

Informe final.

INFORME DE LA PARTICIPACION

**X REUNIÓN ORDINARIA DE LA COMISIÓN INTERAMERICANA DE
PUERTOS DE LA ORGANIZACIÓN DE LOS ESTADOS AMERICANOS**

**Hotel Radisson Victoria Plaza Plaza Independencia 759 Montevideo, 11100 Uruguay
con**

**"ALIANZAS CON EL SECTOR PRIVADO PARA EL DESARROLLO
PORTUARIO"**

Lic. Ann Mc Kinley Meza.

Presidenta Ejecutiva.

JAPDEVA.

27 y 29 de julio 2016.

Índice	Página.
I. Antecedentes.	3
II. Sede y fecha.	4
III. Temario.	4
IV. Organizadores.	6
V. Participantes.	6
VI. Sinopsis.	8
VII. ANEXOS.	15

I. **Antecedentes:**

X REUNIÓN ORDINARIA DE LA COMISIÓN INTERAMERICANA DE PUERTOS DE LA ORGANIZACIÓN DE LOS ESTADOS AMERICANOS

Esta décima edición en el 2016 se llevó a cabo en Hotel Radisson Victoria Plaza Plaza Independencia 759 Montevideo, 11100 Uruguay con el tema central denominado:

"ALIANZAS CON EL SECTOR PRIVADO PARA EL DESARROLLO PORTUARIO"

Objetivo General:

El Objetivo general de este Congreso planteó una plataforma de análisis interamericano validada por expertos en los ejes de contenidos supra citado y definido en el programa intensivo de tres días comprendidos entre el 27 y 29 de julio 2016.

Objetivos Específicos:

Como objetivos se especificaron los siguientes:

- Establecer un espacio para el intercambio de experiencias y la actualización en los avances del sistema portuario centroamericano y los desafíos en materia del comercio internacional por la vía marítima mediante la gestión estratégica de infraestructura, uso de nuevas tecnologías en el manejo de la carga y la gestión del talento humano
- Propiciar la vinculación estratégica del sistema de gestión portuaria y fortalecimiento de lazos comerciales entre proveedores, clientes y entidades privadas y públicas, relacionados con los desafíos portuarios de las Américas.

Además de los objetivos políticos específicos como por ejemplo la aprobación de Declaración / Resolución del plan de Acción Uruguay, la reunión CIP centro el intercambio de las prácticas exitosas de las Autoridades Gubernamentales y países miembros en seis áreas a saber:

1. Logística, innovación y competitividad.
2. Gestión Portuaria sostenible y protección ambiental.

3. Protección y Seguridad Portuaria.
4. Políticas Públicas, Legislación y Regulación.
5. Turismo, Puertos Interiores e Hidrovías. Servicio a Buques y Control de Navegación.
6. Responsabilidad Social Corporativa e Igualdad de Género en Puertos.

II. Sede y fecha:

País Sede: Uruguay.

Hotel Radisson Victoria Plaza Plaza Independencia 759 Montevideo, 11100 Uruguay.

27 y 29 de julio 2016.

III. Temario:

El programa del congreso abordó diferentes áreas temáticas focalizadas en parte en el desarrollo de estrategias en torno a temas concretos como se pueden mencionar:

Experiencias exitosas en el Desarrollo Portuario

Este foro fue organizado para promover la cooperación hemisférica con el sector privado y agencias internacionales mediante presentaciones en las áreas temáticas prioritarias CIP específicamente.

A continuación el detalle de la dinámica realizada durante el proceso de intercambio estratégico, que se formuló a partir de los siguientes contenidos:

Logística, Innovación y Competitividad: Alianzas Público-Privadas para el Desarrollo Portuario.

Moderador: Coordinación General de Puertos y Marina Mercante de México Ana Rey, Presidente, INALOG, Uruguay Miguel Garín Alemany, Director Desarrollo Internacional, Fundación Valencia Port David Sánchez Heredia, Gerente Ejecutivo, Empresa Estatal Estratégica de Administración de Servicios Portuarios de Bolivia.

Gestión Portuaria Sostenible y Protección Ambiental: Participación del Sector Privado en el desarrollo de políticas medioambientales.

Moderador: Instituto Nacional de Espacios Acuáticos (INEA) Anuj Chopra, Vice Presidente Américas, Rightship, Australia- Héctor Bautista, Director General, Administración Portuaria Integral (API) de Ensenada, México. Michael B. Jones, President & CEO, The Maritime Alliance, Estados Unidos. Carlos Abilleira, Prefecto, Prefectura Nacional Naval de Uruguay / Mauricio Garrido, Presidente, T&T Salvage LLC.

Protección y Seguridad Portuaria: Seguridad Cibernética.

Moderador: Administración Marítima, DOT, Estados Unidos. Max Bobys, Vicepresidente, Estrategias Globales, Hudson Analytix Inc. Yann Alix, Delegado General, Fundación SEFACIL, Francia. Miguel Angel Osuna, Presidente. Red PBIP México, Internacional/Carlos Scarpin, Secretario General, Red PBIP México Internacional.

Políticas Públicas, Legislación y Regulación: Procesos de diálogo para la mejora del marco normativo portuario.

Moderador: ANP de Uruguay Ricardo Sánchez, Oficial A carga de la División de Recursos Naturales e Infraestructura, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) José Modesto Apolo Terán, Presidente, Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo (IIDM) Llu-delis Espinal, Presidente, E&M International Consulting S.RL

Turismo, Puertos Interiores e Hidrovías, Servicio a Buques y Control de la Navegación: Desarrollo logístico de la navegación fluvial y el papel del sector privado.

Moderador:

Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables de la Nación, Argentina Roberto Borge, Gobernador, Estado de Quintana Roo Rui Alberto Zibetti, Coordinador Jurídico y Relaciones Exteriores, Instituto Tecnológico de Transportes e Infraestructura, Universidad Federal de Paraná / Eduardo Rattón, Coordinador de Proyectos, Universidad Federal de Paraná. Jürgen Dhollander, BP & Gerente de Proyectos, International Association of Dredging Companies (IADC)

Foro Interamericano de Experiencia Portuarias exitosas FORO INTERAMERICANO DE EXPERIENCIAS EXITOSAS EN DESARROLLO PORTUARIO (Continuación del primer apartado del Foro)

Responsabilidad Social Empresarial e Igualdad de Género: RSE como instrumento para mejorar las operaciones portuarias e incrementar la competitividad.

Moderador: Autoridad Marítima de Panamá. Eira Jiménez, Presidente, Women's International Shipping and Trading Association (WISTA), Panamá Ángel Elías, Presidente,

Ente Administrador Puerto Rosario, Argentina, Ricardo Córdova, Gerente de Concesiones y Sustentabilidad, Empresa Portuaria de Arica (EPA)

Facilitación del Comercio: Cooperación entre Agencias

Moderador: SOGET/SEFACIL Olaf Merk, Administrador de Puertos y Navegación, Foro Internacional de Transporte (ITF, por sus siglas en Inglés), Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) Enrique Fanta, Especialista Sénior del Sector Público, Grupo Banco Mundial Alberto Díaz, Presidente, Autoridad Nacional Portuaria de Uruguay (ANP) Enrique Martinez Schickendantz, Gerente General, Asociación de Despachantes de Aduana del Uruguay (ADAU)

Implementación del Sistema Comunitario Portuario

Elva Williams-Richards, Vicepresidente Financiera, Autoridad Portuaria de Jamaica

Clausura. Palabras de Clausura del Foro, Emb. Dr. Neil Parsan, Secretario Ejecutivo para el Desarrollo Integral, Organización de los Estados Americanos (OEA).

IV. Organizadores:

Comisión Interamericana de Puertos (CIP).

V. Participantes:

Países miembros, miembros asociados y socios estratégicos de la CIP.

Administración Portuaria Integral de Lázaro Cárdenas.

Administración Portuaria Integral de Quintana Roo.

Administración Portuaria Integral de Altamira SA de CV.

Almacenadora Belenus 3000 C.A y Operadora Logística de Venezuela.

American Association of Port Authorities (APPA)

American Salvage Asociaton (ASA)

Asociación de Terminales y Operadores Portuarios.

Asociación de Despachantes de Aduana del Uruguay (ADAU)

Asociación Internacional de Profesionales de Puertos y Costas.

Caribbean Shipping Association.

Compas S.A

Cruise Line International Association (CLIA)

Economic Commission for Latin America and the Caribbean (ECLAC)

Empresa Portuaria de Arica.

Fundación Valenciaport.

Global Institute of Logistics.

Green Marine.

Hudson Analytix.

Instituto de Investigación y Desarrollo Marítimo (INDESMAR, Perú)

Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo.

Instituto Nacional de Logística, Uruguay (INALOG)

Los expositores de los temas del congreso en suma, personalidades, de un alto perfil profesional como expertos reconocidos en el ámbito internacional, fortalecieron la temática central a través de su experiencia en torno al eje de análisis "Alianzas estratégicas portuarias en las Américas"

Logros de la participación país:

- ✓ Promoción de los alcances que tiene Costa Rica en materia marítima y portuaria a fin de abrir nuevos nichos de mercado para la Región Caribe costarricense.
- ✓ Enlace con organizaciones públicas y privadas a fin de conseguir convenios de cooperación en materia de asesorías en el manejo de infraestructura, posibles estudios de factibilidad de mercados portuarios, equipamiento entre otros.

- ✓ Posicionamiento de la Región Caribe como zona comercial en el manejo de mercancías en el ámbito intermodal en los próximos 20 años.

VI. Sinopsis del Congreso:

La estrategia de la infraestructura portuaria establece un análisis de donde estamos hoy.

Gestión de Activos: en este tema en Estados Unidos en el año fiscal completa la evaluación de las condiciones operativas de la cartera USACE CW.

3.000 proyectos con un valor capital social de aproximadamente \$ 190B suman el desarrollo de las evaluaciones de riesgos operacionales para las cerraduras, presas y centrales hidroeléctricas.

Es necesario en Implementación por fases Plan de Mejora de la Gestión de Mantenimiento para el desarrollo futuro presupuestos de operación y mantenimiento de los puertos, en este sentido se hace necesario pensar en el financiamiento alternativo.

Ciclo de Vida de Gestión de la Cartera contempla el analizar la relación de apropiación y mantenimiento directo de los gastos de operación y mantenimiento en los sitios de todo proyecto portuario, al igual que los gastos de inversión totales de proyecto para establecer las mejores prácticas objetivos de eficiencia portuaria.

En cuanto a la infraestructura el enfoque de la Estrategia de hoy especifica la de gestión de activos, gestión de carteras de ciclo de vida, y la financiación alternativa.

Análisis del Riesgo informado, la cartera de activos y las evaluaciones de estado / riesgo – Se establece además la cartera priorizada usando una decisiones de inversión del ciclo de vida de todo proyecto.

El análisis de los Sistemas financiamiento alternativos contempla el programa de Demostración Recreativos como por ejemplo el “hydropower y recreación”.

La propuesta tiene un gran número de centrales hidroeléctricas y las instalaciones recreativas en rutas de posibles hidrovías. En este sentido es estratégico trabajar hoy con la Administración comercialización de la energía (PMA) en hidroeléctricas y por supuesto en cuestiones legales.

La Fijación de la cadena de transporte: Desde un Port Community System (Sistema de comunidad portuaria) fomenta una perspectiva Corredor Logístico.

Otro de los temas de sensibilidad muy alta en el congreso fue el tema de la seguridad portuaria en aspectos cibernéticos.

En una organización el apoyo a las tecnologías de punta en seguridad portuaria permite:

- ✓ Una mejor manera de tomar decisiones informadas: la monetaria.
- ✓ Valorar y hacer un análisis completo de costes y beneficios ambientales
- ✓ Sopesar los costos de investigación con el medio ambiente y los beneficios económicos de las inversiones en el corto, mediano y largo plazo.
- ✓ Puede contribuir como herramienta hacia un mayor proyecto de infraestructura integrada marítima.

Se considera que este tema si bien incluye conceptos relativamente nuevos son a menudo bastante abstractos.

En el tema de seguridad portuaria hoy se deben analizar el entorno de lo vulnerable por la incidencia de los hackers individuales, "hacktivistas", servicios de Inteligencia Exterior , Anillos delictivos organizados , competidores .

La autoridad portuaria tiene el poder para cambiar la economía de todo un país , el tiempo de implementar cambios es ahora, los puertos tienen negocios diarios.

Todo puerto tiene su índice de productividad y costo eficiente en el servicio, para un cliente actual o potencia esto representan a las ventajas competitivas.

Es importante destacar que los resultados de la competitividad de un puerto dependen de la alianza estratégica entre el sector público y privado en el marco de las relaciones de mercado y la comunidad portuaria de las Américas.

El Estado deberá expedir las normas generales del sistema portuario; y fijarlas condiciones o requisitos que deberán cumplir los agentes económicos que intervienen en el sistema portuario nacional. •Fuente: Documento CIP

Desarrollo humano versus la cadena de valor:

La cadena de valor se integra con los eslabones interactivos en el transporte físico de la mercadería de origen a destino.

La cadena de valor considera algunas particularidades a saber:

Puntos de intercambio modal que tienen costos asociados por la actividad física y documental.

La selección de un punto logístico de ruptura del transporte internacional de las mercaderías en zonas de actividad logística puede generar ventajas en la competitividad.

Los puertos o aeropuertos actúan como eje regional del negocio o punto de salida y enlace al sistema de distribución regional o salida internacional.

Cuanto mayor es la conectividad multimodal a los centros productores y de consumo, se amplían los hinterland del sistema.

En la cadena de valor y el transporte existen objetivos claros como los siguientes:

- ✓ Mejorar el conocimiento sobre la importancia del transporte y la logística para la competitividad de las empresas exportadoras o centros de distribución
- ✓ La cadena de abastecimiento típica incluye desde la compra de materia prima, la producción, el almacenamiento hasta la entrega a consumidores finales.
- ✓ La gestión de la cadena de abastecimiento consiste en integrar eficientemente todos esos pasos.

Adicional al análisis de los objetivos de la cadena de valor se estudió el rol de los actores logísticos quienes participan en el crecimiento de las exportaciones y el comercio de las Américas en el engranaje de los clúster intermodales.

Interesa rescatar en materia de puertos de las Américas en la cadena de valor de Gráneles es determinar los aspectos que suman las ventajas competitivas de cada puerto.

La profundidad de una Terminal portuaria en la operación de gráneles determina una ventaja competitiva en el costo total del flete del productor al consumidor.

La disminución de costos de flete por mayor capacidad de transporte, puede incidir en la ruta seleccionada por el comprador cuando el mismo asume la comercialización del transporte.

Las condiciones necesarias pero no suficientes para una ruta competitiva refieren a la sumatoria de eficiencias de los eslabones de la cadena logística.

Las congestiones terrestres por rutas en mal estado y falta de capacidad en los silos de acopio y trabas burocráticas y/o documentales en la externalización de la producción.

La capacidad de carga es necesaria para evitar "falso flete" de ultramar por estadías en puertos.

La capacidad de muelle para evitar costos de espera que penalizan al productor.

Existe en todo el intercambio de alianzas entre el sector público y privado la necesidad de establecer cambios de información, siendo un Órgano de interés elegido por países el plantear Observatorios

- El compromiso de cada país es mantener la información actualizada de los datos oficiales;
- Mediante las Agencias de desarrollo.
- Los Gobiernos se unen para reducir las barreras operacionales, proporcionando el desarrollo conjunto de las Américas.

La sostenibilidad es la estrategia para avanzar en un desarrollo armónico y equilibrado, permite un nuevo e innovador equilibrio entre el desarrollo económico, medio ambiente, partes interesadas (stakeholders) y la toma e implementación de decisiones (Debilidad versus Diligencia).

Nuestro desarrollo como Empresa del Estado es de largo plazo , por lo que debemos actuar responsablemente por los impactos que generamos y creando oportunidades de beneficio mutuo (valor compartido) en nuestro entorno. Hoy en día la ciudadanía valora y exige transparencia.

Un ejemplo analizado fue el aporte del Puerto Arica ha sido el principal gestor del cambio cultural en buenas prácticas ambientales de la región.

Un Puerto comprometido, es una parte para el desarrollo integral de la región y su comunidad.

Generar una comunidad portuaria implica lograr el entorno a la seguridad laboral, capacitación y entrenamiento; esto implica liderar e implementar proyectos de innovación en prevención y promoviendo la igualdad de género.

El Impacto en la disminución de la brecha salarial en materia de equidad de Género y conformación y / o cumplimiento de las políticas públicas de los empleadores portuarios de las Américas tiene como desafío presente aumentar la participación de la mujer en el próximo decenio, un caso concreto de activismo en este tema lo aporta el Puerto de Arica, el cual alcanzó la disminución en el periodo comprendido entre el 2013 al 2015 en un 55%.

Otros de los aspectos abordados por la fundación Valencia Port es la apertura, y las facilidades de Becas en el Istmo como un instrumento constante para aumentar las capacidades y atinencias a los puertos de las Américas, se difundió durante el Congreso la promoción del " Curso Iberoamericano de Gestión Portuaria, Madrid, España."

XXI Curso (26 de septiembre al 26 de octubre de 2016). Se otorgarán 25 becas a funcionarios de 13 Países: Argentina, Bolivia, Chile, Colombia, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, México, Panamá, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela.

El anterior como un referente claro de que las oportunidades de formación portuaria que permiten innovar en cuanto a la ruta de formación de un recurso humano cada vez especializado dentro de una economía mundial globalizada.

Recomendaciones versadas en el Congreso

- Se aumente el trabajo conjunto de organizaciones Privadas y Públicas, Organizaciones Públicas y Cámaras Empresariales.
- Se focalice cada vez más las perspectivas del Cliente Portuario
- Se dé la definición única y global de los valores de la cadena logística al cliente
- Se aumente la organización integral para contribuir a la visión sectorial de las operaciones portuarias.
- Se aumente los indicadores de Gestión Portuaria como mecanismo permanente en la evaluación de los servicios portuarios. Como ejemplo el hecho de desarrollar las estrategias evaluando aspectos de crecimiento macroeconómico, mejora de gestión y servicios a través de plataformas informáticas dinámicas e interrelacionados.
- Se logre una mayor medición y seguimiento de las cadenas logísticas intermodales. A fin de mejorar la productividad y la eficiencia, dotar de infraestructura de conectividad que permita la expansión sostenible de la capacidad de contar con datos inmediatos sobre el manejo de las mercancías, los mercados entre otros puntos en el intercambio comercial de las Américas.
- Con la puesta en marcha de los modelos colaborativos, TIC y plataformas tecnológicas de carga y sus medios de transportes se puede mejorar la logística portuaria a fin de aumentar la eficiencia en todo el proceso, la conectividad multimodal y la gestión de procesos con la infraestructura y servicios en red en el hinterland.

A propósito de la Integración con el hinterland, se analizaron aspectos claros como los siguientes:

- La Cultura de innovación y cambio tecnológico para mejoras de eficiencia, valor agregado, calidad de servicios y sostenibilidad

- Los Avances tecnológicos e innovación plantean los desafíos portuarios a base de la relación común y acción conjunta de aquellas actividades que generen valor para la ciudad-región de forma permanente con un diálogo abierto en la comunidad portuaria y la ciudad.

En cuando al concepto de Ciudad-puerto

- Se plantea un mayor dinamismo en el mercado, promoción de competencia., proteger a los usuarios o asegurar que las ganancias de eficiencias sean traspasadas.
- La regulación económica depende en medida de las nuevas relaciones laborales, gestión del capital humano, clima de colaboración. Mejores estándares de seguridad y capacitación técnica operativa.

La Sostenibilidad social

- El desarrollo armónico con el medio ambiente, el uso eficiente de la infraestructura y recursos costeros potencia los beneficios y reduce los impactos negativos que a su vez sus cada vez más claros con la incidencia del cambio climático mundial.
- Por su parte el Hinterland e integración de la logística en el presente y futuro comprende aspectos como:
 - ✓ La innovación y automatización, robótica e IOT
 - ✓ Los Desafíos culturales
 - ✓ El análisis del amplio alcance de negocio del puerto
 - ✓ Las nuevas habilidades para gerentes del puerto, las Instituciones y hasta los Gobiernos de las Américas.

Desafíos principales en materia de seguridad e inteligencia:

En el tema de seguridad portuaria es importante anotar que entre las situaciones que generan aspectos de vulnerabilidad hoy figuran:

- La manipulación a través de las redes sociales. Técnica no especializada utilizada por posibles ciberatacantes para manipular a personas que poseen información privilegiada con el fin de que infrinjan los procedimientos de seguridad mediante la interacción a través de las redes sociales.
- La suplantación de identidad (phishing). El envío de correos electrónicos a un gran número de posibles objetivos en los que se pide información específica de carácter sensible o confidencial. En algunos casos, en dicho correo electrónico puede también solicitarse a los receptores que visiten un sitio web falso a través de un hipervínculo incluido en el mismo.
- Los abrevaderos (water holing). La creación de sitios web falsos o aprovecharse de sitios web auténticos con el fin de aprovecharse de sus visitantes.

- El ransomware. Programas maliciosos que encriptan los datos de los sistemas hasta que el distribuidor descifra la información.
- El escaneo. El ataque a gran parte de Internet de forma aleatoria.

Desafíos de las Américas:

1. Incrementar la competitividad
2. Reducir tiempos de estadía
3. Aumento de la capacidad instalada
4. Mejorar la productividad – maximizar uso infraestructura
5. Estar consciente de la vocación del puerto

VII. ANEXOS





