

# El desarrollo portuario del Ecuador cambia de timón

## Concesiones privadas impulsarán los puertos

< POR KARLA PESANTES >

Nuevos vientos soplan en los muelles de cuatro puertos del país: Guayaquil, Posorja, Manta y Esmeraldas. Los expertos consultados avizoran mejores servicios una vez que sean concesionados, pero piden mayor apertura comercial para que el desarrollo sea una realidad.

Guayaquil nació con el puerto y viceversa. Al igual que con otras ciudades costeras, luego de la conquista, los españoles buscaron un lugar que permitiera aprovechar el mar del Sur, actual océano Pacífico. Tras varias disputas con los nativos, en 1547 establecieron el puerto de Guayaquil. Con el tiempo se convirtió en el eje del comercio marítimo de esta parte de América. Fue atacado varias veces por piratas, sufrió incendios y fiebres, pero se consolidó como el principal puerto del país. Más tarde, en la década del cincuenta, nació la Autoridad Portuaria para cambiar los viejos muelles junto al cerro Santa Ana por unos nuevos.

A la Autoridad Portuaria de Guayaquil (APG) le siguieron otras, aupadas por la urgencia de transportar pasajeros y mercancía. Manta (Manabí) tuvo la suya en 1966 y Bolívar (El Oro) en 1970. Al momento, el Ecuador cuenta con cuatro puertos comerciales pertenecientes al Estado: Esmeraldas, Manta, Guayaquil y Bolívar. También hay terminales privadas

CUADRO 1  
Transporte de carga en los puertos en 2015

FUENTE: SUBSECRETARÍA DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO Y FLUVIAL Y AUTORIDAD PORTUARIA DE GUAYAQUIL.

	Toneladas métricas	TEUS	Naves
Esmeraldas	725.511	59.413	227
Manta	798.736	245	441
Guayaquil	10'331.050	1'125.206	921
Puerto Bolívar	1'929.802	60.207	376
Terminales privados	5'454.217	579.524	840
Total	19'239.316	1'824,60	2.805

CUADRO 2  
Adjudicaciones o delegaciones portuarias a inversionistas privados (años y \$ M)

FUENTE: MTOP.

Proyecto	Monto	Concesión	Monto a invertir en tres años	Monto destinado a equipos	Monto destinado a infraestructura	Situación
Puerto Bolívar	751	50 años	242	70	172	Adjudicada a la empresa turca Yilport.
Puerto de Manta	175	40 años	48	17,8	30,2	Por delegar en noviembre. Único oferente, Agunsa.
Puerto de Aguas Profundas de Posorja	1.274	50 años	500	64	436	Adjudicado a la empresa dubaití DP World.
Total	2.200		790	151,8	638,2	

o "habilitadas", como prefiere llamarlas el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOP). Estas se unen a tres estaciones petroleras: Balao, La Libertad y El Salitral.

En 2015, por la infraestructura portuaria (pública, privada y petrolera), se transportaron 1'824.595 TEUS (contenedores de 20 pies o 6,25 metros) o alrededor de 49'334.394 toneladas métricas (tm). Las estadísticas de la Subsecretaría de Puertos y Transporte Marítimo y Fluvial muestran que el año pasado el sistema de carga de-

creció 0,5% con relación a 2014, cuando movió 49'606.679 tm (Cuadro 1).

Hoy la dinámica en las terminales está a punto de cambiar de timón, pues los puertos estatales dejarán de tener la completa tutela estatal y ya no dependerán solo de los recursos del Gobierno central.

Todo empezará con el nuevo Puerto de Aguas Profundas en Posorja, y las renovadas instalaciones en Puerto Bolívar y Manta. Estos proyectos fueron concesionados o delegados a inversores

extranjeros, a través de las figuras de la Ley Orgánica de Incentivos para Asociaciones Público-Privadas y la Inversión Extranjera (aprobada en 2015) y del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones.

En el caso de Posorja, la adjudicación directa por 50 años fue para la compañía DP World, firma dubaití de alcance mundial en el manejo de puertos y que administra uno muy cerca, el de Callao, en Perú. Según los planes, la empresa destinará más de \$ 1.200 millones (M) para la construcción de la terminal, cuya primera fase incluye una carretera de 20 km hasta Playas, cruzando por El Morro. Puerto Bolívar, a su vez, tendrá administradores turcos. Yilport operará bajo la modalidad de arrendamiento a largo plazo. Mientras se espera que en Manta se concluyan los trámites para la concesión, que será la empresa chilena Agunsa, pues fue la única que presentó la iniciativa privada o idea de negocio. La adjudicación se realizaría el 30 de noviembre (Cuadro 2).

### Rumbo a competir

¿Habrà competencia entre los renovados puertos y el de Guayaquil, que transporta entre 70 y 80% de la carga nacional? “Serán competidores, y eso es bueno para el país porque se mantienen los costos bajos y servicios de calidad. Ahora, una excesiva competencia puede ser perjudicial porque, si se ofertan tarifas sin utilidad, el interés por invertir desaparece”, responde **Juan Jurado von Buchwald**, presidente de la Cámara Marítima del Ecuador (Camae).

Los servicios de un puerto abarcan los atraques, el muellaje, el movimiento de contenedores, la conexión de la carga refrigerada a las tomas de electricidad, el monitoreo de buques o el servicio de despacho de los exportadores e importadores.

Hay quienes opinan que ni Posorja ni Puerto Bolívar podrán competir con Guayaquil, que cada año crece en el transporte de carga. En 2015 movió 1'125.206 TEUS, cerca de 68 mil TEUS más que en 2014. Para **Alejandro Chanabá**, subdecano de la facultad de Ciencias Marítimas de la Escuela Politécnica del Litoral (Espol), el puerto de Guayaquil aventaja en múltiples aspectos a otros. “Físicamente, si bien es chiquito y encerrado por asentamientos urbanos, posee un *hinterland* importante, es decir, los centros de producción que desarrollan la carga. Esto no ocurrirá con Posorja, salvo que todas las empresas se muden a El Morro”.

Posorja es hoy, básicamente, un puerto de pescadores, con unas pocas calles polvorientas y sin red de alcantarillado sanitario. Por décadas, y desde su creación como

El puerto de Esmeraldas ya fue concesionado en 2004 a la empresa colombiana Puerto Nuevo Milenio S. A., pero el proyecto no tuvo el desarrollo esperado.



Foto: Cortesía MTOP.

parroquia rural de Guayaquil, hace 122 años, el lugar ha carecido de vías en buen estado. En la zona se procesa casi 70% de las exportaciones de atún y sardina. “Las condiciones naturales para el puerto de aguas profundas están, pero debe desarrollarse primero el entorno económico y que exista la carga; sin esto, los buques no llegan a un puerto”, dice Chanabá.

Otros especialistas como el exsubsecretario de Puertos, **Alex Villacrés**, sugieren que Posorja tiene posibilidad de ser una terminal de transferencia internacional, “una competencia para Panamá y Callao, y esto aumentará la competitividad del Ecuador”.

En el caso de Puerto Bolívar, el transporte de frutas y banano ha sido su especialidad. En 2015 se exportaron 29.851 mil TEUS desde este puerto. Esta cantidad significó apenas 5% del volumen de exportaciones efectuadas ese año a través del sistema portuario (Cuadro 3).

Durante el boom bananero, la fruta salía de Puerto Bolívar en bodegas refrigeradas. Esto cambió y ahora la tendencia naviera es que la carga se transporte en contenedores (tanto refrigerados como secos), es decir, el banano se embarca directamente desde la finca o comercializadora hasta el muelle.

Al momento, según la Camae, Puerto Bolívar recibe y maneja en su mayoría buques frigoríficos, donde el banano es almacenado con la ayuda de estibadores. Por lo general, los portacontenedores con la fruta se embarcan en la terminal de Guayaquil.

Una vez que Yilport opere en Puerto Bolívar, se espera que incorpore tecnología moderna como las grúas de pórtico que elevan los contenedores y los transportan de mejor manera. Solo así la Camae estima que la terminal portuaria podría competir con Guayaquil y transferir parte de las exportaciones bananeras a sus muelles.

Por otra parte, el economista **Emilio Aguilar**, dueño de la naviera Tecni-sea, reconoce que tanto Posorja como

CUADRO 3  
Exportaciones e importaciones portuarias de TEUS

FUENTE: SUBSECRETARÍA DE PUERTOS Y TRANSPORTE MARÍTIMO Y FLUVIAL.

Terminales	Exportaciones		Importaciones	
	2014	2015	2014	2015
Esmeraldas	29.490	28.751	36.703	30.662
Manta	502	221	30	24
Guayaquil	535.130	559.469	521.345	565.737
Puerto Bolívar	24.563	29.851	24.517	30.356
Terminales privados	268.736	279.666	296.170	299.858
Total	858.421	897.958	878.765	926.637

Puerto Bolívar fomentarán “una sana competencia con Guayaquil, que creo debe existir en una actividad tan dinámica como la portuaria”. Considera que el sector exportador sería el más beneficiado con las nuevas instalaciones porque “se podrá entrar con menores costos a los mercados internacionales”.

En junio de 2016, cuando se firmó la concesión del puerto de Posorja con DP World, el presidente **Rafael Correa** garantizó controles para que la empresa árabe no tenga exclusividad en las condiciones de manejo de la nueva estructura.

Contecon, la concesionaria privada que opera en el puerto de Guayaquil desde 2007, mencionó a inicios de año que la construcción en Posorja “conllevaría al cierre de la actividad portuaria en la ciudad y el encarecimiento del comercio exterior ecuatoriano, con sus consiguientes efectos, por no hablar de una situación monopólica, obligando a las líneas navieras a ingresar a los puertos por un nuevo canal cuyas consideraciones son demasiado elevadas”.

Revista GESTIÓN pidió una postura más reciente a la concesionaria sobre el puerto de Posorja, pero el asesor de la empresa **Gilberto Gutiérrez** expresó, textualmente, que: “existe una imposibilidad temporal de Contecon para aportar con el artículo”.

### Vientos no tan nuevos

En medio de las críticas iniciales de Contecon a Posorja, existen otras respecto a la manera directa en que fue concesionada la obra a DP World Investments. La figura de concesión consta en el artículo 100 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, que expresa que el Estado podrá delegar la gestión de los sectores estratégicos (como el portuario) cuando sea de interés público y se trate de empresas de propiedad estatal.

Las adjudicaciones o concesiones de los puertos no son nuevas en el Ecuador. En 1993 con la promulgación de Ley de Modernización del Estado y posterior

RECUADRO 1

## Guayaquil necesita el dragado

Cada embarcación que llega a Guayaquil debe navegar 94 km extras antes de llegar al muelle. Son cuatro horas de entrada y cuatro de salida. Este canal de acceso es común en los mejores puertos del mundo como Amberes o Hamburgo. Solo que en Guayaquil existe una limitante que es la acumulación de sedimentos y el pobre e inexistente dragado de estos en la zona conocida como Los Goles.

“Mantenemos un dragado en el canal de mínimo 9,60 metros de profundidad. Buques de mayor calado no pueden entrar y si lo hacen llegan con 50% menos de su capacidad”, explica el gerente de la APG, **Jorge Vera**. Para él la falta de dragado mayor a 9,60 m es una desventaja competitiva del puerto con respecto a otras terminales en el Pacífico, como Buenaventura y Callao, desventaja que se ahondará cuando el Puerto de Aguas Profundas de Posorja esté construido, pues este recibirá buques de gran calado (más de 12 metros) que ni ahora ni entonces podrán ingresar a Guayaquil.

Desde hace 15 años, cuando se inició la tendencia de buques más grandes en el tráfico marítimo del mundo (tendencia que, por ejemplo, llevó a la ampliación del canal de Panamá), se discute sobre un dragado eficiente y constante en el canal de acceso al puerto de Guayaquil. En junio el municipio local acordó la competencia para trabajar en la zona y llegar hasta los 11 m de profundidad, lo que permitiría la entrada de 14 mil tm extras de carga al puerto. En 2015 la APG movilizó 10'331.050 tm. Uno de los mayores obstáculos ha sido el costo: dragar el canal costaría unos \$ 17 M. Tanto la Camae como las navieras apoyan la idea de delegar el dragado a una empresa privada, como planea el cabildo. Por décadas se ha indicado que la draga actual, perteneciente a la APG y operada por la Armada, ha resultado insuficiente para la cantidad de carga que moviliza el sistema portuario en la ciudad.

En Guayaquil funcionan 12 terminales privadas, además de las dos concesionadas a Contecon y Andipuerto. Hasta agosto de 2016, por la primera terminal, ingresaron 595 buques y por la segunda, 81. Entre las dos concesionarias, la APG ha recibido más de \$ 20 M en prestaciones y recaudaciones por el uso del puerto.



Foto: Cortesía MITOP.



Reglamento de Servicios Portuarios (de 1996, que luego se actualizó en 1997), se permitió la modalidad de delegación de la industria a la iniciativa privada bajo el concepto de “permisionarios controlados por la Autoridad Portuaria”. En esa época aparecieron terminales particulares como Fertisa, TPG y Banana Puertos en Guayaquil.

**Hugo Tobar Vega**, exgerente de APG y exprofesor de la Espol, menciona en su libro *Desarrollo marítimo ecuatoriano en los últimos 20 años*, que la década pérdida de la industria portuaria fue la que hubo entre 1980 y 1990, y ello por la ineficiencia en el manejo y estadía de las embarcaciones. Argumenta que la privatización o modernización de los puertos es una necesidad, “para que en los próximos 20 años las terminales sirvan al progreso como sí lo hicieron en los 20 años pasados. Desgraciadamente, la politización de este sistema en la década de los ochenta produjo burocratización y descuido de las operaciones”.

En cuanto a la historia de los proyectos, documentos de Senplades de 2007, como el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial, explican la necesidad del puerto de aguas profundas de Posorja y lo abordan como una meta nacional estratégica.

Años más tarde, en el Plan Nacional de Movilidad del MTOP, Posorja aparece nuevamente en los planes portuarios. En este documento también se menciona el impulso de la terminal de Manta. Esta última ya fue concesionada en 2006 a la empresa china Hutchinson, que en 2009 abandonó el proyecto alegando supuestos cambios unilaterales en la concesión. Desde 2010 la Autoridad Portuaria de Manta (APM) aborda en varios informes la urgencia de ampliar las instalaciones.

En ese año la Cámara de Comercio de Manta presentó a la Presidencia de la República un proyecto para mejorar el puerto de aguas profundas del cantón y dragar el canal de acceso. El planteamiento contaba con la aprobación de Correa, según explica la titular de la Cámara, **Lucía Fernández**.

RECUADRO 2

## Posorja, la concesión de los 50 años

En los nueve años que Contecon, la concesionaria de origen filipino, ha operado en el puerto de Guayaquil, ha invertido más de \$ 300 M en equipos y tecnología, según explica el gerente de la APG, **Jorge Vera**. Esta misma inversión se espera llegue a Posorja, una vez que opere la empresa adjudicada para la construcción del nuevo puerto de aguas profundas.

Se trata de DP World Posorja S. A., parte del conglomerado dubaití DP World Investments. Esta compañía, cuyas ganancias en 2015 fueron \$ 3.968 M, está presente en 40 países de seis continentes y en el Ecuador trabajará hasta 2066.

La concesión fue firmada por 50 años y en la primera fase, de 22 meses, se invertirán \$ 550 M en la creación de áreas para contenedores y un muelle de 400 m. En la segunda se destinarán \$ 350 M para la ampliación de la infraestructura. La obra estaría lista en tres años y crearía 2.000 plazas de trabajo.

La APG será la entidad que controle a la concesionaria. “Sin la inversión en Posorja, la de Puerto Bolívar o la que está en camino en Manta, el Ecuador poco a poco iría desapareciendo de las rutas navieras, porque la tendencia es mover carga en buques de alto calado”, asegura Vera.

En 2006 ya hubo un primer intento de construir el puerto en Posorja, según el titular de la APG. La española Alimport debía desarrollarlo, pero “luego vino la crisis mundial en 2008 y no cumplieron con el cronograma, por lo que el Estado tuvo que retirar la concesión”.

Tanto Alimport, que fue creada en el país con el nombre Albacora, como DP World Posorja tienen entre sus socios al grupo Nobis. Vera cuenta que en 2014 llegó la oferta desde Emiratos Árabes y luego de analizar el proyecto se firmó un memorándum de entendimiento en febrero de 2016. En junio de este año se adjudicó la delegación, por vía directa y sin concurso, a la multinacional árabe. “Surgieron voces interesadas en Posorja, pero nunca hubo una que formalmente presente un proyecto”, añade Vera.



Foto: Rommy Castro.

“Teníamos los recursos para la nueva plataforma, alrededor de \$ 120 M que provenían de la indemnización cobrada a la empresa Hutchinson, un préstamo de CAF-Banco de Desarrollo de América Latina, y fondos de la APM”, dice Fernández, quien luego salió de la Autoridad Portuaria.

En su opinión, el proyecto no se logró ejecutar porque “vinieron administraciones más políticas que técnicas”. Desde entonces, asegura, ella ha enviado nueve cartas al presidente preguntando por qué el Concurso Público para la Concesión del puerto de Manta estaría plagado de imprecisiones y planteamientos erróneos. Una de las misivas está colgada en el portal web de la Cámara ([www.ccm.org.ec/1464-analisis-de-la-realidad-del-puerto-de-manta.html](http://www.ccm.org.ec/1464-analisis-de-la-realidad-del-puerto-de-manta.html)).

Pero, además de Manta o Puerto Bolívar, otra concesión estaría en agenda. Se trata del puerto de Esmeraldas, administrado por la Autoridad Portuaria de la provincia. Desde allí se moviliza carga de madera, aceite de palma y vehículos, y en 2015 se transportaron 725.511 tm.

Dentro del Plan de Movilidad del MTOP, la intención es potenciar el puerto de Esmeraldas con nuevos equipos, infraestructura y una inversión de al menos \$ 25 M. Así fue propuesto el año pasado y en el documento se prevé la concesión.

Si los proyectos portuarios han existido desde hace años, ¿por qué no se han emprendido? Villacrés, exsubsecretario de Puertos, explica que las demoras se deben a la falta de decisión política. Lamenta que tras la adjudicación de la terminal de Guayaquil a Contecon no “hubo energía ni intentos suficientes para concesionar el puerto de Manta. Tampoco se profundizó en el dragado del canal de acceso. Recién en 2015 el Gobierno se decidió a delegar”.

La pregunta entonces es: ¿hacia dónde se dirige ahora la industria portuaria con las nuevas concesiones privadas? “Sin duda va a mejorar en los próximos años porque la libre competencia hará que los puertos concesionados inviertan en su desarrollo y regulen su capacidad instalada en función de realidad y no de expectativas”, expresa Villacrés.

RECUADRO 3

## Puerto de Manta busca carga

De los cuatro puertos del país, el de Manta es el que menos aporta al sistema nacional. Entre 2015 y julio de este año no recibió un solo contenedor de carga, según declaraciones del gerente de la APM, **José Miguel García**. “Recién la semana pasada (a inicios de octubre) recibimos 60 contenedores. Depende mucho de si la terminal está en las rutas de las navieras”. En 2015, por este puerto manabita, se movilizaron 245 TEUS.

El titular de la APM reconoce que es relevante avanzar con la gestión delegada de la terminal a un inversor privado. “La delegación, que no es lo mismo que concesión, busca potenciar la parte comercial y dentro de la misma está incluida la ampliación de la infraestructura física”.

La convocatoria del concurso de gestión delegada del puerto de Manta inició en abril de 2016, con un monto mínimo \$ 175'220.095 M.

García asegura que la única iniciativa privada presentada fue de Agencias Universales S. A. (Agunsa), compañía chilena que nació como naviera hace 50 años y opera en 20 países.

Dentro de la idea de negocio, García explica que Agunsa plantea un dragado en el puerto de Manta de 10,5 a 12,5 m de profundidad, permitiendo que ingresen buques de alto calado. Luego en una segunda fase, prevista en 2048, se dragaría hasta 14,5 m.

“En los dos primeros años de gestión se espera un incremento de carga de 30 mil TEUS para luego llegar a los 150 mil TEUS”, dice García, al frente de la APM desde septiembre.

Desde la Cámara de Comercio de Manta, la presidenta **Lucía Fernández** argumenta que a la empresa chilena le tomará 30 años efectuar un dragado eficiente, “vamos a perder tiempo y dinero, porque no hay un objetivo claro con el puerto”.

Según ella, hubo seis oferentes más para el proyecto, pero “no recibieron los mismos tratos que Agunsa”. Hace poco denunció que habría un conflicto de intereses en la delegación. Pide que se investigue la relación laboral entre Agunsa y **Jorge Luis Albornoz**, quien antes se desempeñó como secretario de la junta de accionistas de la empresa y hoy es subsecretario de Concesiones del MTOP. García niega las acusaciones y asegura que la APM es la única que se encargó de estudiar y aprobar la oferta presentada.



Fotos: Cortesía MTOP



RECUADRO 4

## Puerto Bolívar, arrendado por 50 años

El primer acercamiento entre Yilport y el Ecuador ocurrió en la visita oficial del presidente turco **Recep Tayipp Erdogan** a Quito en febrero de 2016. La prensa turca reseñó que el encuentro abrió posibilidades de inversión para el *holding* turco en América Latina y que la meta era convertir a Puerto Bolívar en la “mayor terminal de contenedores en América Latina”. La adjudicación de arrendamiento a largo plazo (50 años) del puerto a Yilport se firmó en agosto, por un valor de \$ 750 M. En contraparte, el Estado recibiría alrededor de \$ 1.540 M con la concesión, tanto por la entrega de la terminal como por impuestos. En la propuesta inicial el *holding* había indicado que la alianza público privada sería por menos tiempo: 37 años.

El gerente de la Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar (APPB), **Vicente Guzmán**, explicó, como lo recogió la agencia gubernamental Andes, que la concesión incluye el dragado de hasta 16 m de profundidad, reforzamiento de muelles actuales y 360 m de líneas de atraques adicionales. La empresa turca también ofrecerá otros servicios como transferencia de contenedores, almacenaje de carga, pesaje de vehículos y tarifas para uso de remolcadores.

En la actualidad, Puerto Bolívar cuenta con un canal de acceso de 8,50 m en su marea más baja y recibe carga de frutas y vehículos, además de exportar banano y camarón. En 2015 movilizó más de 1,9 millones de tm y 60.207 TEUS. El objetivo, según consta en los informes de Yilport, es transportar 2,5 millones de TEUS al año, una vez finalizada la obra. Se trata de un propósito ambicioso, tomando en cuenta que todo el sistema portuario del Ecuador movió alrededor de 1,8 millones de TEUS el año pasado. El traspaso de operaciones tenía previsto arrancar el 1 de noviembre. Dentro de los planes consta usar la terminal como atracadero para futuras exportaciones mineras, una vez que despeguen proyectos como Fruta del Norte y Loma Larga.

La concesión no ha estado exenta de objeciones. Una de ella proviene del alcalde de Machala, **Carlos Falquez Aguilar**, quien ha pedido al Gobierno mayor transparencia sobre la negociación.



Foto: Cortesía MITOP

## ENTREVISTAS

*Juan Jurado von Buchwald,  
presidente  
de la Cámara Marítima  
Ecuatoriana*

*“El aprovechamiento  
de los puertos dependerá  
del desarrollo de  
la economía”*

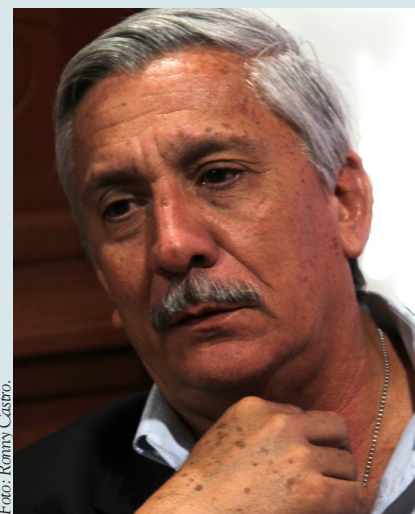


Foto: Rommy Castro

Iniciado en el negocio marítimo en Transnave en los años ochenta, Jurado ha sido testigo de los altibajos del sistema portuario del país. Comenta que la idea de transferir la construcción de grandes puertos a inversores privados, como el de aguas profundas en Posorja, no es nueva porque son las multinacionales las que poseen los recursos y la experiencia necesaria.

—¿El puerto de aguas profundas en Posorja afectará la dinámica en el puerto de Guayaquil?

—A la larga podría ser que sí, pero no será de manera inmediata. El ingreso de buques de alto calado que tendrá Posorja definitivamente será una ventaja, aunque no lo será tanto si el canal de acceso en el puerto de Guayaquil es dragado de forma correcta, porque la mayor concentración de buques que visitan nuestras costas está en calados de 10,50 m a 11 m. Si en Guayaquil llegamos con

un canal de acceso de 12,50 m, más de 80% de buques podría entrar. ¿Qué es mejor? ¿Entregar con un buque directamente en Guayaquil, donde se queda la carga, o dejarla en Posorja y mandarla vía terrestre? Hay que pensar que gran parte de la carga internacional se queda en Guayaquil.

—En las ceremonias de adjudicación de los puertos, tanto el de Posorja a DP World como el de Bolívar a Yilport, se mencionó que estas obras eran urgentes luego de la ampliación del canal de Panamá. ¿Es cierto esto?, ¿podemos establecer una competencia entre la infraestructura de este país y el nuestro?

—No encuentro la relación directa entre el canal de Panamá y Bolívar, porque no creo que durante mucho tiempo el volumen de carga en este puerto vaya a cambiar dramáticamente. Si hablamos de Guayaquil y Posorja, tiene algo de sentido. Pero las nuevas esclusas del canal de Panamá guardan relación con el manejo de buques Post Panamax, es decir, de más de 300 m de eslora, 48 m de manga y, honestamente, no veo que en un corto plazo estos barcos lleguen a Bolívar. Sí podrían llegar a Posorja, pero básicamente para servir la demanda de importaciones de Guayaquil.

—¿Cómo definiría el futuro de la industria en el país teniendo en cuenta este contexto de adjudicaciones portuarias?

—En lo que se refiere a servicios, va a mejorar la calidad porque habrá competencia y un abanico de posibilidades para las navieras, exportadores e importadores. Pero eso no significa que van a mejorar las circunstancias del comercio internacional del Ecuador, porque a los buques no les atrae una moderna o bonita estructura, sino más bien la carga. El aprovechamiento total de los puertos dependerá del grado de desarrollo de la economía del país, del incremento de las importaciones, exportaciones y de una mayor industrialización. Por ahora, no solo el Ecuador se encuentra en recesión, es un fenómeno a nivel mundial, desde que China se desinfló y ya no hay demanda de materia prima.

—La idea de ampliar y desarrollar el puerto de Manta o de construir uno nuevo en Posorja no es nueva. ¿Por qué se ha demorado tanto tiempo cristalizar estos proyectos?

—No es por falta de recursos, porque normalmente estaban diseñados desde el principio para que sean manejados por empresas privadas y multinacionales, que tenían suficiente solvencia para financiarlos. Lamentablemente, en los últimos diez años hemos tenido una política portuaria completamente errática y, aparte de eso, el Ecuador ha sido un país demasiado volátil en cuanto a la seguridad jurídica y no exactamente muy atractivo para el capital extranjero. En los últimos años el Gobierno se ha dado cuenta de que falta esa inversión, que nos ha dejado a la zaga de otros países del Pacífico y, a toda velocidad, entramos a la concesión de Posorja, Bolívar, y quizás en el futuro, de Esmeraldas.

**Jorge Velásquez,**  
**Terminal General Manager**  
**de DP World Ecuador**

**“Vemos oportunidades de crecimiento en el país”**

—El primer paso estipulado en el contrato es la construcción de la carretera por la vía El Morro, ¿en qué fase se encuentra el trabajo?

—Estamos agilizando, junto al MTOP, el proceso de desbrozado y limpieza del área. Ya se han adelantado los trabajos de limpieza en varios kilómetros. Tan pronto finalicemos podremos licitar, adjudicar e iniciar la construcción.

—¿Se ha socializado el proyecto con la comunidad local de Posorja?

—El pasado 12 de octubre personal del Ministerio del Ambiente, el equipo técnico, un colega y yo visitamos las comunidades de Puná y Posorja. Al día si-

En el ranking de la Cepal de los 20 puertos más importantes, el de Guayaquil está en séptimo lugar. En primer puesto está Santos (Brasil), seguido de Colón y Balboa (ambos de Panamá).

En 2015 la actividad portuaria en América Latina y el Caribe creció 1,7%, con un volumen de 48 millones de TEUS, según la Cepal.

guiente convocamos a las autoridades en Guayaquil donde se realizó la última presentación del proyecto.

—Tomando en cuenta la recesión económica del país y que DP World ya opera en un puerto cercano como el de Callao, ¿cuál es la motivación de la empresa para invertir en el Ecuador?

—Pese a los problemas económicos del Ecuador, creemos que hay una necesidad urgente de un nuevo puerto y, en nuestra visión, Posorja es la única opción visible. Vemos oportunidades de crecimiento en el país y el puerto estará completamente enfocado en satisfacer a importadores y exportadores. Mientras tanto, DP World Callao se centra en manejo de carga para empresas peruanas. No creo hay superposición de mercado.

—¿Se definió en el contrato final el porcentaje que entregará DP World a la Autoridad Portuaria de Guayaquil, órgano regulador del proyecto?

—Se estipulan cuotas de concesión durante el plazo que dure la obra. La empresa pagará los honorarios a la APG a base de 1 y 5% de los ingresos totales de la concesión. También habrá pagos adicionales si se superan las proyecciones en los 15 primeros años. Estos niveles, que reflejan que el Gobierno no está haciendo ninguna inversión en el proyecto, son comparables a Callao, donde DP World paga 3% de los ingresos brutos. **G**