

PASTAZA Una palmera ancestral abre mercados. Por sus especiales características, la chonta, un material conocido por los indígenas amazónicos, se convierte en artesanías para el comercio local. Pág. B5

Editor: Jorge Ibarra. Coordinador de Guayaquil: Gorka Múgica. Redacción: Susana Borrero, Gabriela Cordero, Mónica Llanos, María Soledad Martínez, Dora Ochoa y la redacción correspondiente. Tels.: 247 9948, 247 7076, ext. 5223. Correo: neg@elcomercio.com.ec

• Lunes TENDENCIAS ECONÓMICAS • Martes Su Bolsillo • Miércoles MICROEMPRESA • Jueves EMPRESARIAL • Viernes MARKETING • Sábado AGROMAR •

▲ PETRÓLEO Barril (159 l) USD 49,50	▲ BANANO Caja USD 2,91	▲ CACAO Quintal USD 57,83	▲ SOYA Quintal USD 13,00	▲ MAÍZ SECO Quintal USD 9,00	▲ ARROZ 1 Quintal USD 25,50	▲ ARROZ 2 Quintal USD 23,50	▲ ARROZ C. Quintal USD 24,50	▲ AZÚCAR Quintal (5yq) USD 22,17	▲ CAFÉ Quintal USD N.D.
---	------------------------------	---------------------------------	--------------------------------	------------------------------------	-----------------------------------	-----------------------------------	------------------------------------	--	-------------------------------

Otra forma de concesión del puerto

GUAYAQUIL La Autoridad Portuaria quiere que una empresa privada administre las instalaciones y construya un puerto en Posorja. Aún falta la aprobación del Consejo Nacional de Marina Mercante.

REDACCIÓN GUAYAQUIL
El proceso de concesión del puerto de Guayaquil tiene un nuevo esquema.

El nuevo modelo de concesión, diseñado por Autoridad Portuaria de Guayaquil (APG), prevé que la misma empresa privada que se encargue de administrar los servicios de las instalaciones actuales construya un nuevo puerto de aguas profundas en Posorja.

Con este cambio, el proceso de entrega del puerto a la empresa privada, que comenzó en 1999 y debía concluir a mediados del 2005, se retrasará.

Según las bases del concurso para la licitación de la con-

cesión, el nuevo puerto tendrá capacidad para recibir e buques de mayor calado, que actualmente tienen problemas para entrar al canal de acceso al puerto de Guayaquil. La propuesta será presentada mañana al Consejo Nacional de la Marina Mercante, para que lo apruebe, lo niegue o lo modifique.

José Dávila, gerente de APG, sostiene que es una obligación reformular y replantear la modernización de los puertos, ya que las bases fueron realizadas hace varios años, pero ahora el negocio es diferente y exige cambios.

"No desechamos la concesión, pero es una necesidad construir un puerto en Posorja para ser más competitivo. Es una nueva estrategia".

La edificación del puerto representa una inversión de aproximadamente 40 millones de dólares. De acuerdo con Dávila, los recursos saldrán de la misma administración portuaria o de la empresa privada que gane la concesión.

El proceso de concesión del puerto de Guayaquil tiene un nuevo esquema.

El nuevo modelo de concesión, diseñado por Autoridad Portuaria de Guayaquil (APG), prevé que la misma empresa privada que se encargue de administrar los servicios de las instalaciones actuales construya un nuevo puerto de aguas profundas en Posorja.

Con este cambio, el proceso de entrega del puerto a la empresa privada, que comenzó en 1999 y debía concluir a mediados del 2005, se retrasará. Según las bases del concurso para la licitación de la concesión, el nuevo puerto tendrá capacidad para recibir e buques de mayor calado, que actualmente tienen problemas para entrar al canal de acceso al puerto de Guayaquil. La propuesta será presentada mañana al Consejo Nacional de la Marina Mercante, para que lo apruebe, lo niegue o lo modifique.

José Dávila, gerente de APG, sostiene que es una obligación reformular y replantear la modernización de los puertos, ya que las bases fueron realizadas hace varios años, pero ahora el negocio es diferente y exige cambios. "No desechamos la concesión, pero es una necesidad construir un puerto en Posorja para ser más competitivo. Es una nueva estrategia". La edificación del puerto representa una inversión de aproximadamente 40 millones de dólares. De acuerdo con Dávila, los recursos saldrán de la misma administración portuaria o de la empresa privada que gane la concesión.

El proceso de concesión del puerto de Guayaquil tiene un nuevo esquema.



LAS CIFRAS

El mayor puerto de Latinoamérica
El puerto de Tubarão, Brasil, con 77,62 millones de toneladas.

En Ecuador
Guayaquil (48 de 262 en el ranking regional) mueve 5,87 millones de t, según la Cepal.

EL PUERTO PRINCIPAL
El tiempo de entrada al atracadero de Guayaquil complica el proceso de comercialización.

El calado del puerto



Puerto Bolívar trabajará sin la concesión

El largo proceso de concesión de los cuatro muelles de Autoridad Portuaria de Puerto Bolívar (APPB), que empezó hace cuatro años, quedó en el aire. El prefecto de El Oro, Montgomery Sánchez, hizo el anuncio: "Portuaria sigue siendo de los orenses". El Prefecto habló como Presidente de la Asamblea Provincial, la cual hace más de un año presentó un recurso de amparo en contra de la concesión.

La Asamblea Provincial adujo que en manos privadas la APPB dejará de invertir en obras comunitarias para la provincia. Hasta hace dos años había colocado más de 11 millones de dólares en ellas.

Las autoridades de la APPB replicaron con un recurso de apelación ante el Tribunal Constitucional (TC). Meses después, y por pedido de la Asamblea, el propio Primer Mandatario exhortó a los directivos a desistirse de su recurso de apelación. Precisamente, la concesión se suspendió mientras el TC lo analizaba.

Hace una semana, el TC aceptó el desistimiento presentado por Portuaria y ordenó el archivo de la causa. La concesión se detuvo. El Prefecto ya adelanta que ahora se debe buscar la manera para que la APPB sea administrada

por una fundación provincial. Autoridad Portuaria no ha ocultado su rentabilidad, cuyo eje son las tarifas que cobra por la exportación de un promedio de 1,5 millones de cajas semanales de banano. El año pasado exportó 1 473 600 toneladas (72 056 millones de cajas). En el 2003, la entidad generó 12 717 572 dólares por el cobro de tarifas. Dentro de sus instalaciones laboran unas 90 empresas que se encargan del embarque de banano.

La idea de atraer recursos privados se desvaneció. Sin embargo, los sistemas de seguridad en los muelles ya han mejorado. **RED. MACHALA**