que tal función no esté atribuida a otra autoridad.
18. Dar concepto, a petición de parte interesada, sobre el cumplimiento de las normas que regulan la prestación del servicio de transporte y la construcción, rehabilitación, administración, operación, explotación y/o mantenimiento de infraestructura de transporte.
19. Todas las demás que le atribuya la Ley.

#### **5.4 Funciones del superintendente y de sus colaboradores**

Artículo 6°. La Superintendencia General de Puertos será dirigida por el Superintendente de Puertos, con el apoyo de los Superintendentes Delegados.

Artículo 7°. **Del Superintendente de Puertos.** El Superintendente de Puertos será el representante del Presidente de la República, de su libre nombramiento y remoción.

Como Jefe del organismo le corresponde ejercer las siguientes funciones:

1. Ejercer, bajo su propia responsabilidad las funciones que el Presidente de la República le delegue o la ley le confiera y vigilar el cumplimiento de las que por mandato legal se hayan otorgado a dependencias de la Superintendencia.
2. Velar por el cumplimiento de los principios de libre acceso, calidad y seguridad, en la prestación del servicio de transporte.
3. Dirigir y coordinar la inspección, control y vigilancia en el cumplimiento de las normas internacionales, leyes, decretos, regulaciones, reglamentos y actos administrativos que regulen los modos de transporte y la aplicación de las sanciones correspondientes.
4. Dirigir, vigilar y evaluar la gestión financiera, técnica y administrativa y la calidad del servicio de las empresas de transporte y de construcción, rehabilitación, administración, operación, explotación y/o mantenimiento de infraestructura de transporte.
5. Diseñar la política de desarrollo administrativo de la Superintendencia de Puertos y velar por su debida aplicación de conformidad con los lineamientos establecidos en la Ley y demás normas que la reglamentaren.
6. Dirigir, vigilar y coordinar el desarrollo de la labor de inspección, vigilancia y control en el cumplimiento de las normas nacionales de tránsito.
7. Dirigir, vigilar y coordinar el cumplimiento de las normas sobre reposición del parque automotor y de los fondos creados para tal efecto.
8. Dirigir, vigilar y evaluar el desarrollo de la labor de inspección, vigilancia y control sobre las personas, entidades del Sistema Nacional de Transporte y los concesionarios conforme lo que sea establecido.
9. Dirigir, vigilar y evaluar el desarrollo de las políticas, planes y programas de la labor de inspección, vigilancia y control en los contratos de concesión y en la aplicación y el cumplimiento de las normas para el desarrollo de la gestión de infraestructura de los modos de transporte.
10. Dirigir, vigilar y coordinar la administración de los puertos fluviales a cargo del Estado, en coordinación con la entidad territorial respectiva.



11. Dirigir y coordinar la gestión para la expedición de la autorización, registro o licencia de funcionamiento de los operadores portuarios y demás intermediarios de la actividad portuaria, de conformidad con la ley y la regulación sobre la materia, sin perjuicio de las atribuciones que sobre actividades conexas y auxiliares al modo de transporte marítimo que generen servicios portuarios deban ser licenciadas y autorizadas previamente por la Dirección General de la Marina Mercante.

12. Asumir directamente, o por medio de personas especialmente designadas o contratadas para ello, y en forma temporal, la prestación de los servicios propios de una sociedad portuaria, cuando ésta no pueda o quiera prestarlos por razones legales o de otro orden, y la prestación continua de tales servicios sea necesaria para preservar el orden público o el orden económico, o para preservar el normal desarrollo del Comercio Exterior ecuatoriano, o para evitar perjuicios indebidos a terceros, en los casos en que tal función no esté atribuida a otra autoridad.

13. Asumir de oficio o por solicitud de cualquier autoridad o cualquier persona interesada, la investigación de las violaciones de las normas sobre transporte.

14. Dirigir, coordinar y evaluar la práctica de visitas, inspecciones y pruebas que sean necesarias para el cumplimiento de las funciones de la entidad.

15. Dirigir, coordinar y evaluar los conceptos, que a petición de la parte interesada se generen, sobre el incumplimiento de las normas que regulan la prestación del servicio de transporte y la construcción, rehabilitación, administración, operación, explotación y/o mantenimiento de la infraestructura de transporte.

16. Otorgar poder a funcionarios y a personas externas para que representen a la Superintendencia de Puertos.

17. Solicitar a las entidades que conforman el Sistema Nacional de Tránsito, la información que estime conveniente para evaluar periódicamente el cumplimiento de las normas de tránsito, transporte e infraestructura.

18. Expedir los actos administrativos que, como jefe de organismo le corresponden, conforme lo establecen las disposiciones legales, así como los reglamentos e instrucciones internas que sean necesarios para el cabal funcionamiento de la entidad.

19. Revisar y aprobar los anteproyectos de presupuesto que requiera la entidad para someterlos a consideración de los órganos competentes.

20. Dirigir las funciones de administración de personal conforme a las normas sobre la materia.

21. Nombrar y remover a los funcionarios de la entidad de conformidad con las disposiciones legales, con excepción de los Superintendentes Delegados cuya designación y remoción deberá ser competencia del Presidente de la República.

22. Velar por la correcta aplicación del Régimen de Control Interno Disciplinario de la Superintendencia.

23. Crear, organizar y conformar de forma permanente o transitoria, a través de acto administrativo, grupos internos de trabajo para atender el cumplimiento de las funciones de la Superintendencia de Puertos de acuerdo con las necesidades del servicio y los planes y programas trazados por la entidad.

En el acto de creación de estos grupos se determinarán las funciones que deberán cumplir y las responsabilidades a asumir.

24. Crear, conformar y organizar mediante resolución órganos de asesoría y coordinación para el desarrollo eficiente de las funciones de la Superintendencia.

25. Distribuir, mediante resolución los empleos de la planta de personal de las diferentes dependencias de la Superintendencia de Puertos, atendiendo su estructura, las necesidades del servicio y los planes, programas y proyectos.

26. Suscribir de conformidad con el Estatuto General de Contratación y la Ley Orgánica de Presupuesto, los contratos relativos a asuntos propios de la Superintendencia.

27. Presentar anualmente al Presidente de la República los informes sobre el funcionamiento general de la entidad y el desarrollo de sus planes y programas.

28. Mantener informados a las comunidades, gremios, y usuarios sobre la gestión de inspección, control y vigilancia de los asuntos de su competencia.

29. Las demás que le asigne la ley y el Presidente de la República.

Artículo 8°. **Oficina Jurídica.** Son funciones de la Oficina Jurídica, las siguientes:

1. Asesorar al Superintendente de Puertos y a las demás dependencias de la Entidad en la interpretación de las normas constitucionales y legales y en los demás asuntos jurídicos de la entidad.

2. Representar jurídicamente a la entidad en los procesos que se instauren en su contra o que ésta deba promover, mediante poder que le otorgue el jefe de organismo y mantenerlo informado sobre el desarrollo de los mismos.

3. Elaborar, estudiar y conceptuar sobre los proyectos de ley, decretos, acuerdos, resoluciones, contratos, convenios y demás actos administrativos que deba expedir o proponer a la entidad, en desarrollo de su misión institucional y que sean sometidos a su consideración.

4. Resolver las consultas formuladas por los organismos públicos y privados, así como por los usuarios y particulares, de conformidad con las normas que rigen los servicios y funciones de la Institución.
5. Expedir la resolución mediante la cual se declare exigibles las garantías, respecto de los contratos que suscriba la Superintendencia de Puertos para el cumplimiento de su gestión.
6. Compilar las normas legales, conceptos, jurisprudencia y doctrina, recopilar las leyes, decretos y demás disposiciones legales que se relacionen con el campo de acción de la Superintendencia de Puertos.
7. Preparar las propuestas de anteproyectos de ley o decreto concernientes a la actividad propia de la Superintendencia de Puertos cuando así lo disponga el Superintendente de Puertos y mantenerlo informado sobre el trámite que tales proyectos cumplan.
8. Preparar el "Boletín Jurídico" y la compilación de "Doctrina y Conceptos" de la Superintendencia de Puertos y demás publicaciones de índole jurídica de la entidad.
9. Asesorar a las demás dependencias sobre la elaboración de conceptos jurídicos con el objeto de mantener uniformidad de criterio.
10. Dirigir las actuaciones encaminadas a lograr el cobro efectivo de las multas que se adeuden a la entidad por todo concepto, coordinando las acciones de cobro persuasivo y dirigiendo los procesos ejecutivos por jurisdicción coactiva.
11. Las demás que le sean asignadas y que correspondan a la naturaleza de la dependencia.

Artículo 9°. **Oficina de Planeación.** Son funciones de la Oficina de Planeación las siguientes:

1. Asesorar al Superintendente y a las demás dependencias de la entidad en el diseño y formulación de las políticas, planes, programas y proyectos que debe desarrollar la Superintendencia de Puertos en cumplimiento de su misión a corto, mediano y largo plazo.
2. Asesorar y realizar estudios e investigaciones sobre temas de interés para el desarrollo de las funciones de la Superintendencia de Puertos.
3. Proponer convenios de cooperación nacional e internacional para el desarrollo de las dependencias de la entidad
4. Realizar estudios de los diferentes modos de transporte con destino a las dependencias internas, para efectos de la labor de inspección, vigilancia y control.

5. Elaborar en coordinación con las demás dependencias, el proyecto de Plan de Desarrollo, programas, proyectos y acciones de la Superintendencia de Puertos y una vez aprobado, coordinar y evaluar su ejecución y proponer los ajustes necesarios.
6. Diseñar y proponer metodología para la formulación, seguimiento y evaluación de planes, programas y proyectos y difundirlas en las distintas dependencias, prestando la asesoría correspondiente.
7. Preparar el anteproyecto de Presupuesto Anual de Funcionamiento e inversión de la Superintendencia de Puertos, en coordinación con la Secretaría General y programar las actividades de las distintas dependencias para la debida ejecución de la misión.
8. Diseñar e implementar y administrar los sistemas informáticos de la Superintendencia de Puertos, adelantar las acciones necesarias para su permanente actualización, mantenimiento y seguridad, y diseñar y, ejecutar los programas de capacitación que en esta materia requieran los funcionarios de la entidad.
9. Administrar y coordinar el Sistema Estadístico de la Entidad.
10. Divulgar normas, métodos y procedimientos en materia de planeación y evaluación de resultados, y todas aquellas que se requieran en la entidad para su oportuno funcionamiento.
11. Preparar el informe anual de labores y los boletines de gestión técnica que expida la Superintendencia de Puertos.
12. Coordinar e implementar mecanismos con las entidades públicas que conforman el Sistema Nacional de Tránsito para recopilar y organizar la información que estime conveniente para evaluar periódicamente el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte.
13. Las demás que le sean asignadas y que correspondan a la naturaleza de la dependencia.

**Artículo 10. Oficina de Control Interno.** Son funciones de la Oficina de Control Interno las siguientes:

1. Asesorar y apoyar al Superintendente en la definición de las políticas referidas al diseño e implantación de los sistemas de control que contribuyan a incrementar la celeridad, eficiencia y eficacia de las diferentes áreas de la entidad, así como garantizar la calidad en el cumplimiento de su labor de inspección, vigilancia y control.
2. Diseñar y establecer, en coordinación con las diferentes dependencias de la Superintendencia, los criterios, métodos, procedimientos e indicadores de eficiencia

y productividad para evaluar la gestión y proponer las medidas preventivas y/o correctivas del caso.

3. Coordinar, implementar y fomentar sistemas de control de gestión administrativa, financiera y de resultados institucionales.
4. Realizar evaluaciones periódicas sobre la ejecución del Plan de Acción, del cumplimiento de las actividades propias de cada dependencia y proponer las medidas preventivas y correctivas necesarias.
5. Verificar el cumplimiento de los requisitos administrativos y financieros de acuerdo a los procedimientos y el control fiscal, establecidos para el movimiento de fondos, valores y bienes de la entidad.
6. Velar por la correcta ejecución de las operaciones, convenios y contratos de la entidad e informar al Superintendente cuando se presenten irregularidades sobre los mismos.
7. Vigilar que la atención que preste la entidad sea de conformidad con las normas legales vigentes y velar que a las quejas y reclamos recibidos de los ciudadanos en relación con la misión de la entidad, se les preste atención oportuna y eficiente y rendir a la administración del organismo un informe semestral sobre el particular.
8. Dirigir y coordinar el desarrollo de las actividades que busquen la máxima eficiencia en el cumplimiento de los trámites administrativos y en el desarrollo de las labores de cada dependencia.
9. Mantener informado oportunamente al Superintendente de Puertos sobre las deficiencias que se detecten en las dependencias en cuanto al cumplimiento de las disposiciones legales y las políticas institucionales, sobre el desarrollo del Sistema de Control Interno, así como proponer los correctivos necesarios.
10. Convocar la reunión del Comité de Coordinación del Sistema de Control Interno, previa consulta al Superintendente.
11. Presentar los informes que le correspondan o que le sean solicitados.
12. Las demás que le sean asignadas y que correspondan a la naturaleza de la dependencia.

Artículo 12. **Superintendencia Delegada de Puertos.** Son funciones de la Superintendencia Delegada de Puertos las siguientes:

1. Asesorar al Superintendente de Puertos en la fijación de las políticas, estrategias, planes y programas en relación con la gestión de inspección, control y vigilancia de los modos de transporte marítimo y fluvial e infraestructura de puertos.

2. Velar por el cumplimiento de los principios de libre acceso, calidad y seguridad, en la prestación del servicio de transporte e infraestructura marítima, fluvial y portuaria.
3. Ejecutar la labor de inspección y vigilancia en relación con los contratos de concesión destinados a la construcción, rehabilitación, operación, administración, explotación y/o mantenimiento de la infraestructura marítima, fluvial y portuaria de conformidad con lo previsto en el numeral 5, artículo 4° de este decreto.
4. Coordinar, ejecutar y controlar el desarrollo de los planes, programas y órdenes inherentes a la labor de inspección, vigilancia y control, y a la aplicación y cumplimiento de las normas para la prestación del servicio y gestión de infraestructura portuaria, marítima, fluvial.
5. Inspeccionar y vigilar la administración de los puertos fluviales a cargo de la Nación, en coordinación con la entidad territorial respectiva.
6. Dirigir y coordinar la actividad de inspección, vigilancia y control sobre el cumplimiento de las normas nacionales e internacionales que regulen los modos de transporte e infraestructura marítima y fluvial y de la infraestructura portuaria.
7. Adoptar los mecanismos de supervisión de las áreas objeto de vigilancia.
8. Dirigir y coordinar la gestión en el desarrollo de su labor de inspección y vigilancia de la gestión de infraestructura marítima, fluvial, portuaria, a cargo de la Nación.
9. Coordinar e implementar los mecanismos con las entidades públicas ejecutoras para solicitar la información que estime conveniente para evaluar periódicamente el cumplimiento de las normas en materia de puertos, marítima y fluvial.
10. Solicitar documentos e información general, inclusive los libros de comercio, así como practicar las visitas, inspecciones y pruebas que sean necesarias para el cumplimiento de su función.
11. Asumir de oficio o a solicitud de cualquier autoridad o persona interesada la investigación de las violaciones en los contratos de concesión, del incumplimiento de las normas de infraestructura marítima, fluvial, portuaria, así como de la adecuada prestación del servicio de transporte y tomar las medidas a que hubiere lugar, conforme a sus competencias.
12. Evaluar la gestión financiera, técnica y administrativa y de la calidad del servicio de las empresas de servicio de transporte de su competencia y de los concesionarios en materia portuaria, de acuerdo con los indicadores y parámetros definidos por la Comisión de Regulación del Transporte.

13. Proporcionar en forma oportuna y de conformidad con las normas sobre la materia, la información disponible que le sea solicitada relativa a las instituciones bajo su vigilancia.
14. Dar trámite a las reclamaciones o quejas que se presenten contra los sujetos vigilados, con el fin de establecer las responsabilidades del caso u ordenar medidas que resulten pertinentes.
15. Emitir conceptos, a petición de parte interesada, sobre el cumplimiento de las normas que regulan la construcción, rehabilitación, administración, operación, explotación y/o mantenimiento de la infraestructura marítima, fluvial y portuaria.
16. Sancionar y aplicar las sanciones a que diere lugar en desarrollo de la labor de inspección, control y vigilancia en materia de tránsito fluvial y transporte marítimo y fluvial, de acuerdo con la legislación vigente y la reglamentación que para tal efecto se expida.
17. Expedir la autorización, registro o licencia de funcionamiento de los operadores portuarios y demás intermediarios de la actividad portuaria, de conformidad con la ley y la regulación sobre la materia, sin perjuicio de las atribuciones que sobre actividades conexas y auxiliares al modo de transporte marítimo que generen servicios portuarios deban ser licenciadas y autorizadas previamente por la autoridad marítima Nacional.
18. Coordinar, e implementar las acciones y mecanismos de control para asumir directamente, o por medio de personas especialmente designadas o contratadas para ello, y en forma temporal, la prestación de los servicios propios de una sociedad portuaria, cuando ésta no pueda o quiera prestarlos por razones legales o de otro orden y la prestación continua de tales servicios sea necesaria para preservar el orden público o el orden económico, o para preservar el normal desarrollo del comercio exterior colombiano, o para evitar perjuicios indebidos a terceros, en los casos en que tal función no esté atribuida a otra autoridad.
19. Rendir los informes en relación con la gestión de inspección y vigilancia de las concesiones y cumplimiento de normas en los modos de transporte marítimo y fluvial e infraestructura marítima, fluvial y portuaria.
20. Las demás que le sean asignadas y que correspondan a la naturaleza de la dependencia.”

Artículo 13. **Superintendencia Delegada de Tránsito y Transporte.** En el caso de que el sistema de tránsito y transportes se encuentre bajo la dependencia de la Superintendencia de Puertos, son funciones de la Superintendencia Delegada de Tránsito y Transporte las siguientes:

1. Asesorar al Superintendente de Puertos en la fijación de las políticas, estrategias, planes y programas en relación con la gestión de inspección, control y vigilancia en materia de tránsito y transporte terrestre automotor.
2. Velar por el cumplimiento de los principios de libre acceso, calidad y seguridad, en la prestación del servicio de tránsito y transporte terrestre automotor.
3. Ejecutar la labor de inspección, vigilancia y control en relación con los organismos de tránsito, transporte terrestre automotor y centros de enseñanza automovilística conforme a lo previsto en las disposiciones legales vigentes y las demás que se implementen al efecto.
4. Coordinar, ejecutar y controlar el desarrollo de los planes, programas y órdenes inherentes a la labor de inspección, vigilancia y control de las normas que rigen el sistema de tránsito y transporte terrestre automotor.
5. Velar por el cumplimiento de las normas nacionales, internacionales, leyes y normas vigentes que regulen la prestación del servicio en materia de tránsito y transporte terrestre automotor.
6. Coordinar y ejecutar la realización de visitas para la inspección, vigilancia y control que se deban realizar a las personas o entidades vigiladas y evaluar el análisis de los informes de tales inspecciones.
7. Coordinar los mecanismos de evaluación de gestión financiera, técnica y administrativa y la calidad del servicio de las empresas de servicios de transporte terrestre automotor.
8. Coordinar e implementar los mecanismos con las entidades públicas competentes para solicitar la información que estime conveniente para evaluar periódicamente el cumplimiento de las normas en materia de tránsito y transporte terrestre automotor.
9. Asumir de oficio o a solicitud de cualquier autoridad o persona interesada, la investigación de las violaciones de las normas relativas a las funciones de los organismos de tránsito, así como de las relativas al transporte terrestre de conformidad con la legislación vigente y las demás que se implementen al efecto.
10. Coordinar y ejecutar la inspección, vigilancia y control en el cumplimiento de las normas sobre reposición del parque automotor y de los fondos creados para el efecto y aplicar las sanciones de conformidad con la ley.
11. Solicitar documentos e información general, inclusive los libros de comercio, así como practicar las visitas, inspecciones y pruebas que sean necesarias para el cumplimiento de su función de inspección, control y vigilancia en materia tránsito y transporte terrestre automotor.



12. Emitir conceptos a petición de parte interesada, sobre el cumplimiento de las normas que regulan la prestación del servicio de tránsito y transporte terrestre automotor.

13. Sancionar y aplicar las sanciones a que diere lugar en desarrollo de la labor de inspección, control y vigilancia en materia de transporte terrestre automotor y centros de enseñanza automovilística.

14. Las demás que le sean asignadas y que correspondan a la naturaleza de la dependencia.”

Artículo 15. **Secretaría General.** Son funciones de la Secretaría General las siguientes:

1. Asesorar al Superintendente de Puertos en la formulación de políticas, normas y procedimientos para la administración de recursos humanos, físicos, económicos y financieros de la entidad.

2. Dirigir lo concerniente al desarrollo y aplicación del Régimen Disciplinario conforme a las disposiciones legales.

3. Dirigir y coordinar el adecuado y oportuno recaudo de las tasas y contribuciones que por ley corresponde a la Superintendencia de Puertos.

4. Dirigir y coordinar que a las quejas y reclamos recibidos de los ciudadanos en relación con la misión de la entidad, se les preste atención oportuna y eficiente.

5. Coordinar y programar las actividades de administración de personal, seguridad industrial y relaciones laborales del personal, de acuerdo con las políticas de la entidad y las normas legales vigentes establecidas sobre la materia.

6. Dirigir, coordinar y desarrollar los programas de selección, inducción, capacitación y calidad laboral de los empleados de la Superintendencia, en concordancia con las normas legales vigentes.

7. Coordinar la realización de estudios sobre planta de personal y mantener actualizado el manual específico de funciones y requisitos de la Superintendencia.

8. Dirigir y controlar los procesos administrativos y financieros de la entidad en todos los niveles.

9. Programar y dirigir en coordinación con la Oficina Jurídica los procesos de licitación y contratación de bienes y servicios.

10. Proponer y ejecutar las políticas, planes, programas y demás acciones relacionadas con la gestión financiera y presupuestal de la entidad.

11. Colaborar con la Oficina de Planeación en la elaboración del anteproyecto de Presupuesto de Funcionamiento e Inversión y el Programa Anual de Caja que deba adoptar la Superintendencia.
12. Proponer al Superintendente los cambios que se consideren pertinentes para mejorar la gestión presupuestal y financiera de la entidad.
13. Velar por el adecuado almacenamiento y custodia de bienes de la entidad.
14. Coordinar y controlar la adecuada y eficiente prestación de los servicios generales para el correcto funcionamiento de la Superintendencia.
15. Controlar los inventarios de elementos devolutivos y de consumo y coordinar la ejecución del programa anual de compras.
16. Velar por la debida aplicación del Sistema de Desarrollo Administrativo, proponer políticas, estrategias, metodología, técnicas y mecanismos de carácter administrativo y organizacional para la gestión y el manejo de los recursos humanos, técnicos, materiales, físicos y financieros de la Superintendencia, orientado a fortalecer la capacidad administrativa y el desempeño institucional, de conformidad con las normas legales vigentes, para dar cumplimiento al Sistema de Desarrollo Administrativo de que trata la Ley 489 de 1998.
17. Las demás que le sean asignadas y que correspondan a la naturaleza de la dependencia.

### **5.5 Competencia de la Superintendencia General de Puertos.**

La Superintendencia General de Puertos ejercerá sus facultades respecto de las actividades portuarias relacionadas con los puertos, embarcaderos y muelles costeros del Ecuador.

Salvo cuando esta ley disponga expresamente lo contrario, la Superintendencia General de Puertos no resolverá conflictos de derecho privado entre particulares; si alguno se presenta por razones de actividades portuarias, la jurisdicción y la competencia para resolverlos seguirán rigiéndose por las reglas existentes al promulgarse esta ley, o por las que las reformen o complementen.

Cuando la Superintendencia General de Puertos, la Dirección General de la Marina Mercante y la Dirección General de Aduanas, o dos de ellas, realicen simultáneamente actos preparatorios o definitivos para ejercer funciones que puedan considerarse iguales respecto de una misma persona o cosa, o funciones diferentes pero cuyos resultados puedan ser contradictorios, cualquier persona que demuestre interés directo, o cualquiera de esas autoridades podrán pedir al Consejo de Estado que suspenda o anule los actos producidos si es el caso, y que de todas maneras

defina cuál es el alcance de la competencia de cada autoridad, y a cuál corresponde decidir y actuar. El sector gubernamental establece claras reglas de juego con la legislación establecida y vigila por medio de la Superintendencia General de Puertos que estas reglas se cumplan.

La reestructuración del mercado laboral, por si mismo, es una de las fases que demandan mas atención por parte del Estado, debe ser el foco y resorte principal del cambio; pero la implementación de estas reglas no esta exenta de inevitables tropiezos que afectan la paz laboral y social de la región.

En lo que a las Políticas de Seguridad Informática para la Superintendencia de Puertos se refiere, el superintendente deberá definir como política de seguridad de la información para la Superintendencia de Puertos, como el conjunto de normas, reglas, procedimientos y prácticas que regulan la protección de la información contra la pérdida de confidencialidad, integridad o disponibilidad, tanto de forma accidental como intencionada.

La política de esta seguridad deberá indicar lo que hay que proteger, los principios que deben tenerse en cuenta, los objetivos de seguridad a conseguir y la asignación de cometidos y responsabilidades.

La Política de Seguridad busca proteger la información, se basa en los principios de confidencialidad, integridad, disponibilidad, autenticación, autorización no repudio y auditabilidad, siendo el principio una norma o idea fundamental que rige la política de seguridad y que se acepta en esencia. Y los objetivos son la declaración expresa de la intención de conseguir algo que contribuye a la seguridad de la información, bien porque se opone a una de las amenazas identificadas o bien porque satisface una exigencia de la política de seguridad de la información.

La política de seguridad, además, busca proteger el desarrollo del software, el hardware, las tecnologías de transmisión de datos a través de comunicaciones y redes, programa general de seguridad Internet incluyendo acceso, uso, confidencialidad administración, conectividad, uso de correos. El ingreso de nuevos equipos a la red, la existencia de protocolos no necesarios, la mala configuración de equipos activos de red o la de mantenimiento al cableado estructurado y las interfaces de red pueden causar la decadencia del desempeño de la red. Por medio de pruebas, captura de paquetes, análisis de flujo de información y verificación de la configuración de equipos activos de red (switch, routers), podemos ofrecer una solución óptima para depurar y optimizar el funcionamiento de la red.

Como auditoria de seguridad, se debe considerar que la seguridad física se refiere a la protección del hardware y de los soportes de datos, así como los edificios e instalaciones que los albergan. Contempla las situaciones de incendios, sabotajes, robos, catástrofes naturales, etc. Igualmente, a este ámbito pertenece la política de seguros. La seguridad lógica se refiere a la seguridad de uso del software, a la protección de los datos, procesos y programas, así como la del ordenado y autorizado acceso de los usuarios a la información. Así, podrán efectuarse auditorias de la

seguridad global de una Instalación Informática y auditorias de la seguridad de un área informática determinada (Seguridad Específica).

Se deberá adoptar el manual de seguridad informática el cual establece la protección y seguridad de software, hardware, conexiones entre redes y el uso de correos electrónicos e Internet.

## 5.6 CONCLUSIONES

Hace unos pocos meses, se realizó un debate entre unos sectores políticos a nivel nacional, en el cual se plantearon y analizaron, entre otras cosas, los siguientes temas:

Que la Dirección General de la Marina Mercante (DIGMER), órgano que representa la autoridad marítima del país, pase a ser administrada por civiles y no por miembros de la Marina. Este tema fue planteado por el presidente Rafael Correa, convirtiéndose en una propuesta que comenzó a discutirse en el sector marítimo.

El objetivo del Gobierno es que este organismo, creado en 1951, pase a integrar y tener control de una de las subsecretarías del Ministerio de Transporte: la de Puertos y Transportes Fluviales, una de las cuatro que tendrá esta cartera de Estado.

A criterio de Correa, "no tiene sentido que la DIGMER sea controlada por los marinos..." y, por ello, la intención durante su administración es impulsar un proceso similar como sucedió con la Dirección de Aviación Civil.

Frente a esta idea, las actuales autoridades de la DIGMER, que están subordinadas a la Comandancia General de la Marina, han preferido no emitir pronunciamiento alguno, "hasta conocer de manera oficial el alcance de esta estructuración", siendo esto algo que ha sostenido un funcionario de la entidad.

Posteriormente, en el acto de relevo de la comandancia del Buque Escuela Guayas, el comandante general de la Marina de ese entonces, el almirante Héctor Holguín, tampoco quiso emitir comentarios ante los requerimientos de la prensa.

Pero en el sector marítimo privado, el cambio se percibe como necesario. El director del área de Transporte Marítimo de la Universidad Metropolitana y presidente de la Asociación de Operadores Portuarios, José Segovia, considera que desde el punto de vista técnico y ético es positivo, "pues la Armada no puede ser juez y parte" al tener empresas ligadas a la industria naviera.

Segovia estima que una subsecretaría de Transporte sí podría asumir de una manera técnica las funciones de la DIGMER: hacer cumplir las normas y reglamentos marítimos, emitir permisos de matrículas de buques, certificados de seguridad marítima, control de medio ambiente, entre otras tareas.

Dentro de ese proceso de reestructuración hay quienes consideran que la DIGMER debe quedar con la responsabilidad de algunas áreas. El ex gerente de Autoridad Portuaria de Guayaquil, teniente de navío (sp) José Dávila, indica que una de las áreas que sí debe quedar bajo la tutela de la Marina es el cuerpo de guardacostas, que efectúa controles en las zonas costeras.

Dávila, quien no objeta que la DIGMER pase a manos civiles, sostiene además que podría resultar beneficioso que un ministerio de transporte comience a concentrar el

tráfico marítimo, aéreo y terrestre, pues eso "permitirá manejar con una misma visión, una misma vara a todas las instituciones y no habría injerencia de tipo militar".

En cambio, para un consultor portuario como el Dr. Marcelo Mera, lo importante será asegurar que en la entidad que asuma las funciones de la DIGMER estén "personas técnicas que tengan la capacidad suficiente para manejar el tema naviero y portuario de la mejor forma". Según este especialista, si se cumple ese requisito no habrá problema para que una subsecretaría asuma ese trabajo. "Al ser el director de la DIGMER una persona civil, no estaría supeditada a disposiciones de los mandos militares y eso podría facilitar algunas cosas".

Existe también un proyecto que fue tramitado en primer debate que fue tramitado en el Congreso Nacional, en el sentido de que actividades acuáticas deben ser reguladas con nueva normativa

Para dotarle al transporte marítimo y acuático de una estructura administrativa y jurídica acorde a nuestra realidad, el Congreso tramitó en ese primer debate, el proyecto de Ley Orgánica de Administración y Control de los Espacios Acuáticos, documento que tiene el auspicio del Ejecutivo.

El proyecto, por su naturaleza, contempla una legislación acorde a un sistema moderno en las áreas administrativa y económica, constituyéndose en un aporte para la modernización del Estado y el rediseño de su papel dentro del convivir social y la actualización de la legislación, con nuevas realidades constitucionales y un ordenamiento jurídico nacional e internacional, generando transformaciones profundas en el quehacer acuático del país.

Tiene como objetivo establecer los principios fundamentales de constitución y atribución de los organismos y de las autoridades de los espacios acuáticos para la organización, planificación, reglamentación y control de la navegación y de las actividades conexas en aguas jurisdiccionales ecuatorianas.

Determina el control de las naves y personal de la Marina Mercante, el uso y control de zonas de playas y/o bahías, la prevención y el control de la contaminación del medio acuático navegable proveniente de naves o artefactos navales, la tipificación de delitos y juzgamiento administrativo de las infracciones a esta ley.

Las disposiciones se aplicarán en los espacios acuáticos; en las costas continentales e insulares, hasta la más alta marea y las riberas de los esteros, ríos y lagos navegables; a las personas cuyas actividades, por su naturaleza las realizan en el sector marítimo y portuario, sin perjuicio de las atribuciones que por ley les corresponde a otros sectores de la administración pública.

También a las naves y artefactos navales de otra bandera que se encuentren en aguas jurisdiccionales de acuerdo con el Derecho Internacional; a los de bandera nacional, aún cuando se encuentren en alta mar o en aguas de otros países. Se excluyen a los

buques de guerra y las embarcaciones de la Armada Nacional que no tengan actividades comerciales, las que serán controladas por leyes específicas.

Existen legisladores que están en contra de este proyecto; pero otros como Víctor Granda (PSFA), sostienen que el proyecto codifica varias leyes, actualmente en vigencia, por lo que propuso que sea remitido a la Comisión de Legislación y Codificación.

El presidente del Congreso Nacional, dispuso que el proyecto retorne a la Comisión de lo Civil y Penal para que emita el informe para segundo debate, pero que trabaje conjuntamente con la Comisión de Asuntos Constitucionales, la que emitirá su informe sobre la constitucionalidad. También recomendó a la comisión que invite a todas las autoridades e instituciones inmersas en esta temática, para recabar comentarios, opiniones e información documental, que permitan enriquecer y sustentar la propuesta.

Por el objetivo de esta investigación y de acuerdo a lo presentado en el Congreso Nacional y, además, por la postura del gobierno, se puede concluir que una Superintendencia General de Puertos en el Ecuador, sería de manera indiscutible, un órgano elemental para el mejor control y desarrollo del sector marítimo portuario nacional.

## 5.7 RECOMENDACIONES

Ante la iniciativa del Gobierno para que la DIGMER pase a ser administrada por personas civiles, con el análisis que se ha realizado en este trabajo, debería considerarse la creación de un ente como la Superintendencia General de Puertos del Ecuador, que tenga características de una entidad supraministerial, con el poder para la regulación y control del sector portuario nacional.

Es importante señalar, como una recomendación muy importante, que el mecanismo que se aplique para su implementación, tienda a evitar que este ente se convierta en una autarquía administrativa, dotada de potestades de ordenamiento para la realización de funciones de regulación sectorial y no general, que las ejerza en un régimen de independencia de la administración central.

La dirección de su estructura directiva deberá ser colegiada; es decir, integrada por representantes de entidades técnicas independientes, que apliquen el principio de la imparcialidad, de los derechos fundamentales; con objetivos como el asegurar que toda demanda razonable sea atendida; que en el caso de las concesiones, los concesionarios puedan financiar la provisión de los servicios requeridos; que proteja los derechos de los usuarios del sector portuario respecto del precio y calidad de servicios, y que promueva y facilite la libre competencia del sector naviero en general.



## **BIBLIOGRAFÍA**

Ley de Modernización del Estado, Privatizaciones y Prestación de Servicios Públicos por parte de la Iniciativa Privada y sus reformas (Ley No.50).

Reglamento Sustitutivo al Reglamento General de la Ley de Modernización del Estado, Privatizaciones y Prestación de Servicios Públicos por parte de la Iniciativa Privada, Decreto Ejecutivo No. 2328. RO/ Sup. 581 de 2 de Diciembre de 1994, y sus reformas (En lo sucesivo RLM).

Ley general de puertos (Decreto supremo #289).

Ley de régimen administrativo portuario nacional (Decreto supremo #290).

Reglamento a la actividad marítima.

Requisitos del CNMMP para la construcción, ampliación y operación de terminales portuarios en tráfico internacional o cabotaje.

Reglamento General de la Actividad Portuaria en el Ecuador (Decreto 467).

Reglamento de Servicios Portuarios (Resolución No. 110/01 del 13/08/2001).

Normas para la Regulación de la Competencia en las Actividades Portuarias, dictadas Mediante Resolución del Consejo de la Marina Mercante No. 82, publicada en el R.O. No. 444 de 31 de octubre de 2001.

Normas y requisitos de fondo y de forma para la presentación de Propuestas de la Iniciativa Privada para la Delegación de los servicios en las Autoridades Portuarias

Reglamento para la Contratación de Expertos en el Área de Concesiones Portuarias.

Paginas del Internet.