

NotiAmip

29

16 enero, 2026

Tu nueva travesía



FUNDADA EN 1966
ASOCIACIÓN MEXICANA DE INFRAESTRUCTURA
PORTUARIA, MARÍTIMA Y COSTERA, A.C.

Noticias AMIP

29

Diseño: Departamento AMIP
Ma. de Lourdes Islas de la Cabada
Fernando Bustamante Igartúa
Derechos Reservados

1966, AMIP

Primera edición: junio 2024

www.amip.org.mx
informacion@amip.org.mx
+52 (55) 5171 1719

Camino a Santa Teresa #187
Col. Parque del Pedregal
CP. 14010
Ciudad de México.

No se permite la reproducción total o parcial de esta revista ni su incorporación a un sistema informático, ni su transmisión en cualquier forma o por cualquier medio, sea éste electrónico, mecánico, por fotocopia, por grabación u otros métodos, sin el permiso previo y por escrito de los titulares del copyright. La infracción de los derechos mencionados puede ser constitutiva de delito contra la propiedad intelectual (Arts 229 y siguientes de la Ley Federal de Derechos de Autor y Arts. 424 y siguientes del Código Penal).

Impreso y hecho en México - Printed and made in México

Índice de contenidos

Los que están en movimiento AMIP	1
Nota Informativa AMIP	2
Efemérides del mar: Naufragios en enero	3
Fechas que nos empujan hacia adelante	4
NotiAmip 29/ Noticia 1	5
Mensaje de AMIP para nuestros queridos socios	6
¡CumpleAMIP enero 2026!	7
NotiAmip 29/ Noticia 2	8
NotiAmip 29/ Noticia 3	9
NotiAmip 29/ Noticia 4	10
NotiAmip 29/ Noticia 5	12
Próximos Eventos AMIP	14
¡Arrancamos!	16



“Los que ya están en movimiento”

Un año no lo empieza el calendario.

Lo empiezan las personas que deciden estar.

Así arranca 2026 en la AMIP: quienes ya están en movimiento

Van Oord de México

Grupo CICE

CIMESA

Ing. Steephen Arturo Martínez Guerrero

Ing. Jesús Vega Arriaga

Ing. Juan Carlos Fernández Casillas

Ing. Arturo Cors F.

Lic. Pablo Zamora Rodríguez

Arq. Esteban Humberto González Gómez

Arq. Sergio Islas Carpizo

Nota Informativa AMIP

Renovación de Membresía 2025 — ¡Prepárate con tiempo!

Agradecemos profundamente tu participación y compromiso durante este año; gracias a ti, nuestra comunidad continúa creciendo y fortaleciendo la ingeniería portuaria de México.

Nos complace anunciar que la **renovación de la membresía 2025** ya está disponible. Les compartimos los montos para que puedan considerar este gasto con anticipación:

Membresía anual para socios: \$1,500.00 M.N.

Estudiantes, y jóvenes profesionales de PIANC México podrán afiliarse a AMIP pagando la misma cuota que los estudiantes \$500.00 M.N.

Socios patrocinadores: \$35,000.00 M.N. (misma cuota que el año anterior)

El pago podrá realizarse a través de **Scotiabank**.

Los datos completos de la cuenta están disponibles en la sección de *Registro dentro del sitio web de la AMIP*.

Nueva plataforma de Registro AMIP

Ya está habilitada la nueva sección digital para:

- ✓ Actualizar datos personales y profesionales.
- ✓ Subir CV para nuevas oportunidades laborales.
- ✓ Consultar noticias, avisos y contenido exclusivo.
- ✓ Realizar networking con instituciones del sector.
- ✓ Cargar su CSF para facturación inmediata.
- ✓ Revisar beneficios y derechos de su membresía.

La plataforma fue diseñada para ser intuitiva, moderna y accesible desde cualquier dispositivo.

Vigencia y Alertas Automáticas

Tu membresía seguirá vinculada a la **fecha de tu aniversario de afiliación**, por lo que tu credencial y Constancia reflejarán siempre esa fecha de vigencia.

Además, el sistema enviará **alertas automáticas** cuando tu renovación esté próxima a vencer, facilitando así tu seguimiento y trámite.

Los invitamos a ingresar a la plataforma para actualizar sus datos. Estamos construyendo una **AMIP** más cercana, ordena y con mejores herramientas para todos sus socios (as). <https://www.amip.org.mx/>

Efemérides del mar: Naufragios en enero

Esta línea del tiempo presenta algunos naufragios ocurridos en el mes de enero, destacando historias de valentía, aprendizajes de ingeniería y cambios normativos que contribuyeron a mejorar la seguridad marítima.

1909 – SS Republic

24 de enero, Océano Atlántico

- Primer rescate coordinado por radio inalámbrico.
- Valientes operadores mantuvieron comunicación constante.
- Lección: importancia de sistemas de comunicación.
- Cambio: radios obligatorios en barcos.

1993 – MV Braer

5 de enero, Islas Shetland

- Rescate aéreo en tormenta severa.
- Lección: sistemas de propulsión y mantenimiento.
- Cambio: mayor control en rutas peligrosas.

2012 – Costa Concordia

13 de enero, Italia

- Evacuación de más de 4,000 personas.
- Lección: estabilidad y compartimentación.
- Cambio: simulacros obligatorios antes de zarpar.

1945 – Wilhelm Gustloff

30 de enero, Mar Báltico

- Evacuación de civiles durante guerra.
- Lección: límites reales de capacidad.
- Cambio: protocolos humanitarios posteriores.

Fuentes documentales

- International Maritime Organization (IMO) – Convenio SOLAS
- BBC History – Costa Concordia
- Maritime Executive – MV Braer
- Smithsonian Magazine – SS Republic
- Naval History – Wilhelm Gustloff

Fechas que nos empujan hacia adelante

Enfocadas en infraestructura, país y futuro:

17 de noviembre – Día Mundial del Transporte Sostenible

Por qué importa

Nos recuerda que el desarrollo de un país depende de movilidad eficiente, limpia y accesible.

Conexión con el futuro

Impulsa infraestructura verde, transporte eléctrico y ciudades inteligentes.

7 de abril – Día Mundial de la Salud

Por qué importa

La infraestructura hospitalaria salva vidas.

Mirada al futuro

Hospitales inteligentes, telemedicina y resiliencia sanitaria.

5 de junio – Día Mundial del Medio Ambiente

Por qué importa

El desarrollo debe ser sostenible.

Enfoque país

Carreteras verdes, edificios eficientes, energías limpias.

16 de septiembre – Día de la Protección de la Capa de Ozono

Mensaje clave

Las decisiones de hoy construyen el mañana.

Aprendizaje

Políticas públicas sí funcionan cuando hay compromiso global.

20 de octubre – Día Mundial de la Estadística

Por qué avanza un país

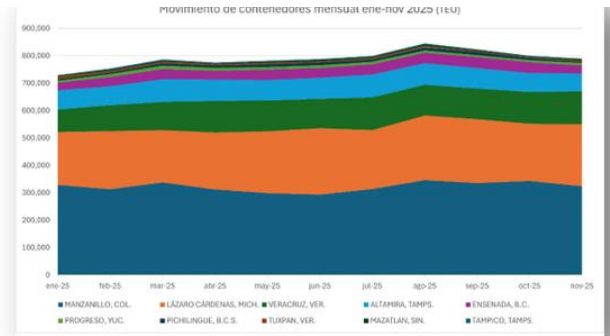
Lo que se mide, se mejora.

Conexión infraestructura

Planeación urbana basada en datos.

Movilización de contenedores: crecimiento moderado y retroceso en puertos clave

Por: T21 Business Intelligence
Marítimo
23 diciembre, 2025



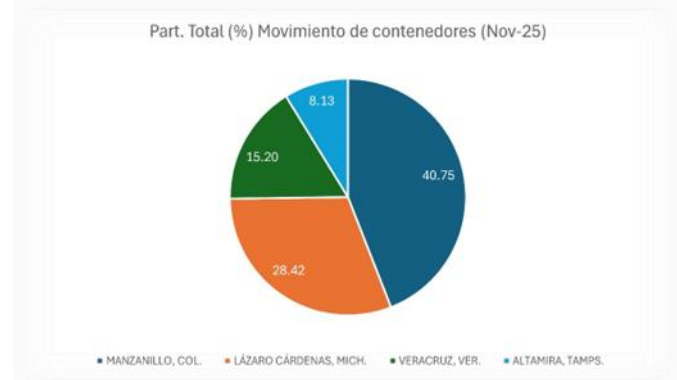
Por su parte, **Lázaro Cárdenas, en Michoacán, sumó 225 mil 911 TEU movilizados en noviembre, un crecimiento de 7.9%** frente al mismo mes del año pasado; sin embargo, en el acumulado movió dos millones 387 mil 758 TEU, una contracción de 1.6% en comparación con igual periodo de 2024.

El Puerto de Veracruz reportó 120 mil 849 TEU movilizados en el onceavo mes del año, un alza de 4.6% frente al mismo periodo de 2024, aunque en el acumulado sumó un millón 197 mil 805 TEU, una disminución de 0.2% en comparación con el mismo lapso de 2024.

Altamira, Tamaulipas, tuvo la caída más pronunciada. En noviembre de 2025 cerró con 64 mil 610 TEU, una caída de 15.4%; mientras que de enero a noviembre de este año reportó el movimiento de 820 mil 263 TEU, un decremento del 1.7% sobre igual periodo de 2024.

ADVERTISEMENT

En cuanto al porcentaje de movimientos, durante noviembre, **Manzanillo concentró el 40.7% de la movilización de contenedores**; Lázaro Cárdenas el 28.4%, Veracruz el 15.2%, y Altamira el 8.12% del total de las operaciones.



El desempeño de los principales puertos del país en 2025 refleja un panorama contrastante. En conjunto, evidencian que, pese al crecimiento nacional de 2.2%, los puertos de mayor peso enfrentan un año de ajustes y pérdida de dinamismo, de ahí las caídas marginales reflejada en los acumulados.

De enero a noviembre hubo un crecimiento del 2.2% frente a 2024, pero puertos, como Manzanillo, reportaron caídas.

Los puertos mexicanos mostraron señales positivas en el periodo enero-noviembre de 2025. De acuerdo con cifras de la [Secretaría de Marina \(Semar\)](#), en ese lapso operaron **siete millones 930 mil 438 contenedores de 20 pies (TEU)**, lo que significó un crecimiento de 2.2% frente al mismo periodo de 2024.

Sin embargo, noviembre de 2025 presentó caídas en operaciones, al reportar **794 mil 996 TEU, lo que representó una disminución de 2.8%** en comparación con el mismo ciclo del año pasado. Los puertos más importantes mostraron cifras mixtas en su comportamiento de noviembre frente al acumulado en los primeros 11 meses del año.

Un ejemplo de ello es **Manzanillo, Colima, que se mantuvo como el puerto con más movimientos en noviembre de 2025, con un total de 323 mil 989 TEU**, aunque presentó un decremento de 4% frente al mismo mes del año pasado.

En el ciclo enero-noviembre, la cifra fue negativa. **Manzanillo movió tres millones 547 mil 352 TEUs, un decremento de 1.2%** en comparación con 2024. Cabe recordar que el puerto ha sufrido algunos conflictos en el año, como el paro de sus trabajadores en mayo pasado.



FUNDADA EN 1986
ASOCIACIÓN MEXICANA DE INFRAESTRUCTURA
PORTUARIA, MARÍTIMA Y COSTERA, A.C.



Enero no llega.

Enero irrumpe.

Rompe inercias. Prende motores. Marca el pulso, 2026 no es un reinicio.

Es un salto.

***Un paso firme sobre todo lo que resistimos,
todo lo que levantamos
cuando parecía imposible.***

No venimos a empezar.

Venimos a avanzar.

A tomar el volante.

A ir por más.

Este año no se observa.

Se conquista.

No se sueña.

Se construye.

Y no caminamos solos.

Vamos en bloque. Vamos con fuerza.

Vamos juntos.

CumpleAmip - Enero



“La Tripulación del Nuevo Rumbo”

Enero trae brisa fresca, mareas nuevas y una tripulación lista para iniciar travesías renovadas.

Cada socio **CumpleAmip de enero** toma un cargo especial para capitanear el año que comienza.

8

Capitán del Primer Amanecer del Año

[Esteban Humberto González Gómez](#)

Quien inaugura el calendario y marca el primer rumbo del 2026.

22

Almirante del Brillo Renovado

[Víctor Oswaldo Martínez Rodríguez](#)

Encargado de mantener alto el entusiasmo de toda la flota.

24

Timonel de Nuevas Mareas

[Javier Tomar Jacome](#)

Experto en navegar los primeros cambios del año sin perder el equilibrio.

26

Maestre del Buen Rumbo

[Miguel Arturo Giles Maldonado](#)

Custodio de decisiones sabias y rutas claras.

29

Oficial Mayor del Viento a Favor

[Adonay Navarro Saad](#)

Atrae corrientes positivas y guía las velas hacia proyectos sólidos.

31

Contramaestre del Oleaje Sereno

[Sergio Cruz León](#)

Maestro en mantener la calma incluso en los primeros temporales del año.

31

Comandante de Propósitos Firmes

[Elizabeth Grosso González](#)

Quien vigila que los objetivos de la tripulación se mantengan en curso.

Estados Unidos se retira de UNCTAD y marca un giro en la gobernanza del comercio internacional

Por: MundoMarítimo
Información Marítima de Latinoamérica
12 enero 2026

Se proyectan implicancias para el comercio marítimo y los marcos institucionales que rigen a las cadenas logísticas



Estados Unidos anunció el 7 de enero de 2026 su retiro de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), en el marco de una decisión más amplia que contempla la salida de 66 organismos internacionales. La medida, efectiva de inmediato en términos de participación y financiamiento, introduce un cambio relevante en la arquitectura institucional que ha sostenido la gobernanza del comercio global durante décadas, reporta *Shipping and Freight Resource*.

Se trata de una señal estructural más que de un evento con efectos inmediatos. “No es un hecho que interrumpa las cadenas de suministro de la noche a la mañana”, señala el análisis, aunque advierte que “es una señal que los profesionales del comercio, responsables de políticas públicas y líderes empresariales no deberían pasar por alto”, especialmente en un entorno marcado por incertidumbre geopolítica y divergencias regulatorias.

UNCTAD ha cumplido históricamente un rol de apoyo en la intersección entre comercio, inversión y desarrollo, principalmente a través de investigación, marcos analíticos, orientación de políticas y asistencia técnica. Su influencia no se ha basado en normas vinculantes, sino en insumos que han orientado decisiones gubernamentales y estrategias de integración a las cadenas globales de valor, en particular en economías en desarrollo y emergentes.

En ese contexto, se subraya que, aunque muchas compañías no interactúan directamente con UNCTAD, “operan dentro de entornos de política que han sido moldeados por su análisis y recomendaciones”. Estados Unidos había sido un actor relevante dentro de este ecosistema, tanto por su aporte financiero como por su peso técnico y estratégico.

Desde una perspectiva de riesgo comercial, la retirada estadounidense incrementa la probabilidad de señales de política más fragmentadas entre regiones. El documento advierte que las instituciones multilaterales contribuyen a establecer “líneas de base analíticas comunes para las tendencias comerciales, los flujos de inversión y las prioridades de desarrollo”, referencias que tienden a debilitarse cuando disminuye la participación de grandes economías.

Para las empresas con operaciones en múltiples mercados, este escenario puede traducirse en mayor complejidad normativa, menor previsibilidad y mayores desafíos de cumplimiento. A ello se suma la posibilidad de que una menor disponibilidad de recursos limite la capacidad de UNCTAD para entregar asistencia técnica y apoyo en países en desarrollo, afectando iniciativas de facilitación del comercio e inversión.

El análisis también apunta a un reequilibrio gradual de influencias en los debates globales sobre comercio y desarrollo. “A medida que un actor importante se retira, otros países y bloques regionales asumirán un rol más visible en la definición de narrativas y prioridades”, indica *Shipping and Freight Resource*, aclarando que este proceso no implica necesariamente ventajas o desventajas inmediatas, pero sí exige mayor atención sobre quiénes están moldeando los marcos de referencia.

Finalmente, la publicación enfatiza que la salida de Estados Unidos de UNCTAD no supone el desmantelamiento del sistema comercial internacional ni una ruptura inmediata del multilateralismo. Sin embargo, contribuye a una tendencia de descentralización de la gobernanza del comercio, en la que la alineación entre actores ya no puede darse por sentada y la gestión del riesgo comercial recae cada vez más en los Estados y en las propias compañías.

En ese sentido, el impacto de esta decisión se proyecta en el mediano y largo plazo, con implicancias para el comercio marítimo, el transporte internacional y la evolución de los marcos institucionales que influyen en las cadenas logísticas globales.

Noticia 3. China estrena el primer sistema automático de amarre, que prescinde de cabos y amarradores

Por: Puente de Mando
Acontecer marítimo
07 enero 2026



Foto: AATC

La Terminal Automatizada de Contenedores del puerto de Qingdao (AATC) opera desde el pasado 1 de enero el primer sistema automático de amarre con una prueba operativa del buque portacontenedores “MSC Saudi Arabia”, de 366 m de eslora, que atracó y amarró con éxito sin necesidad de cabos ni amarradores.

Durante la operación, el buque se aproximó al muelle como en una maniobra de atraque normal, pero una vez en posición, el sistema reconoció automáticamente el casco, verificó su alineación y activó las unidades de elevación por vacío.

Según la prensa local china, el atraque se completó en menos de 30 segundos. En condiciones normales, la misma fase suele tardar entre 20 y 30 minutos, incluyendo la gestión de la línea y las comprobaciones de seguridad.

El sistema instalado a lo largo del muelle consta de trece unidades de amarre que trabajan coordinadamente y desarrollan una fuerza de retención total de hasta 2600 kN. El sistema ha sido diseñado para operar con buques portacontenedores de más de 200 m de eslora y para gestionar sin limitaciones incluso los buques de mayor tamaño.

El amarre automático se basa en una plataforma de control de tres niveles que integra un centro de monitoreo remoto, terminales móviles para monitoreo operativo y unidades locales instaladas directamente en el muelle.

El núcleo del sistema es una red de control que combina múltiples sensores y algoritmos de toma de decisiones, combinando el accionamiento hidráulico de las unidades, la generación de vacío, el seguimiento continuo de los movimientos del buque y el monitoreo en tiempo real de las condiciones ambientales, como el viento, el oleaje y las corrientes. Todos estos parámetros se procesan para mantener el buque atracado de forma estable, compensando los movimientos y las variaciones de las fuerzas externas.

El impacto más inmediato está en la seguridad. La eliminación de cabos y operaciones manuales en el muelle reduce drásticamente la exposición del personal a una de las fases más críticas de las operaciones portuarias, como es el amarre y el desamarre. Retirar a los operadores de la zona de riesgo del muelle representa un cambio estructural en la forma en que los buques entran y salen.

Los beneficios se reflejan directamente en los tiempos de escala. Según estimaciones del puerto de Qingdao, la adopción del sistema ahorra más de 200 horas de atraque anuales por cada muelle equipado. Este margen operativo equivale a la capacidad de gestionar más de diez escalas adicionales de buques anuales por cada atraque, con efectos positivos en la productividad de la terminal y la regularidad de las rotaciones de línea.

NotiAmip 29

Noticia 4.

El Canal de Suez vuelve a la escena global

El regreso gradual de mega buques tras casi tres años de desvíos rodeando África anticipa una normalización del comercio marítimo



A primera hora del 23 de diciembre, un gigante de 400 metros de eslora avanzaba lentamente entre las orillas desérticas del istmo egipcio. Se trataba del *CMA CGM Jacques Saade*, uno de los mayores portacontenedores del mundo, propulsado por gas natural licuado (GNL), que cruzaba el Canal de Suez rumbo a Asia. No era un tránsito más: su paso simbolizaba el despertar de una de las infraestructuras más estratégicas del comercio global tras casi tres años de letargo marcado por la inseguridad en el mar Rojo.

El cruce del buque francés, seguido por otros movimientos similares de grandes navieras, apunta a un momento de inflexión en una crisis que desde finales del 2023 obligó a desviar buena parte del tráfico marítimo entre Asia y Europa por el cabo de Buena Esperanza, al sur de África, encareciendo fletes, alargando plazos y tensionando las cadenas de suministro internacionales. Según datos de MarineTraffic, ese mismo día el *CMA CGM Jacques Saade* se convirtió en el mayor portacontenedores en transitar el canal esa semana, en ruta desde Marruecos hacia Asia. En sentido contrario, el *CMA CGM Adonis* navegó desde Singapur hacia Líbano, confirmando el regreso progresivo de los grandes operadores.

CMA CGM y Maersk han sido de las primeras navieras en reanudar sus tráficos por el canal

Días antes, entre el 18 y el 19 de diciembre, el *Maersk Sebarok*, con bandera de Singapur, cruzó el estrecho de Bab el-Mandeb y el mar Rojo, convirtiéndose en el primer buque de la danesa Maersk en utilizar esta ruta en casi dos años. El portacontenedores, de 318 metros de eslora, cubre el trayecto entre Salalah (Omán) y Nueva York, con llegada prevista a Estados Unidos el 11 de enero.

Estos tránsitos reflejan el impacto de los esfuerzos diplomáticos y comerciales de la Autoridad del Canal de Suez (SCA), presidida por el almirante Ossama Rabiee, que ha cerrado acuerdos estratégicos con navieras como Maersk y CMA CGM. Rabiee calificó el paso del *Maersk Sebarok* como un “mensaje de confianza en el canal y en el Estado egipcio”. El consejero delegado de Maersk, Vincent Clerc, afirmó que la compañía “tomará medidas para reanudar la navegación por el canal de Suez y el mar Rojo, normalizando el tránsito de forma gradual”. CMA CGM, por su parte, anunció que el paso de sus primeros buques en diciembre es un paso previo a una vuelta definitiva.

La reapertura del canal de Suez podría liberar 2,1 millones de TEU según la consultora Sea-Intelligence

El alto el fuego en Gaza, firmado en octubre, ha contribuido a este clima de mayor optimismo marítimo y comercial. Según la Autoridad del Canal, en noviembre el tránsito de navieras aumentó un 15% y las cargas un 26%, aunque la SCA reconoce que desde el inicio de la crisis el tráfico total se ha reducido en torno a un 55%. “Confiamos en que el cese al fuego de los hutíes permita que el canal de Suez vuelva a ser lo que era”, dijo la secretaria general de la Unctad (Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo), Rebeca Grynspan.

En clave española, el puerto de Algeciras observa este giro con cautela. Su presidente, Gerardo Landaluze, prevé un aumento de actividad a medio plazo, pero advierte de la incertidumbre: “Hay que ser prudentes, porque esto es como sacar la bola de cristal”. Basándose en mensajes trasladados por las navieras, Landaluze apunta a que la reestructuración de rutas podría comenzar en el segundo semestre del 2026, siempre que se mantenga la estabilidad en la zona.

NotiAmip 29

Noticia 4 (Continuación)



La reorganización de redes como Gemini, impulsada por Maersk y Hapag-Lloyd, que reforzó los tráficos por Algeciras al desviar buques por el cabo de Buena Esperanza, permitiría una mayor rotación de flota, más capacidad disponible y una presión a la baja sobre los fletes, reforzando la competitividad del comercio marítimo, según contó a *Europa Sur*. El impacto positivo se extendería al conjunto del Mediterráneo. Valencia, uno de los principales puertos europeos en tráfico con Asia, se beneficiaría de rutas más cortas, con reducciones de hasta dos semanas en los tiempos de tránsito, menores costes de combustible y menos emisiones. Según la consultora Sea-Intelligence, la reapertura de Suez podría liberar hasta 2,1 millones de TEU de capacidad, aunque no se descartan episodios temporales de congestión.

Barcelona, con un perfil más orientado a importaciones de bienes de consumo y exportaciones agroalimentarias, vería fletes más competitivos y cadenas logísticas más eficientes. Paradójicamente, la crisis del mar Rojo ya impulsó a los puertos españoles, que registraron un aumento del 6,9% en el tráfico de mercancías, aunque la normalización del canal aliviaría tensiones en toda la red marítima europea y reforzaría la conexión con Oriente Medio y Asia Oriental.

Como colofón a este “renacimiento” del histórico canal navegable, Egipto impulsa un proyecto complementario de gran alcance estratégico: una línea ferroviaria de alta velocidad de 660 kilómetros definida por el propio Gobierno como un “nuevo Canal de Suez sobre rieles”. La llamada Línea Verde, cuya entrada en servicio está prevista para finales del 2026, permitirá unir las ciudades portuarias de Ain Sokhna, en el Mar Rojo, con Marsa Matrouh, en el Mediterráneo, en unas tres horas y transportar hasta 15 millones de toneladas de mercancías al año, cerca del 3% del volumen que transita anualmente por el canal.

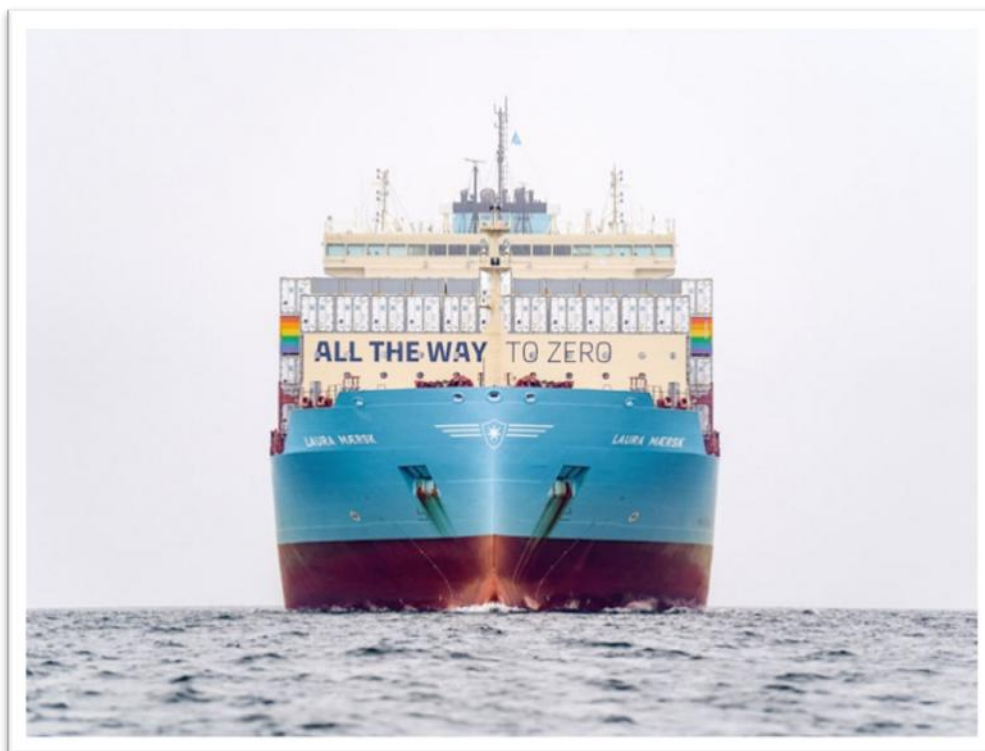
El proyecto forma parte de una red nacional de alta velocidad de casi 2.000 kilómetros y se apoya en un contrato de unos 4.500 millones de dólares firmado con un consorcio internacional liderado por Siemens. Más allá de su dimensión logística, la línea se integra en la estrategia de planificación territorial del presidente Abdel Fatah al Sisi, conectando los dos mares con nuevas ciudades satélite de El Cairo, como la Nueva Capital Administrativa y Ciudad 6 de octubre. El objetivo es aliviar la presión sobre el Gran Cairo, modernizar una red ferroviaria envejecida y reforzar el papel de Egipto como plataforma logística euroasiática en un momento en que la estabilidad regional vuelve a ser clave para el comercio global.

NotiAmip 29

Noticia 5.

Maersk evalúa el uso de etanol para reducir su dependencia de China en combustibles verdes

El director ejecutivo de Maersk señaló que una transición energética concentrada en un solo país genera resistencias políticas y estratégicas



Maersk está explorando un mayor uso de etanol como combustible alternativo para sus buques, con el objetivo de diversificar el suministro de energías limpias y reducir su dependencia de China, actualmente dominante en la producción de metanol verde. El director ejecutivo de Maersk, Vincent Clerc, señaló al *Financial Times* que una transición energética concentrada en un solo país genera resistencias políticas y estratégicas. “Si todo el beneficio queda solo en China, algunos países se opondrán. Pero si ese beneficio se distribuye de forma más equilibrada, más países apoyarán la transición”, afirmó.

Diversificar el combustible para destrabar la transición

El comentario se produce en un contexto en que el sector marítimo enfrenta crecientes presiones para avanzar en su descarbonización. En octubre, Estados Unidos bloqueó los esfuerzos para alcanzar un acuerdo climático en el seno de la Organización Marítima Internacional (OMI).

NotiAmip 29

Noticia 5. (Continuación)

En este escenario, los ejecutivos del sector consideran que la relevancia del etanol para los agricultores y grandes grupos agroindustriales de Estados Unidos —importantes bases de apoyo político del presidente Donald Trump— podría ayudar a suavizar la resistencia de Washington a las políticas de descarbonización.

Maersk ya comenzó a probar el etanol como combustible en su buque portacontenedores “Laura Maersk”. Las pruebas se iniciaron en octubre con una mezcla de 10% de etanol y 90% de metanol, para luego pasar a una combinación 50/50 en diciembre. El objetivo final es evaluar la operación con etanol al 100%.

Clerc, quien asumió como CEO en enero de 2023, explicó que el etanol tiene la ventaja de poder escalar rápidamente y sin requerir, por ahora, un sobrecosto verde significativo. No obstante, reconoció que aún existen desafíos en materia de producción y certificación. “Es una industria que hoy presenta sobrecapacidad tanto en Estados Unidos como en Brasil, lo que podría ofrecer una escala inmediata y un impacto positivo en la huella de carbono”, sostuvo.

El factor China y el riesgo de concentración

El desarrollo de combustibles verdes fuera de China ha avanzado lentamente. De hecho, la empresa danesa Ørsted canceló en 2024 un importante proyecto de e-metanol en Suecia. Para Maersk, esta concentración es un riesgo estratégico. “No todos nuestros barcos van a China y no todos pueden depender de energía proveniente de China”, subrayó Clerc.

El máximo ejecutivo añadió que una mayor diversificación en la oferta de combustibles alternativos podría, con el tiempo, ayudar a destrabar el estancamiento en la OMI respecto de las normas climáticas para el transporte marítimo.

Perspectivas del mercado y riesgo de sobrecapacidad

En el plano comercial, el transporte de contenedores ha tenido un año sólido, impulsado por la fortaleza de las exportaciones chinas, que han compensado el impacto de los aranceles impuestos por Estados Unidos a numerosos países. Clerc indicó que sigue de cerca los posibles efectos indirectos de estas medidas, aunque por ahora “la fortaleza observada en los mercados no muestra señales de debilitarse”.

Finalmente, Maersk reiteró su advertencia sobre una eventual sobrecapacidad en la flota mundial de portacontenedores, tras las numerosas órdenes de nuevos buques realizadas durante el auge de la pandemia. Clerc estimó que el exceso de oferta podría materializarse en 2026, aunque anticipó que no necesariamente será prolongado ni extremadamente severo, aunque sí podría generar cierta presión en el mercado.

12 enero, 2026.

Por: MundoMaritimo

Información Marítima de Latinoamérica

Próximos Eventos AMIP

Aparta las fechas y acompáñanos en este arranque de año.

La AMIP continúa impulsando espacios de actualización técnica, formación profesional y encuentro gremial. Te compartimos los próximos eventos para que los tengas presentes:

◇ Webinar Técnico


Diseño, construcción y supervisión para un puerto competitivo

Claves técnicas para el futuro marítimo de México

 **viernes 16 de enero**

 **16:00 a 17:00 hrs**

 **Modalidad:** En línea

 **Ponentes:** Ing. Fernando Bustamante Igartúa y Ing. Juan Carlos Fernández Casillas

Compartimos la liga para registro


<https://cmicveracruz.org/registro/formularioderegistro>

◇ Desayuno Técnico AMIP – Prosertek

Innovación en soluciones para infraestructura portuaria (en colaboración con AMIP)

 **viernes 30 de enero**

 **Registro:** 08:00 hrs

 **Inicio:** 08:30 hrs

 **Cierre:** 10:30 hrs

 **Sede:** Colegio de Ingenieros Civiles de México

Camino a Santa Teresa No. 187, Col. Jardines del Bosque, Parque Pedregal

Salón Bernardo Quintana

 **Estacionamiento:**

• Valet parking: **\$150.00**

• Alternativa sin costo: **Bosque de Tlalpan**

 **Acceso:**

- **Socios AMIP activos:** entrada gratuita
- **No socios:** aportación voluntaria
- **Estudiantes:** acceso gratuito

Próximamente compartiremos el flyer, registro y detalles finales.

Diplomado AMIP–CMIC (Registro abierto)

Diplomado en Construcción y Supervisión Técnica de Obras Portuarias

El sector portuario vive un momento decisivo. Hoy más que nunca necesitamos **profesionalizarnos, especializarnos y anticiparnos a los retos del futuro.**

Por ello, desde la **AMIP, en alianza estratégica con la CMIC**, lanzamos una iniciativa que marcará un antes y un después en el desarrollo de nuestro sector:

 **Inicio:** 27 de febrero 2026

 **Duración:** 72 horas

 **Modalidad:** Híbrida o presencial en el **Puerto de Veracruz**

Este **no es un diplomado** más.

Es una **apuesta estratégica** para fortalecer a nuestros socios y elevar el nivel técnico del sector portuario nacional.

Este programa está diseñado para:

- ✓ **Tomadores de decisión**
- ✓ **Directivos y líderes de proyecto**
- ✓ **Profesionales que buscan ventaja competitiva**
- ✓ **Empresas que quieren liderar el futuro portuario**

Veracruz será el punto de encuentro donde **especialistas, líderes y visionarios** compartirán conocimiento práctico, casos reales y soluciones aplicables.

Invertir en este diplomado es invertir en el futuro de tu empresa.

 **Quien se prepara hoy, lidera mañana.**

 **El conocimiento será nuestra mayor ventaja competitiva.**

Los invitamos personalmente a formar parte de esta generación que transformará la infraestructura portuaria de México.

El registro ya se encuentra disponible directamente en la página de la **CMIC**, donde podrán consultar costos definitivos e inscribirse de manera inmediata.

◇ **Conmemoración 60 años AMIP**

 **mayo 2026** *(fecha por confirmar)*

En cuanto confirmemos temáticas, programa y sede, se los compartiremos por nuestros canales oficiales.

Este 2026 no promete ser fácil,
pero tampoco lo ha sido nada que realmente importe.

Arrancamos un año significativo,
con historia que nos respalda,
retos que nos impulsan
y una Asociación que sigue creciendo
gracias al trabajo y compromiso de todos.

¡¡Arrancamos!!.

FIN