

Destacando novedades de la actividad portuaria

A continuación, y por orden cronológico, incluimos un breve resumen de aquellas novedades y/o resultados públicos que consideramos de interés destacar y compartir.



Marzo 2019

Presentación Trabajo Final Integrador. Evaluación de la capacidad máxima de North Port. Klang, Malasia



Defensa Trabajo Integrador Final Ing. Bonfante

El primer egresado del 2019 de la carrera de Especialización en Ingeniería Portuaria presentó su Trabajo Final Integrador el 14 de marzo. El graduado es el ingeniero Nahuel Bonfante que expuso y defendió su trabajo titulado: **Evaluación de la Capacidad Máxima de North Port. Klang, Malasia.**

El autor incluye una descripción detallada de la infraestructura básica de North Port, el análisis de su capacidad para absorber un creciente movimiento de cargas en el futuro desde buques de mayor tamaño. En función de los resultados obtenidos, el autor hace su propuesta de expansión y adecuación portuaria.

En ésta Wiki puede consultarse el [Índice, flujograma y presentación](#) del trabajo, elaborado por su autor.

Fuentes:

Bonfante, Nahuel. 2019. Evaluación de la Capacidad Máxima de North Port. Klang, Malasia. Universidad de Buenos Aires. Facultad de Ingeniería. [Escuela de Graduados en Ingeniería Portuaria](#) Buenos Aires, Argentina.

--[MID](#) 12:18 18 mar 2019 (GMT+3)



Febrero 2018

Presentación Trabajo Final Integrador. Diseño de Muelle y Canal Navegable en La Plata



Defensa Trabajo Integrador Final Ing. De Vincenzi

El 28 de febrero 2018 Marcos De Vincenzi se graduó como Especialista en Ingeniería Portuaria al exponer y defender su Trabajo Final Integrador titulado: **Diseño de muelle y Canal Navegable para la instalación de recepción, almacenamiento y bombeo correspondiente a la Central Termoeléctrica Ensenada del Barragán.**

Este es un trabajo detallado que contempla la readecuación de la infraestructura portuaria perteneciente a la Instalación de Recepción, Almacenamiento y Bombeo de gasoil ubicada en la Isla Santiago, lindante al Canal Interior del Puerto de la Plata, destinado a abastecer la Central Termoeléctrica Ensenada de Barragán, recientemente construida en la localidad de Ensenada, Partido de la Plata, República Argentina.

[La Central Térmica Ensenada de Barragán, CTEB](#) está ubicada en el polo petroquímico de Ensenada, Provincia de Buenos Aires, aproximadamente a 10 km de la ciudad de La Plata y a 50 km de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. El combustible líquido (gasoil) será suministrado al predio de la Central Térmica por medio de un poliducto dedicado a tal fin, cuyo origen es la instalación de recepción, almacenamiento y bombeo ubicada en la Isla Santiago, sobre la cual trata el Trabajo Integrador Final del Ing. De Vicenzi.

En ésta Wiki puede consultarse el [Capítulo 1, Introducción y Resumen](#) del trabajo, elaborado por su autor.

Fuentes:

De Vincenzi, Marcos 2018. Diseño de muelle y Canal Navegable para la instalación de recepción, almacenamiento y bombeo correspondiente a la Central Termoeléctrica Ensenada DEL Barragán. Universidad de Buenos Aires. Facultad de Ingeniería. [Escuela de Graduados en Ingeniería Portuaria](#) Buenos Aires, Argentina.

--[MID](#) 15:51 27 jun 2018 (GMT+3)



Julio 2017

Presentación Trabajo Final Integrador. Caso del Puerto de Mar del Plata - MDQ



Trabajo Final Integrador del Ing. Marpegán. Edición impresa.

El 27 de julio 2017, el ingeniero Mariano Luis Marpegán se graduó como Especialista en Ingeniería Portuaria al exponer y defender su Trabajo Final Integrador titulado: **Puerto de Mar del Plata - MDQ. Descripción, contextualización, análisis y evaluación de oportunidades de mejora en la operatoria portuaria y la terminal de contenedores.**

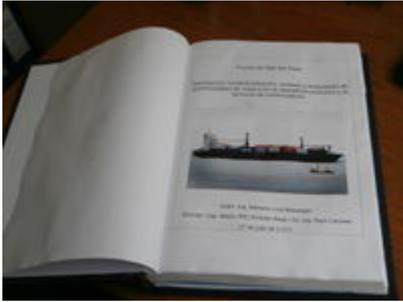
Este es un trabajo detallado e integral sobre la situación actual del puerto de Mar del Plata incluyendo una evaluación de oportunidades de mejora en la operatoria portuaria en general y la terminal de contenedores en particular.

El puerto de [Mar del Plata](#) es de ultramar y está básicamente dedicado a la actividad pesquera, alberga a la Base Naval Mar del Plata de la Armada Argentina, dársenas de cabotaje y ultramar, donde coexisten la terminal de contenedores y la de cruceros, un muelle de inflamables y clubes náuticos. Es el principal puerto pesquero del país, ya que moviliza el 60 % de la pesca en la Argentina y constituye una puerta de salida tanto para la ciudad como para la región.

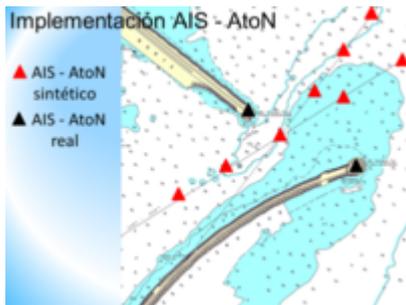
En ésta Wiki puede consultarse el [Resumen Ejecutivo](#) del trabajo, elaborado por su autor.



Presentación y evaluación del Trabajo Final Integrador del Ing. Marpegán.



Trabajo Final Integrador de la Especialización en Ingeniería Portuaria.



Recomendación del autor.

Fuente: Marpegan, M. L. (2017) Puerto de Mar del Plata - MDQ. Descripción, contextualización, análisis y evaluación de oportunidades de mejora en la operatoria portuaria y la terminal de contenedores. Universidad de Buenos Aires. Facultad de Ingeniería. [Escuela de Graduados en Ingeniería Portuaria](#) Buenos Aires, Argentina.

--MID 12:49 30 jul 2017 (GMT+3)



Junio 2017

Aniversario del Canal de Panamá Ampliado



Curse buque MSC Anzu, tránsito 1000 Neopanamax

El 26 de junio 2017 se cumplió el primer año de utilización del Canal de Panamá Ampliado. La [Administración Canal de Panamá](#) ha publicado información de interés sobre la ampliación realizada y los resultados obtenidos con el nuevo tránsito de buques. Entre ellos se destaca la infografía de [1000 buques Neopanamax](#) o también la que muestra la ubicación de las [nuevas esclusas](#).

En la [galería de imágenes](#) pueden verse fotos de tránsitos destacados realizados en este primer año de actividad. Como por ejemplo el cruce desde el Océano Pacífico hacia el Atlántico que completó el buque portacontenedores **MSC ANZU** logrando el curce 1000 de [Neopanamax](#). El **MSC Anzu** fue construido en 2015, tiene 299,98 m de eslora, 48,23 m de manga y una capacidad de carga de 9800 [TEUs](#).

Fuentes: [Administración Canal de Panamá](#)

--[MID](#) 09:27 29 jun 2017 (GMT+3)



[Ir a inicio](#)



Diciembre 2016

Presentación Trabajo Final Integrador: "http://www.wikiportuaria.com.arExportación de mineral de hierro a través del Puerto de Tubarão, Brasil"http://www.wikiportuaria.com.ar



Trabajo Integrador Final. Kovács, I.V. 2016.

El 15 de diciembre 2016 István Viktor Kovács se graduó como Especialista en Ingeniería Portuaria al exponer y defender su Trabajo Final Integrador titulado: **Exportación de mineral de hierro a través del Puerto de Tubarão, Brasil.**

El trabajo está enfocado principalmente en el área de la ingeniería portuaria, presentando y explicando el movimiento y manejo de mineral de hierro a través de un ejemplo brasileño. El Puerto de Tubarão es clave en la historia mundial del mineral de hierro contemplando la última tecnología industrial y las novedades pioneras tanto en las instalaciones como en gestión de proyectos mineros - portuarios.

El resumen del trabajo, elaborado por su autor, puede consultarse en [español](#), [inglés](#), [portugués](#) y [húngaro](#).

Fuente:

Kovács, I. V. 2016. *Exportación de mineral de hierro a través del Puerto de Tubarão, Brasil*. [Escuela de Graduados en Ingeniería Portuaria](#). Facultad de Ingeniería. UBA. Argentina.

--[MID](#) 23:37 20 abr 2017 (GMT+3)



Octubre 2016

Entrada en vigor del Acuerdo de París

El 5 de Octubre 2016 se alcanzó el umbral para la entrada en vigor del **Acuerdo de París sobre Cambio Climático** ya que 79 países, entre las 197 partes de la Convención, lo ratificaron. El acuerdo entrará vigente a partir del próximo 4 de Noviembre 2016 y la primer sesión de la Conferencia de las Partes (COP) tendrá lugar en Marruecos.

Esta entrada en vigor se logró con la entrega del instrumento de ratificación por parte de la Unión Europea ya que así se alcanzó el umbral de los 55 países que suman el 55% de las emisiones globales, condición establecida para la entrada en vigor del Acuerdo de París.

La 21ª sesión de la (COP) y la undécima sesión de la Conferencia de la Partes en calidad de reunión de las Partes al Protocolo de Kyoto (CMP) tuvo lugar del 30 de noviembre al 12 de diciembre de 2015 en París, Francia. Esto concluyó con la adopción de un acuerdo histórico para combatir el cambio climático e impulsar medidas e inversiones para un futuro bajo en emisiones de carbono, resiliente y sostenible.

El objetivo principal del acuerdo universal es mantener el aumento de la temperatura en este siglo muy por debajo de los 2 grados centígrados, e impulsar los esfuerzos para limitar el aumento de la temperatura incluso más, por debajo de 1,5 grados centígrados sobre los niveles preindustriales. Además, el acuerdo busca reforzar la habilidad para hacer frente a los impactos del cambio climático.

Fuentes:

[Convención Marco de Naciones Unidas sobre Cambio Climático](#)

[FARN](#)

--[MID](#) 12:17 14 oct 2016 (GMT+3)



Junio 2016

Ranking de puertos. Los Top 20 en América Latina y el Caribe en 2015



Ranking 2015 de puertos de América Latina y el Caribe.

La [CEPAL](#) elabora cada año un ranking que muestra el detalle de los movimientos de carga en contenedores en 120 puertos de la región, en base a información recopilada directamente con las autoridades portuarias y operadores de los terminales marítimos. En 2015 esta actividad creció 1,7%, con un volumen aproximado total de 48 millones de TEU. La infografía de la figura adjunta muestra los puertos ubicados en los primeros 20 lugares del ranking.

Se observa que el puerto de Buenos Aires, incluido Dock Sud (Exolgan), ocupa el noveno lugar con un total movilizado anual en 2015 de 1.433.053 TEUs.

La [CEPAL](#) también publicó el [listado completo](#) para todos los puertos considerados, incluyendo la comparación con el movimiento total de contenedores para 2014 y 2013.

Fuente: [Ranking de puertos CEPAL](#)

--[MID](#) 10:17 23 jun 2016 (GMT+3)

[↑ Ir a inicio](#)



Septiembre 2015

Agenda Mundial 2030 y Objetivos de Desarrollo Sostenible



17 Objetivos de Desarrollo Sostenible: ODS.

Los **17 Objetivos de Desarrollo Sostenible** (ODS) de la **Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible**— aprobada por los dirigentes mundiales en septiembre de 2015 en una cumbre histórica de las Naciones Unidas — entraron en vigor oficialmente el 1 de enero de 2016. Con estos nuevos Objetivos de aplicación universal, en los próximos 15 años los países intensificarán los esfuerzos para poner fin a la pobreza en todas sus formas, reducir la desigualdad y luchar contra el cambio climático garantizando, al mismo tiempo, que nadie se quede atrás.

A pesar de que los ODS no son jurídicamente obligatorios, se espera que los gobiernos los adopten como propios y establezcan marcos nacionales para el logro de los 17 objetivos. Los países tienen la responsabilidad primordial del seguimiento y examen de los progresos conseguidos en el cumplimiento de los objetivos, para lo cual será necesario recopilar datos de calidad, accesibles y oportunos. Las actividades regionales de seguimiento y examen se basarán en análisis llevados a cabo a nivel nacional y contribuirán al seguimiento y examen a nivel mundial.

Los 17 ODS se pueden identificar en la figura adjunta.

Fuentes:

[Objetivos de Desarrollo Sostenible - Organización de Las Naciones Unidas](#)

[La Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible y sus Procesos Relacionados. CEPAL](#)

--[MID](#) 19:38 19 jun 2016 (GMT+3)

[↑ Ir a inicio](#)



Mayo 2013

Reunión del Grupo Científico del Convenio y Protocolo de Londres



Anuncio del taller para promover la aprobación del Protocolo de Londres. Buenos Aires, Argentina.

Se realizó en la ciudad de Buenos Aires, Argentina, la **36ª reunión del Grupo científico en el marco del Convenio de Londres** conjuntamente con la **7ª reunión del Grupo científico en el marco del Protocolo de Londres** del 27 a 31 de mayo de 2013.

La organización del evento estuvo a cargo de la [Prefectura Naval Argentina](#) como referente local de la [Organización Marítima Internacional](#) y autoridad responsable de regular la implementación del Convenio siguiendo los lineamientos establecidos por el Ministerio de Seguridad de la Nación en la protección del medio marino (PNA, 2013).

Esta reunión forma parte del calendario anual de la [OMI](#), que es el organismo sede que alberga al Convenio y al Protocolo desde 1972 y 1996 respectivamente, en el Reino Unido.

El **Convenio de Londres**, según su denominación abreviada, es el **Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias**. Fue celebrado en Londres en 1972 y está en vigor desde 1975. Su finalidad es promover el control efectivo de todas las fuentes de contaminación del medio marino y adoptar todas las medidas posibles para impedir la contaminación del mar por el vertimiento de desechos y otras materias.

Actualmente el Convenio cuenta con 87 Estados Parte incluyendo la República Argentina que lo aprobó por Ley Nacional 21.947 en 1979.

El **Protocolo de Londres** se aprobó posteriormente en 1996 con el objetivo de modernizar el Convenio y, en su momento, sustituirlo. Entró en vigor en el año

2006, y a la fecha cuenta con 42 Estados Parte.

A la mencionada reunión en Buenos Aires, asistieron 70 delegados de más de 40 países y miembros observadores.

Como actividad conexas a la reunión mencionada, se realizó en días previos un taller para promover la aprobación del Protocolo de Londres en la región.

Fuentes:

PNA, 2013. [Gacetilla: Protección de las Aguas.](#)

[London Convention and Protocol, web site.](#) OMI, consulta en Junio 2013.

[Brochure: Convenio y Protocolo de Londres.](#) OMI, 2013,

--[MID](#) 06:37 6 jun 2013 (GMT+3)



Abril 2013

Guía de Diseño, Construcción, Operación y Conservación de Obras Marítimas y Costeras

La [Dirección de Obras Portuarias](#) del [Ministerio de Obras Públicas](#) de Chile, anunció la publicación de un documento para el desarrollo de proyectos portuarios. Se trata de las [Guía de Diseño, Construcción, Operación y Conservación de Obras Marítimas y Costeras](#). Este es un instrumento a través del cual, las empresas y los profesionales del rubro orientarán el desarrollo de obras marítimo-portuarias, públicas y privadas, acorde a las condiciones particulares del litoral chileno.

Para su elaboración se generaron comités de trabajo de acuerdo a la especialidad tratada, que incluyeron los comités: General, Hidráulico-Marítimo, Estructural, Geotécnico, Construcción, Operación y Maniobras y Ambiental, conformados por especialistas en sus respectivas áreas, quienes sostuvieron reuniones periódicas con el propósito de desarrollar cada uno de los temas que se abordan en el documento.

Este documento consta de 5 volúmenes que pueden consultarse y descargarse en el sitio web de la [Dirección de Obras Portuarias](#) de Chile.

Fuentes:

[Lanzan primera Guía nacional para el desarrollo de Proyectos Portuarios en Chile](#)

[junto al Presidente de Puertos de España](#). Noticias, 19 de Abril 2013. D.O.P. Chile.

[Guía de Diseño, Construcción, Operación y Conservación de Obras Marítimas y Costeras](#). D.O.P. Chile. 2013.

--MID 10:04 2 may 2013 (GMT+3)

109 aniversario del Faro Cabo Vírgenes



Faro Cabo Vírgenes: ubicación y vista. Torre troncopiramidal de 26 metros de altura

El **faro Cabo Vírgenes** se encuentra ubicado en el extremo sur del continente americano y marca el extremo oriental del Estrecho de Magallanes a 52° 20' S y 68° 21' W. Recibe el nombre del accidente geográfico descubierto por la expedición de Hernando de Magallanes el 21 de octubre de 1520, quien bautizó al lugar como Cabo de las Once Mil Vírgenes.

Se libró al servicio el 15 de abril de 1904 para proporcionar a los navegantes un punto geográfico de referencia segura para la navegación costera y el acceso al Estrecho de Magallanes. Su torre se encuentra construida sobre una pequeña elevación rocosa que le brinda una buena visibilidad a la distancia.

En la actualidad la custodia y mantenimiento del faro son realizados por personal del Apostadero Naval Río Gallegos, bajo la supervisión técnica del [Servicio de Hidrografía Naval](#).

Fuentes:

[La gaceta marinera 17-04-2013](#)

[SERVICIOS - Lista de Faros ordenada alfabéticamente. S.H.N.](#)

--[MID](#) 09:37 22 abr 2013 (GMT+3)



Febrero 2013

Estadísticas portuarias en la República Argentina

Están disponibles en internet los informes estadísticos que, elaborados por las respectivas administraciones, informan sobre el movimiento portuario durante el año 2012. Por ejemplo para el [Puerto de Buenos Aires](#), la Administración General de Puertos S. E. informa que durante ese año se manipularon 11.019,3 miles de toneladas, registrándose una baja del 4,6% respecto a los volúmenes operados durante 2011 cuando se movilizaron 11.556,0 miles de toneladas. Los contenidos de la información publicada pueden consultarse en los archivos adjuntos: [Informe movimiento 2012](#) y [Tablas y gráficos movimiento 2012](#).

Por su parte, el movimiento de mercaderías en el ámbito de actuación del [Puerto de Bahía Blanca](#), publicadas por su Consorcio de Gestión, informa un aumento del movimiento en 2012 del 7,78 % con respecto al registrado en 2011 ya que en el primer año mencionado se movilizaron 15.874,8 miles de toneladas y el inmediato anterior 14.728,4 miles de toneladas. Los contenidos de la información publicada pueden consultarse en los archivos adjuntos: [Total movimiento anual, comparativo 2012 - 2011](#) y [Detalle movimiento anual por producto, comparativo 2012 - 2011](#).

Fuentes:

[Ultimas Estadísticas Portuarias, Puerto de Buenos Aires](#)

[Comparativo año 2011 - 2012, Puerto de Bahía Blanca](#)

--[MID](#) 16:27 28 mar 2013 (GMT+3)



Enero 2013

Día Marítimo Mundial 2013

El secretario general de la Organización Marítima Internacional (OMI), Koji Sekimizu, anunció que el tema para la celebración del Día Marítimo Mundial 2013 es: [Desarrollo sustentable: contribución de la OMI más allá de Rio+20](#). El propósito es promover el trabajo conjunto de gobiernos e industria naviera y provean una contribución positiva hacia la formulación de objetivos de desarrollo

marítimo sustentable.

El Día Marítimo Mundial se celebra el cuarto jueves del mes de septiembre de cada año. En el 2012, al cumplirse el centenario aniversario del hundimiento del Titanic, se desarrolló bajo el tema: [100 años después del Titanic](#). Esta celebración fue establecida por el Consejo de Administración de la [Organización Marítima Mundial](#) en su 38º período de sesiones. El primer Día Marítimo Mundial fue celebrado el 17 de marzo de 1978.

Fuentes:

[El desarrollo sustentable como tema para el Día Marítimo Mundial 2013](#) Boletín Nuestramar 02/2013.

[Conferencia del Secretario General de la OMI el 07-01-2013](#)

[Calendario Ambiental](#) Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Nación.

--[MID](#) 09:53 22 ene 2013 (GMT+3)

Baja rentabilidad del transporte de cargas secas en 2012

El **Índice Seco del Báltico**, también denominado BDI por sus siglas en inglés: **Baltic Dry Index**, se derrumbó en 2012. El 2012 ha mostrado el peor registro en un cuarto de siglo para la rentabilidad del transporte de cargas secas a granel, con un índice BDI de 920 puntos de promedio para todo el año. =

La única vez, desde 1987, en que el índice de fletes marítimos de carga seca a granel calculado por la sociedad [Baltic Exchange](#) tuvo un promedio anual de solo tres dígitos, fue en 1998, cuando se ubicó en 945 puntos promedio.

La rentabilidad del sector se vio erosionada en 2012 por la sobrecapacidad de bodega en el mercado de charteo, causada por el récord de ingreso de nuevos barcos registrado durante los últimos tres o cuatro años.

La cantidad de buques de transporte de cargas secas a granel en servicio se incrementó de 6.944 unidades a principios de 2009, a 9.464 barcos para principios de diciembre, un incremento del 36%, de acuerdo con los datos suministrados por la consultora Clarkson. Más impresionante sin embargo, fue el incremento del volumen de bodegas a flote, que se disparó un 62% en ese mismo período, alcanzando en la actualidad 675,6 millones de toneladas de porte bruto. En comparación, la demanda global para el transporte de este tipo de cargas, creció mucho menos: 23%.

Fuente:

[Cae el Baltic Dry Index, en una perseptiva pesimista](#)(extracto), [Boletín Nuestromar, 01/2013.](#)

--[MID](#) 09:47 11 ene 2013 (GMT+3)

[↑ Ir a inicio](#)



Diciembre 2012

Información de movimiento de cargas, pasajeros y embarcaciones en la República Argentina

Por **Disposición 449/12**, del 04-12-2012, la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables de la Nación Argentina, como Autoridad Portuaria Nacional, dispuso que todos los puertos, públicos y privados, comerciales e industriales y terminales portuarias, tanto nacionales, provinciales y municipales deberán informar el movimiento de cargas, pasajeros y embarcaciones que operen en su instalaciones.

Tal información deberá remitirse trimestralmente a la Dirección Nacional de Puertos, dependiente de la mencionada Autoridad Portuaria, completando las planillas modelo que a tal fin aprueba la presente disposición.

Fuente: Infoleg. Disposición 449/12 de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables.

--[MID](#) 17:14 2 ene 2013 (GMT+3)



Noviembre 2012

Prevención de la Contaminación Atmosférica proveniente de los buques

Anexo I del Agregado N° 6 a la Ordenanza N° 2-12 (DPAM)


 REPUBLICA ARGENTINA
 THE ARGENTINE REPUBLIC
 Prefectura Naval Argentina
 ARGENTINE COAST GUARD



| CERTIFICADO DE PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA AIR POLLUTION PREVENTION CERTIFICATE | | Nº DE CERTIFICADO CERTIFICATE Nº |
|---|---|-------------------------------------|
| MATRÍCULA Register Number | NOMBRE DEL BUQUE Name of ship | NÚMERO OIB IMO Number |
| SEÑAL DISTINTIVA Distinctive Letters | PUERTO DE MATRÍCULA Port of registry | ANGULO BRUTO Gross Tonnage |

Tipo de buque: Buque tanque (oil tanker) otro tipo (other)
 Type of ship: (*) oil tanker other

EL JEFE DEL DEPARTAMENTO SEGURIDAD AMBIENTAL
 CERTIFICA:
 THE HEAD OF ENVIRONMENTAL SAFETY DEPARTMENT CERTIFY



Encabezado del Certificado de Prevención de la Contaminación Atmosférica. Anexo I del Agregado N° 6 a la Ordenanza N° 2-12 (DPMA)

Con fecha 15 de noviembre 2012, la [Prefectura Naval Argentina](#) dispuso por la [Ordenanza 2/2012](#) la aprobación de las **Normas para Prevenir la Contaminación Atmosférica proveniente de los Buques**. Está destinada a que los [buques](#) de Bandera Nacional y aquellos que de algún modo tuvieren derecho a ser considerados como tales, cuenten con documentación equivalente a la vigente en el orden internacional, indicando que satisfacen exigencias análogas a las impuestas por el Anexo VI del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques - MARPOL 73/78, en su forma enmendada. A todos los [buques](#) que cumplan con lo establecido por esta ordenanza, la [Prefectura Naval Argentina](#) otorgará el **Certificado de Prevención de la Contaminación Atmosférica**.

Esta Ordenanza entrará en vigor una vez cumplidos 90 días, computados desde el 16-11-2012, integra el Tomo 6 "Régimen para la Protección Ambiental" del listado de ordenanzas de la institución y fue publicada en el Boletín Oficial de la República Argentina el 21-11-2012.

--MID 09:58 5 dic 2012 (GMT+3)



Octubre 2012

[Indice de Conectividad del Transporte Marítimo de Línea 2012 - UNCTAD](#)

[Boletín del Transporte Marítimo N° 55 - Tercer Trimestre 2012.](#)

La Conferencia de Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, [UNCTAD](#) por sus siglas en inglés (United Nations Conference on Trade and Development) publicó su cálculo del Índice de Conectividad de Transporte marítimo de línea (LSCI: Liner shipping connectivity index) con valores al tercer trimestre 2012 (UNCTAD; 2012). Este índice permite apreciar la competitividad en la conectividad de un país a través de su acceso y

frecuencia a servicios de transporte.

En función de ello, y ya que exceptuando las materias primas (commodities) transportadas a granel el mayor comercio internacional se realiza con servicios marítimos de línea, la UNCTAD (2005) definió este índice integrando el valor de los siguientes 9 indicadores vinculado al transporte de cargas en contenedores: 1) Cantidad de buques Portacontenedores; 2) Capacidad de carga contenedorizada (en TEUs); 3) Despliegue de buques Portacontenedores por capita; 4) Capacidad de carga en contenedores por cápita; 5) Cantidad de compañías de líneas marítimas; 6) Servicios de línea; 7) Tamaño promedio de buques; 8) Tamaño máximo de los buques y 9) Cantidad de buques por compañía marítima.

El cálculo del índice se realiza tomando como referencia el año 2004 (= 100) y combinando los valores normalizados de cada indicador (UNCTAD, 2005) con respecto al máximo observado en ese año. Por consiguiente el valor calculado para cada país da una referencia de su apartamiento con respecto a ese valor máximo.

Los valores del índice de conectividad del transporte marítimo LSCI del 2004 al 2012 pueden consultarse en línea en el sitio web de UNCTAD:

<http://unctadstat.unctad.org/TableView/tableView.aspx>. Allí se observa que Argentina ocupa el puesto 40, ubicándose detrás de México y Brasil (puestos 33 y 34 respectivamente) pero antecediendo a Chile, Perú y Uruguay (puestos 41, 42 y 43 respectivamente).

Fuentes:

UNCTAD. 2005. Transport Newsletter N° 27. First Quarter 2005

[UNCTAD. 2012. Transport Newsletter N° 55. Third Quarter 2012](#)

<http://unctadstat.unctad.org/TableView/tableView.aspx>

--MID 09:03 28 nov 2012 (GMT+3)



Junio 2012

La Organización Marítima Internacional en la Cumbre de Río + 20

Río de Janeiro. República Federativa de Brasil. Junio 2012.



Logo de Río+20 con los 3 pilares del Desarrollo Sustentable: equidad social, crecimiento económico y protección ambiental

Del 20 al 22 de junio 2012 tuvo lugar en Río de Janeiro, Brasil, la **Conferencia de Naciones Unidas sobre Desarrollo Sostenible**. También conocida como ["http://www.wikiportuaria.com.arRío + 20"](http://www.wikiportuaria.com.ar)<http://www.wikiportuaria.com.ar> por celebrarse 20 años después, y en la misma ciudad, de la **Conferencia de Naciones Unidas sobre Medio Ambiente y Desarrollo** ó

"<http://www.wikiportuaria.com.ar>Cumbre de la Tierra: Río '92"<http://www.wikiportuaria.com.ar>.

Río + 20 se organizó bajo el lema "<http://www.wikiportuaria.com.ar>El futuro que queremos"<http://www.wikiportuaria.com.ar> para la cual los Estados Miembros acordaron desarrollar dos temas principales:

1. a) una economía verde en el contexto del desarrollo sostenible y la erradicación de la pobreza
1. b) el marco institucional para el desarrollo sostenible.

La OMI, participó en Río + 20 exponiendo sobre cómo la navegación contribuye significativamente a los 3 pilares del desarrollo sustentable (*equidad social, crecimiento económico y protección ambiental*), la erradicación de la pobreza y a la amplia diseminación del crecimiento verde.

La OMI también presentó su visión para un marco de referencia para el Desarrollo Marítimo Sustentable.

Fuentes:

[Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo - Noticias](#)

[IMO at Río +20](#)

--[MID](#) 09:03 28 nov 2012 (GMT+3)



Mayo 2012

[Movimiento portuario contenedorizado de América Latina y el Caribe 2011](#)



La [CEPAL](#) publicó el ranking del movimiento portuario contenedorizado para América Latina y el Caribe actualizado con los datos del 2011 para 143 puertos de la región. Todos ellos movilizaron un total de 41,3 millones de TEUs, cifra que representó un incremento de un 11,1% respecto a lo movilizado el 2010.

Fuente: [Movimiento portuario contenedorizado de América Latina y el Caribe 2011](#)

--[MID](#) 09:03 28 nov 2012 (GMT+3)

[↑ Ir a inicio](#)

[🏠 Página principal](#)