

THE WALL STREET JOURNAL AMERICAS.®

© 2007 Dow Jones & Company, Inc. Reservados todos los derechos.

Una publicación de **DOWJONES**

LUNES, 29 DE OCTUBRE DE 2007

WSJ.com/americas

What's News—

Lukoil, petrolera rusa, firmará hacia fines de año un acuerdo de US\$500 millones con la estatal venezolana PDVSA para rehabilitar pozos de crudo en Venezuela.

* * *

■ **Airbus** venderá a International Lease Finance, empresa estadounidense de alquiler de aeronaves, 20 de sus modelos A350 en un acuerdo valorado en más de US\$3.311 millones según precios de catálogo del fabricante europeo.

* * *

■ **Pemex** anunció US\$1.200 millones en pérdidas después de impuestos en el tercer trimestre ante una menor producción y un mayor pago de regalías.

* * *

■ **Sadia**, brasileña de alimentos, invertirá US\$113 millones en dos fábricas internacionales que estarán listas en los próximos dos años. No se reveló su ubicación.

* * *

■ **Acer** registrará un cargo de reestructuración de US\$30 millones en el cuarto trimestre relacionado a su adquisición del fabricante de computadoras estadounidense Gateway. Sin embargo, la taiwanesa aún espera que sus ingresos suban entre 10% y 20% con respecto al tercer trimestre.

* * *

■ **Cadafe**, eléctrica estatal venezolana, invertirá US\$1.500 millones en 2008 para mejorar la red de suministro del país.

La ley que conmueve a los puertos

Estados Unidos obligará a que se escanee cada contenedor que se envíe a ese país

POR JOHN W. MILLER
THE WALL STREET JOURNAL

ROTTERDAM, Holanda—Una ley estadounidense que requerirá que los puertos del mundo escaneen cada contenedor que envíen a ese país ha establecido las condiciones para producir grandes cambios en el sector de carga marítima, incluyendo una ola de consolidación. De hecho, ya se están viendo algunos ganadores y perdedores.

Diseñada para asegurar que los contenedores de carga no sean usados por terroristas para ingresar armas o materiales explosivos en Estados Unidos, la nueva ley promete tener un gran impacto en la industria global de transporte, aseguran funcionarios, operadores de puertos y analistas.

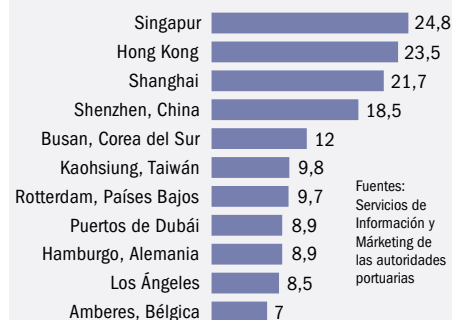
Los fabricantes de las gigantescas máquinas de rayos X o gamma (valoradas en US\$5 millones cada una) que son necesarias para escanear los contenedores se preparan para una bonanza de pedidos. Se calcula que cerca de 700 puertos en todo el mundo se alistan a cumplir con las reglas estadounidenses, que se ratificaron en agosto y entrarán en vigencia en 2012. Analistas de la industria dicen que los puertos tendrán que comprar entre uno y 10 escáners o dejar de exportar al mercado más rico del mundo.

Los grandes puertos modernos, la mayoría de los cuales está en Asia, también esperan ganar clientes si los puertos más pequeños y antiguos tienen problemas para cumplir con los requerimientos estadounidenses. La Unión Europea estima que el costo inicial de comprar y mantener escáners será de unos US\$100 millones, demasiado alto para que tenga sentido financiero para algunos de los puertos menores.

La Unión Europea está a la cabeza de la oposición a los requerimientos de EE.UU., preocupada de que la relativa falta de flexibilidad en muchos puertos europeos incrementará las ventajas de costo que ya tienen los exportadores asiáticos. Los puertos asiáticos tienden a ser más grandes, más nuevos y más compactos que los europeos. Tendrán menos problemas cumpliendo los requisitos, dicen operadores de puertos y analistas. La Unión Europea ha amenazado con imponer restricciones recíprocas a todos los contenedores que lleguen de EE.UU.

En América Latina, donde muchos puertos ya se encuentran en desventaja debido a que carecen de infraestructura, la ley estadounidense podría darles el golpe de gracia,

¿Más seguro?



Un escáner gigante de Nuctech (derecha).

opina Stephen Flynn, investigador de seguridad nacional del Council on Foreign Relations, un centro de estudios estadounidense. Según Flynn, los países que no puedan costear la maquinaria tendrían que enviar su carga a través de uno de los puertos operados por empresas multinacionales, lo cual incrementaría los costos. Esto, a su vez podría dar lugar a una ola de privatización de los puertos en la región. “Esto ya sucede con los puertos en países en desarrollo, incluso sin tomar en cuenta la ley. Los operadores extranjeros ahora podrán ofrecer la tecnología para cumplir con el mandato como parte de su propuesta para hacerse cargo de los puertos controlados por el Estado”, dice.

Para frenar el terrorismo

Desde los ataques del 11 de septiembre de 2001, EE.UU. ha endurecido medidas con el objetivo de evitar que terroristas intenten introducir armas al país en contenedores, las cajas de metal de 20 o 40 pies que cargan todo tipo de mercancías, desde plátanos hasta juguetes, por el mundo. EE.UU. importó 12 millones de contenedores de productos el año pasado, y se espera que ese número se incremente, de acuerdo con el Gobierno de ese país.

La nueva ley de EE.UU. reemplazará al sistema actual, en el que solo un selecto nú-

mero de contenedores son escaneados, algo similar a lo que pasa con el equipaje de mano en los aeropuertos. Las nuevas máquinas de rayos X buscarán formas sospechosas en la carga a un ritmo de tres contenedores por minuto. Actualmente, escanear cada contenedor toma varios minutos.

La demanda por los escáners de contenedores aumenta. Los tres proveedores principales fuera de EE.UU. son Nuctech Co., una compañía estatal china que domina el mercado asiático; el contratista del Departamento de Defensa estadounidense Science Applications International Corp. que vende principalmente en EE.UU.; y Smiths Heinemann GmbH, parte de Smiths Group PLC, una compañía paneuropea. Las tres empresas compiten en Europa y América Latina.

Michel Lequy, que vende escáners Nuctech en Europa, dice que los pedidos han crecido a decenas al año, en comparación con las cifras de un sólo dígito registradas antes de 2003, cuando los legisladores estadounidenses comenzaron las conversaciones sobre la nueva ley.

Si no se realizan cambios importantes a las normas, puertos pequeños como el de Sevilla en España, Dunkirk en Francia y Nápoles en Italia se verían obligados a interrumpir los envíos a EE.UU. “La ley nos obligará a interrumpir los envíos a Estados Unidos a no ser que logremos atraer muchos más clientes, lo cual justificaría la inversión en el equipo”, dice Philippe Revel, director de la terminal de envíos de Dunkirk.

El gobierno del presidente George W. Bush ha indicado que quiere reducir la cantidad de puertos del mundo que envían contenedores a Estados Unidos a unos 100, frente a los 700 actuales, ya que eso facilitaría la supervisión de la seguridad.

Los operadores de puertos dicen que el mayor costo de las nuevas normas a largo plazo no sería tanto la inversión en escáners, sino el “tiempo de espera” adicional, los días que los contenedores pasan esperando en los muelles antes de salir al mar. Los operadores calculan que después de 2012 el tiempo promedio aumentará a siete días frente a los cinco actuales. El tiempo de espera congestiona las terminales de envío, reduce la capacidad y cuesta dinero a las compañías que envían y a las que reciben la carga, dicen los analistas.

—Wilson Liévano colaboró en este artículo.