

30 AÑOS EN EL COMERCIO EXTERIOR, EL NEGOCIO NAVIERO Y LA LOGÍSTICA GLOBAL

MEGATRADE

www.revistamegatrade.com.ar

📍 Revista Megatrade

🐦 @ReMegatrade

Año XXX Nro. 361

Primera Quincena Octubre 2022

Debate en ALACAT

CONTROL Y FACILITACIÓN ADUANERA

LA UTOPIÍA

DEL EQUILIBRIO

Autopartes, más escala y exportar más
Balance de la gestión en la VNT

Lidere el mercado de contenedores.

Nuestro constante desarrollo acompaña con eficiencia sus objetivos de movimientos de contenedores.

www.liebherr.com

LIEBHERR

Equipamiento de puerto
LHM 600



Contacto



LA SOLUCIÓN PARA ESTAR **BIEN ASEGURADOS**

TRANSPORTE DE MERCANCÍAS - CAUCIONES Y GARANTÍAS IATA
RESPONSABILIDAD PARA AGENTES DE CARGA - CONTENEDORES.

www.assekuransa.com +54 11 5254-5254

 **SSN**
SISTEMA NACIONAL DE
SEGUROS DE LA NACION
www.ssn.gob.ar
0800-666-8400
N° de inscripción SSN: 771

MEGATRADE

Año XXX Nro. 361
Primera Quincena Octubre 2022

Edición Regional

Revista quincenal con las tendencias en logística de comercio exterior, según la visión de los propios operadores

Llega a cargadores, embarcadores y operadores de comercio exterior, al mercado naviero, puertos y de logística global.

Registro de la propiedad intelectual 240.963

 **Director-Editor**
Darío Kogan

 **Diseño editorial**
Guido Kogan

 **Redacción**
Damián Kogan

 Tel: (54 11) 48579336 / (+54) 911 40433288
suscripcion@revistamegatrade.com.ar
contacto@revistamegatrade.com.ar
www.revistamegatrade.com.ar

Destacados

Informe de Situación - 5

Algunas similitudes entre el control del comercio exterior y el VAR

Nota de Tapa -11

Control y facilitación aduanera, la utopía del equilibrio

Balance- 18

Un año de gestión de la AGP recaudando el peaje y contratando dragado, balizamiento y mucho más...

Mercados -28

Autopartes: Exportar más y más escala para ser competitivos

Funcionarios-31

Explican para qué el nuevo sistema de control de importaciones





Algunas similitudes entre el control del comercio exterior y el VAR

Por Dario Kogan

A sí como, según los expertos el VAR en muchas ocasiones desvirtúa el fútbol, convirtiendo a los “árbitros de la mesa” sentados en algún lugar alejados de la realidad del campo, mirando las pantallas que siguen e interpretan “la norma”, en una suerte de burócratas del deporte, y con mucho de discrecionalidad; algunos creen que con el comercio exterior, sucede algo similar, pero mucho más dramático. Hoy abundan las reglas sobre reglas y poco importa el comercio y lo que genera en trabajo y negocios y en prosperidad para un país. Se naturaliza como “normal” la restricción permanente. Así se vienen creando reglas y sistemas que para los burócratas es el mejor de los mundos. Mover una carga desde el resto del mundo es un problema. No lo haga!!, es el mensaje, *(al mismo tiempo en la TV que nos trata como giles, se dice que los funcionarios están furiosos con los precios de la indumentaria y podrían abrir la importación!!!)* En este contexto, la Aduana toma protagonismo, sale a la caza todos los días de acciones ilegales y se mueve como pez en el agua. Más reglas, más gente que busca por izquierda?. Y cuidado que se puede venir el control sobre los fletes....

La idea subyacente, como ocurrió durante muchos años, será mostrar que los que están en comercio exterior “andan en algo raro?”. La excusa es que los funcionarios están desesperados por los dólares.

El país está desesperado, es verdad, *pero por otras cosas..*

En este contexto, comienza a regir un nuevo sistema de seguimiento de las importaciones.

Si bien, ante esta novedad, en general hay poca reacción de las entidades de comercio exterior. Parece que la idea

es ver y esperar. De hecho el Centro Despachantes de Aduana publicó un muy interesante video explicativo del nuevo sistema para los operadores. Muy proactivo.

De todos modos, para algunos operadores, esta movida para controlar desesperadamente los “dólares”, sigue en el camino del error impactando en las expectativas, porque se sigue tomando el camino de la restricción, pensando que esa es la solución, cuando aquí hay entre otros, un problema económico: la falta del sinceramiento cambiario. Es más fácil tomar a las importaciones como variable de ajuste. Lo que se “crea” con el SIRA, parece un sistema nuevo pero no lo es, nos dicen los que saben. La programación detrás de ello es la misma que se viene armando, la búsqueda es que no haya vías de escape, mientras se crean “dólares a medida”. Como si el país fuera una cárcel para ejercer el comercio...

Agregan, que mientras se siga en este camino, una bola de nieve cada vez más grande se irá armando y difícil de frenar.

Además, estos sistemas, como la mesa de los árbitros del VAR, le dan mucha discrecionalidad al Estado para decir más allá de la norma, que se importa y que no, llevando a situaciones extremas. Por ejemplo, en el caso de las divisas, ya es algo muy similar el sistema que impera en Venezuela hace años. En un lugar son “divisas protegidas” y en otro “divisas complementarias”. Es decir, divisas para unos y no para otros y para los “no esenciales” tiene otro valor. Y con eso hay espacio para cualquier cosa... Más allá de esto, se da el caso de las licencias automáticas pasadas a no automáticas. Allí algunos operadores ven primeramente como controvertido que todas las fechas de pago

pasen a ser en forma diferida a la cantidad de días que defina el BC sin establecer un límite; puede ser al otro día del despacho o en 10 años.

Algún especialista nos recuerda que toda carga burocrática y administrativa tiene impacto en tiempos y costos en las pymes que no tienen los recursos humanos ni la capacidad financiera respecto a las grandes empresas para contratar a una batería de abogados, contadores, consultores para que puedan despejar la maraña de reglamentaciones. Eso impacta en el stress del pequeño empresario, desalienta la producción, la inversión y el crecimiento y genera especialmente malas expectativas, que es cómo se mide la economía hacia el futuro, que tiene un valor al que este tipo de esquemas de parche sobre parche le juega en contra.

De esta forma, lidiando en un contexto restrictivo con esquemas fracasados creados hace décadas con tecnología de hoy, se pierden energías, generando un ambiente que muestra que aquel que quiere importar o exportar la va a tener muy complicada.

Así se quiere ensombrecer una actividad que resulta herramienta clave para promover el comercio, la producción y el trabajo y para salir adelante en cualquier contexto para cualquier país.

Pero parece una constante y nos lleva a tener que volver a hablar de restricciones, de los “malos del comercio exterior”, cuando el mundo – con buenas y malas- y del que queremos parecer ajenos, está en otra cosa. *Pero eso ya lo sabemos.*

Mientras tanto, a los que operan en comercio exterior, en términos futboleros, algunos creen que *les están llenando la canasta...pero el partido lo perdemos todos...*

La FMC avanza en transparentar los recargos de las demoras

La FMC - Comisión Federal Marítima- de EE.UU., está proponiendo una nueva regla que busca aportar más claridad, estructura y puntualidad a las prácticas de facturación de demoras y detenciones que hacen los carriers operadores de buques, los NVOCC - que no operan buques- y las terminales marítimas. Esta Propuesta de Reglamentación llamada NPRM responde a un requisito de la Ley de Reforma del Transporte Marítimo de 2022 (OSRA) y continúa el trabajo que la FMC inició en 2018 cuando ordenó una investigación dirigida por la comisionada Rebecca Dye, sobre condiciones y prácticas de estos operadores relacionadas con los cargos por demora, detención y otros. Ese hecho llevó a la Comisión a emitir una regla final en mayo pasado que aborda cómo se interpretará la razonabilidad de estas prácticas que tienen que ver con reclamos de los cargadores especialmente con el boom de cargas en plena época de pandemia, cuando los fletes se fueron por las nubes y la logística del contenedores se volvió impredecible. Si se adopta esta regla propuesta, los operadores deberán emitir facturas

por demora o detención solo a las partes con las que tienen una relación contractual, para ser claros con respecto a la naturaleza de los cargos y proporcione 30 días para poder discutirlos. La Comisión propone que solo se emita una factura a la persona que ha contratado específicamente el transporte o el almacenaje de la carga y aquella es responsable del pago de cualquier cargo por demora o detención incurrido. La Comisión está específicamente interesada en recibir comentarios sobre si sería apropiado incluir al consignatario nombrado en el conocimiento de embarque como otra parte que puede recibir esa factura. Hay 60 días para presentar comentarios a la Comisión una vez que se publique el NPRM en el Registro Federal. La NPRM sigue a un Aviso anticipado de reglamentación propuesta (ANPRM) sobre prácticas de facturación de demoras y detenciones que apareció en febrero y que fue la respuesta a una recomendación



provisional hecha por la comisionada Dye como resultado de su trabajo al frente del reporte: "Compromiso de la cadena de suministro de transporte marítimo internacional", que examina los efectos relacionados con COVID-19 en la cadena de suministro vinculado al transporte marítimo. La Comisión recibió más de 80 comentarios de operadores de buques y terminales y otras partes involucradas en el transporte de contenedores marítimos. La información provista en esas presentaciones se consideró al redactar la última NPRM. Esta se trata de la última iniciativa tomada por la FMC para implementar la ley OSRA, promulgada por Biden en junio.

TRÁFICOS SEMANALES DE
BRASIL Y ASIA

CONTACTATE CON NOSOTROS

Optimizamos tu logística

DP WORLD
PORTS & TERMINALS
BUENOS AIRES

TERMINALES
RIO DE LA
PLATA

trp_comercial@trp.com.ar www.trp.com.ar 11 3329-1234 @dpwbsas

Primer buque de carga no contenedorizada en TecPlata

La llegada del buque Lawin Arrow proveniente de China con 5.000 tons de chapa, se convirtió en el primer embarque de carga no contenedorizada que arriba a la Terminal de TecPlata en Berisso.

El buque es operado por la naviera de capitales noruegos G2 Ocean, una de las mayores proveedoras de buques multipropósito a nivel global.

La chapa tiene destino en la planta de la empresa Haizea Sica en Esperanza, provincia de Santa Fe y tiene origen

en la china CITIC Pacific Special Steel Holdings. Será utilizada para la construcción de torres eólicas en suelo argentino.

Desde la terminal de contenedores del puerto platense afirman que este es el puntapie inicial para el arribo de nuevos embarques con este tipo de carga, beneficiándose del fácil acceso marítimo y de la moderna

infraestructura.

Bruno Porchietto, CEO de TecPlata, destacó el momento que está atravesando la empresa y se refirió al respecto:

“Estamos avanzando paso a paso, mejorando cada vez más, y este nuevo embarque es una confirmación de ello”.

Señala la empresa que



esta operación demuestra una vez más *“el recorrido que viene transitando TecPlata a lo largo de los últimos años, ampliando cada vez más su oferta de servicios, bajo una estricta filosofía de mejora continua con el foco puesto en el crecimiento firme y constante”*



VENTA / ALQUILER / POSTVENTA



ventas@tecmaco.com.ar - alquileres@tecmaco.com.ar - postventa@tecmaco.com.ar

0800 220 GRUA
TEL: +54 11 4011 5050
☎+54 9 11 6663 5050

Ruta 9, km 78,100. Campana, Buenos Aires
Gral. Alvear 2702. Don Torcuato, Buenos Aires

WWW.TECMACO.COM.AR
f YouTube in Twitter Instagram

Nueva Zelanda, líder en exportación, lanza gravámen a ovejas y vacas por contaminación. Precedente?

Una noticia que puede marcar un quiebre, especialmente para los que buscan alguna excusa para recaudar o para limitar las exportaciones de los países del Hemisferio Sur. Pero lo particular es que viene de un país productor: Como parte de un plan para luchar contra el cambio climático, el gobierno de Nueva Zelanda impuso una tasa sobre los gases de efecto invernadero que producen el ganado bovino y ovino.

Es la primera propuesta de este estilo en el mundo y entraría en vigencia en 2025.

Se replicará en otros países?.

Intentos no faltan....

Según se dice, lo recaudado con este gravamen, iría a incentivos para que los productores reduzcan emisiones, como reposición de árboles, servicios de consultoría e IyD.

Mientras que la primera ministra del país, Jacinda Arden ponderó la medida como pionera en introducir tarifas para reducir las emisiones agrícolas; la Federación de Agricultores de Nueva Zelanda se puso del otro lado. *“Si la idea es mantener a los ganaderos en la actividad, con el plan anunciado venderán tan rápido que ni siquiera se escucharán a los perros ladrar en la parte trasera de la camioneta mientras se aleja”, dijo un vocero.*

Nueva Zelanda tiene un stock ganadero tanto bovino como ovino enorme. Es el principal exportador de lácteos del mundo con más de U\$12 mil millones, por delante de

Alemania, Holanda, Francia y EE.UU. y el segundo de carne de ovejas detrás de Australia y delante de Reino Unido, Irlanda y Francia, con casi U\$3 mil millones, así como gran exportador de carne bovina congelada donde ocupa el quinto puesto con casi U\$2.5

mil millones, detrás de Brasil, EE.UU., Australia e India.

NUEVO DEPOSITO FISCAL PARA EXPORTACION DEPOSITO FISCAL INTEGRADO



DFI
AVELLANEDA

- ▶ 5.040 m² cubiertos / 3.300 m² playón Semi-cubierto
- ▶ A 2 km de Exolgan - Acceso directo a la autopista B.A. La Plata y Paseo del Bajo
- ▶ Consolidado FCL / LCL y carga proyecto
- ▶ Control y Seguimiento de stock online

ITL INTERNATIONAL TRADE LOGISTICS
A member of PSA GROUP

EXOLGAN CONTAINER TERMINAL
A member of PSA GROUP

EXO LOGISTICA
A member of PSA GROUP

LPI LOGISTICS PLATFORMS INVESTMENT
A member of PSA GROUP

Jornadas de actualización de PNA y Centro de Navegación

La Prefectura Naval Argentina, a través de su Dirección de Educación y de la Secretaría de Extensión de su Instituto Universitario de Seguridad Marítima (IUSM), junto al Centro de Navegación (CNAV), organizaron las Jornadas de actualización profesional dirigidas a integrantes de agencias marítimas, puertos y terminales, administraciones portuarias, miembros de la Fuerza, entre otros. Participaron de la apertura del evento el Director de Educación de la Prefectura, prefecto general Marcelo Kummer, el Rector del IUSM, Mg. Enrique Font y Alfonso Mingo Jozami, Gerente General del CNAV. El objetivo de las jornadas es la actualización y correcta interpretación de los requerimientos efectuados por la Prefectura Naval Argentina, la Autoridad Marítima argentina, apuntando a la aclaración de normas que los prevén y su justificación, relacionados con: información anticipada de llegadas de buques, gestión del tráfico, requisitos para entrada y salidas de puerto, nuevas normas o sus actualizaciones, origen e identificación de la documentación que deben reunir los buques, controles implementados por la PNA y otros temas de interés. La jornada fue moderada por el prefecto mayor Eduardo Cutropia,

mientras que el prefecto Oscar Loverá ahondó sobre las funciones de protección y fiscalización de la actividad marítima y la interacción de la agencia marítima con la Autoridad.

Más tarde, fue el turno de los prefectos Federico Vega y Martín Bouvet, quienes expusieron sobre el Despacho Electrónico de Buques (DEB) y Despacho de buques de Cabotaje o Fluviales.

Posteriormente, el prefecto mayor Néstor Kiferling y el prefecto Fernando Rodríguez abordaron una breve descripción general de la Gestión del Tráfico en aguas nacionales y el Sistema de Ingreso con Giro Asignado (SIGA). Asimismo, la oficial principal Karina García disertó sobre la definición conceptual del origen y alcance de los documentos obligatorios que deben poseer los buques para navegar.

Más tarde, el prefecto Mario Cerdeira, la subprefecto Erica Altamiranda y el subprefecto Eric Sajtroch, explicaron los documentos emergentes del Convenio MARPOL y Códigos Asociados y el prefecto principal Rodolfo Lorenzo presentó el régimen internacional sobre Control de buques por el Estado Rector del Puerto (PSC).

La jornada se cerró con el prefecto



Julio Ríos, que abordó el régimen de inspecciones extraordinarias sobre control de los buques de navegación fluvial en la Hidrovía Paraguay-Paraná; y con el prefecto principal Darío Cufre, que dio detalles sobre protección marítima, la conceptualización del régimen, la documentación que deben poseer los buques, la interfaz buque-puerto y las implicancias para el Agente Marítimo y el Operador Portuario.

Precisamente, en un aparte, Jozami agradeció especialmente a Kummer, Cutropia y Font, así como a Andrés Monzón y Daniel Ayude del Centro de Navegación, quienes, dijo, hicieron posible la realización del evento, *“estamos convencidos de que la capacitación y la cooperación público-privado, constituyen factores fundamentales para garantizar el desarrollo sostenible de nuestro comercio exterior y el crecimiento de nuestro querido país”*, señaló.



CREANDO NUEVOS HORIZONTES



Desde hace más de 100 años ofrecemos soluciones innovadoras para afrontar todos los desafíos de nuestros clientes. Cuéntenos en qué podemos ayudarlo.

Reconquista 559, 5° piso,
Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina.
T + 54 | 11 4312-5949

www.boskalis.com

Puerto Quequén quiere más manufacturas

El Presidente del Consorcio de Gestión de Puerto Quequén, Jorge Alvaro, resaltó el desafío que tiene el puerto de abrir nuevas fuentes para la radicación de empresas, “con el sueño de que por el puerto entren y se vayan manufacturas, no solamente productos primarios. Me excederá en el tiempo, pero lo importante es todos los días dar un paso en esa dirección”, dijo. Esto lo señaló durante la apertura de la Expo Lobería 2022, una muestra líder en la región que incluye tres



jornadas con stands, conferencias y capacitación a puro campo y a la que el Puerto está muy unida.

En el predio de la Sociedad Rural de Lobería, Puerto Quequén les dió la bienvenida a los concurrentes con su stand institucional y una muestra fotográfica que recorre los 100 años de historia de la estación marítima. Con el objetivo de ampliar la zona de influencia, Alvaro explicó: “estamos generando debates y trabajos en común para juntar voluntades. Avanzamos en recopilar y sintetizar toda la información sobre vías férreas y acopios, que nos puedan dar una idea del potencial de carga del tren en relación con nuestro puerto, para llevarla después a trenes argentinos. Son decisiones políticas y macroeconómicas para revitalizar la logística ferroviaria”.



En el acto de apertura del encuentro estuvieron, además de Alvaro, el intendente local, Juan José Fioramonti; - ambos en la foto arriba- el subsecretario de Desarrollo Agrario y Calidad Agroalimentaria de la Provincia de Buenos Aires, Cristian Amarilla; el intendente de Necochea, Arturo Rojas; el presidente de la Sociedad Rural de Lobería, Jorge Arruabarrena; y el vicepresidente de CARBAP, Federico Petreigne.

Días de movimiento constante

Consolidando su eficiencia, Puerto Quequén superó los seis millones y medio de toneladas y precisamente, por estos días, tuvo un fin de semana con alta rotación de buques. En un sólo día zarparon - liberando la margen de Quequén- los buques Saamy (giro 1); KM Shanghai (giro 4/5); y Skyros (giro 3). Entre la tarde y las primeras horas del día siguiente, ocuparían su lugar el Amis Unicorn (sitio 3), Proteas (sitio 4/5) y Stormharbour (sitio 1). Se agrega el tercer día, donde en el

giro 10 de la margen Necochea amarró el buque Ocenamaster e ingresaron el Port Star y Delos para embarcar 22 mil T de soja a China y 25 mil T de cebada hacia Brasil.

Se informó por otra parte, que en esta quincena se espera el arribo de 15 buques más a Quequén para cerrar octubre con un total en los 10 meses de aproximadamente en 6.9 millones de toneladas movidas.



Un debate que lleva años en América Latina. Así también se dio en un nuevo Congreso de ALACAT que reunió a los agentes de carga de la región.

Control y facilitación aduanera, la utopía del equilibrio

Participaciones y temas interesantes de análisis se dieron en el XXXVIII Congreso de ALACAT, (Federación de Asociaciones Nacionales de Agentes de Carga y Operadores Logísticos Internacionales de América Latina y el Caribe), que se realizó en el Hotel Occidental at Xcaret de Playa de Carmen, México.

Recordamos que ALACAT está conformada por asociaciones nacionales de agentes de carga de 16 países, que en conjunto suma más de 2.000 empresas asociadas, lo que representa 40.000 empleos directos y 4.000 millones de dólares en ventas de fletes y logística.

El encuentro, marcó la vuelta del Congreso a su versión presencial, y el networking y el contacto personal que marca la diferencia. Con una fuerte presencia española, el encuentro organizado por AMACARGA, la Asociación Mexicana de Agentes de Carga, tuvo delegados de unos 20 países, el anfitrión México, Costa Rica, Colombia, Uruguay, Ecuador,

Argentina, Venezuela, Paraguay, Nicaragua, Guatemala, Honduras, Canadá, Chile, Panamá, República Dominicana; además de invitados especiales como EE.UU., Suiza y Bulgaria y por supuesto España.

Entre los temas analizados, estuvo el panel de la promoción de la figura del Agente de Carga y de los actores del comercio Internacional. Allí expusieron Angel Sánchez, presidente de APAC de Panamá, Leonardo González, síndico de ALACAT, presidente de AUDACA y Luis Hernández de AHACI. Allí se resaltó el papel del agente como integrador y experto en la cadena logística; la importancia de trabajar en conjunto defendiendo los intereses de la actividad, capacitando, digitalizando, poniendo en lo alto a Latinoamérica como región que sabe hacer las cosas en materia de logística.

En el panel sobre “Disrupción del transporte por la vía Marítima”, tema



candente, estuvieron Galo Molina Aguilar, primer vicepresidente de ALACAT y tesorero de FIATA; Rolando Álvarez Chairman de la Comisión Marítima y Director de ALACAT; Javier Díaz Molina, Presidente de ANALDEX y Verónica Taubas, Chairwoman de la Comisión Legal y especialista en asuntos marítimos de ALACAT. En resumen, allí se señaló que durante la pandemia se ha conformado la “tormenta perfecta”, lo que según se dijo, mostró la fragilidad del sistema y el poder de unos cuantos actores para controlar las rutas y los costos. Se señaló que como aprendizaje, queda a los agentes estar



TRANSPORTES UNIVERSALES S.A.

Despacho de Aduana | Logística Integral.

Al servicio del Comercio Exterior

50 años
1971 - 2021



www.tusa.com.ar

atentos ante las nuevas crisis que puedan aparecer.

A la hora de la capacitación como piedra angular del desarrollo logístico, el panel presentado por Virginia Gallardo, Secretaria de AMACARGA, insistió sobre lo esencial del entrenamiento en la actividad, poniendo énfasis en que el crecimiento se puede dar a través del e-learning para llegar a más profesionales e intercambiar experiencias, crear comunidades del conocimiento y con esto apoyar la escases de talento logístico que se da en todo el mundo. Además se dijo que debe haber una mayor conciencia sobre la capacitación como forma de optimizar la logística, crear conocimiento y buscar soluciones concretas con las tecnologías 4.0.

Asimismo, se advirtió sobre la necesidad de un mayor acercamiento de agentes con las aerolíneas y navieras, advirtiendo que aquellos son el puente de enlace y comunicación entre las líneas y los exportadores. En cuanto a los retos y desafíos de la carga aérea, el panel conformado por Jorge Heinermann, vicepresidente segundo de ALACAT y Chairman región Americas de FIATA; Leonardo Ronderos, Secretario Ejecutivo de ALACAT, Alejandro Altamirano, Director Ejecutivo de ICICA Group y Andrés Bolaños, Gerente Comercial Panamá y Guatemala de United Air

Lines Cargo; se recordó que este sector ha sido uno de los más fortalecidos durante el efecto pandemia y que supo aprovechar la interrupción de las rutas marítimas. Por otro lado, se puntualizó que hay que manejar mejor los riesgos del manejo de la carga peligrosa.

En cuanto al panel de la evolución del agente de carga a integradores de servicios logísticos, participaron Salvador Mónico, secretario de ALACAT y CEO del Grupo Logístico de Carga, Alexander Schad, tesorero de ALACAT y CEO de Schad Logistics y Enric Ticó, Presidente de CIMALSA, y representante de FETEIA. Allí hubo un análisis histórico que llevó a que los agentes terminen manejando todos los servicios logísticos integrándolos, y así precisamente se convirtieron en integradores. Ahora deben responder por las circunstancias tan cambiantes y la demanda de servicios personalizados, lo que lleva a promover servicios más especializados, integrados en una misma carga.

Por su parte, Martín Rojas, Responsable para las Americas de la International Road Transport Union, advirtió los problemas generados por la pandemia; la falta de operadores, unidades que regresan vacías, a lo que se suma más costos, inseguridad, necesidad de más profesionalismo. “Durante la situación de Covid 19 se

resaltó la esencialidad del sector. Pero entre los retos, tenemos la escases de profesionales, la necesidad de digitalización, colaboración con el sector público, y ver cómo lidiar con una actividad que tiene una atomización de empresas pequeñas”, dijo. Además hay problemas por la falta de talento, capacitación, costos de combustible, los desafíos de la digitalización. “Todo esto obliga al sector adaptarse para sobrevivir”, agregó.

Además expusieron el presidente de ALACAT, Moisés Solís, el titular de FIATA, Ivan Petrov, el titular de AMACARGA, Juan Pablo Pacheco, el presidente de la Confederación de Cámaras Nacionales de Comercio, Servicios y Turismo de México, José Tejada, También se destacó el nuevo documento promovido por FIATA, un FBL protegido que le da seguridad a la hora de la digitalización, permitiendo a los agentes y transitarios elegir el formato con el cual compartir sus FBL con sus clientes, tanto en forma de PDF o impreso. Este documento tiene una seguridad adicional, queda registrado y los operadores autorizados puede comprobar su autenticidad en cualquier momento, se dijo.

Aduanas

Uno de los destaques del encuentro fue el panel sobre “Las Aduanas

IDONEIDAD Y CONFIABILIDAD RESPALDADAS POR MÁS DE 90 AÑOS DE EXPERIENCIA EN EL RÍO PARANÁ Y SUS PUERTOS

Know-how and reliability backed by over 90 years of experience in the Parana River and its ports.

COPRAC

Cooperativa de Trabajo de Pilotaje y Practicaje del Río Paraná y sus Puertos Ltda.

Buenos Aires: Av. Alicia Moreau de Justo 1750 Piso 3 Of. "E" - C1107AFJ - C.A.B.A.
Tel/Fax: (011) 4314-2140/1880/5147/4898

Rosario: San Martín 647 Piso 7 - S2000CJG - Tel: (0341) 4497748

Campana: Av. Roca 278 Piso 11 Of. "B" - B2804FYP - Tel: (03489) 430461

E-mails: copracoperaciones@gmail.com - copracadministracion@gmail.com - copractesorero@gmail.com

www.coprac.com.ar



como Facilitadores del Comercio Exterior”, donde los especialistas señalaron que más allá de trabajar en el control, en la región aquellas deben ser facilitadoras del comercio internacional; tomando la tecnología y buenas prácticas de otras regiones. Funcionarios y privados coincidieron que para ser facilitadores, las aduanas deben estar atentas a la actualización de los sistemas, que los mismos sean expeditivos, ser proactivos y tener comunicación con las diferentes agencias públicas para canalizar sus servicios.

Allí expuso virtualmente la directora del departamento de Aduanas de la Agencia de Administración Tributaria de España, María del Pilar Jurado. “Las aduanas son un sujeto que no se puede evitar en el proceso logístico. Es la normativa la que nos obliga estar allí y donde intervienen, tributos, declaraciones, etc. En definitiva somos un elemento necesario de la cadena. Esto exige llevarnos bien y estar preparados para trabajar juntos. Los objetivos son comunes: que las operaciones comerciales

lícitas lleguen a buen puerto. Así el operador debe conocer la normativa, informarse, asesorarse y asesorar a su cliente y las aduanas aplicar la normativa en forma homogénea y objetiva, y procurar informar adecuadamente, incluso previo al despacho y llevar el proceso en forma adecuada para darle más agilidad. Mientras más información le demos al operador, es mejor y hay que estar abiertos a su consulta viendo cada una de las modalidades de cada negocio y así canalizarlas para que se haga todo lo más rápido posible; cumpliendo con las normativas. La actitud de las ganas de colaborar es fundamental y debe establecerse una relación de confianza, con los operadores aceptando lo que esta normado y que están sometidos a un control y así se va a avanzar hacia una mayor agilidad. En cuanto a la facilitación, desde la autoridad hay que saber cómo se hace la gestión, los términos de seguridad, la calidad de las instalaciones,

eso va a repercutir en un trato más ágil”, explicó Jurado. Agregó que es importante la fortaleza del sistema de comunicaciones con el operador para facilitar todo el proceso. Será importante que los sistemas estén a disposición de los operadores, que las declaraciones sean presentadas en forma homogénea y homologada a nivel internacional y que estén en un mismo nivel con los distintos organismos. “En materia de facilitación la Aduana no es una isla, hay otros organismos involucrados que deben pedir información en los mismos términos; si cada uno lo hace de manera independiente; no ayudamos”, cerró.



EXPORTAR
es trabajo y desarrollo

Con mucho orgullo y satisfacción anunciamos la obtención de la certificación

IRAM-ISO 9001:2015

para todos nuestros procesos de **Certificación de Origen:**
Preferencial y No preferencial tanto en formato digital como en papel.

Esta certificación, que refleja nuestro compromiso de mejora continua, fue otorgada en el marco de la IQNet, brindando un reconocimiento a nivel global.

CONFIABILIDAD CELERIDAD
CONECTIVIDAD CUSTOMIZACIÓN

origen@cera.org.ar / +5411 4394-4482
Av. Roque Sáenz Peña 740, piso 1
CABA, Argentina

Por su parte, Werner Ovalle, Intendente de Aduanas de Guatemala, y ex vicepresidente para las Américas de OMA, también se refirió a los temas de facilitación en comercio exterior. Señaló que en éste ámbito no se puede limitar el tema a servicio aduanero: es un sistema de engranajes. *“De nada sirve que las aduanas implementen la facilitación si el resto de los actores no van a la misma velocidad o no lo hacen en forma coordinada”, dijo.*

Agregó que así como hay buenos actores, otros tratan de burlar el sistema, *“allí nosotros tenemos que generar esquemas de riesgo y en colaboración, generar las acciones”,* explicó. Dijo que en materia de facilitación se viene trabajando hace tiempo como el acuerdo en el marco de la OMC; por ejemplo, pero también la Aduana tiene un trabajo en materia de recaudación. *“Hay que trabajar en temas como ética y transparencia en todos los actores de la cadena logística y esto lo trabajamos en el marco de la OMA, apuntando a un comercio lícito, seguro, ágil y pone-*

mos todo de nuestra parte. En ese sentido es importante generar alianzas público-privadas”, añadió. Destacó en ese sentido la gestión coordinada de facilitación en frontera, y trabajar en el estudio de los tiempos de despacho. Cada actor tiene una función y hay que trabajar para reducir las brechas entre los organismos, dijo. *“El fracaso o éxito en esta materia, se da en tanto estemos coordinados y tengamos la apertura para trabajar en equipo”,* agregó. Cerró señalando que hay que apuntar más a la aduana sin papel. *“Esto ya es una realidad y nos va a permitir agilizar los tiempos. Para fortalecer y agilizar el comercio, se necesita digitalizar y hacer más cortos los procesos. Asimismo hay que fortalecer los sistemas de trazabilidad de la carga, con más tecnología para evitar discrecionalidades”.*



Responsables del Comité ejecutivo de ALACAT con la gnte de Barcelona, celebrando que el próximo Congreso será en el ámbito del SIL.

En este panel también estuvo el aporte de Felipe Miguel González, presidente de la Confederación Latinoamericana de Agentes Aduanales (CLAA); quien señaló que hay un punto neurálgico de quiebre entre las autoridades que quieren controlar y el privado que quiere facilitar. *“Hay que ver cómo generar una confianza de los gobiernos con los operadores, allí nos atoramos, necesitamos un diálogo con las autoridades”,* dijo. En el caso de



Somos una compañía local miembro del grupo Jan De Nul, fundada en 1995 en Buenos Aires con la visión de acompañar el desarrollo del potencial agroexportador argentino.

Contamos con buques de Bandera Nacional tripulados por talento argentino, altamente capacitado y comprometido con la labor de contribuir en las obras de dragado de los principales puertos y rutas fluviales de la región.



Conoce más en www.sudamericanadedragados.com.ar





México señaló que normalmente se verifica en los controles físicamente entre 8 y 15% de las mercaderías. Allí la verificación deriva de la responsabilidad solidaria que tienen los agentes aduaneros lo que exige revisar 100% de la mercadería, ya que no se puede tener un error sin el riesgo de ser solidarios en el pago. Así lo que se busca es cómo facilitar, por ejemplo a través de un despacho anticipado, que en México solo se da en marítimo y al mismo tiempo buscar competitividad. *“Nosotros somos los que pagamos las ineficiencias que se ven reflejadas en las góndolas con lo que van a pagar los consumidores; de allí que se necesita una alianza y llegar a la facilitación con control”*, dijo. Por su parte, Octavio de la Torre Di

Steffano, presidente de TLC Asociados, - miembro acreditado del sector privado en la renegociación de los tratados en los que México es parte y presidente del Comité de Cumplimiento en Comercio Exterior y Aduanas dentro de la World Compliance Association (WCA), entre otros- resaltó el avance de la tecnología para dejar atrás procesos obsoletos. Hace tiempo se puede predecir desde el origen la carga que viene y se puede seguir antes si un producto puede implicar un riesgo y cómo, a partir de la norma, establecer modelos para mitigar los riesgos de una operación y así por ejemplo, con sistemas de seguimiento de cumplimiento de desempeño, obtener mecanismos ágiles, explicó. Agregó que cuando se habla de facilitación de comercio exterior, hay que recordar que la Aduana es sólo una parte del proceso. México tiene 14 tratados de libre comercio con 50 países, es decir con 70% del PBI mundial, y hay capítulos enfocados a la facilitación, desde el OMC, en el marco de la Alianza del Pacífico y otros que

son tratados de cuarta generación, y donde la facilitación debe cobrar vida. Advirtió por otro lado, que las aduanas siguen esforzándose en el intercambio de bienes, y poco se habla de servicios. *“El término de facilitación viene siendo muy hablado desde hace muchos años, pero hay que ir más allá del discurso, aunque la línea entre facilitación y control es muy delgada”*, afirmó. Señaló además que en muchos casos se habla de análisis de riesgo y de “buenos y malos”. Pero hoy la tecnología es otra y nos permite a través de algoritmos tener más seguridad en cuanto a las operaciones y allí promover la agilidad de los procesos aduaneros que no necesariamente generan valor. *“Lo que genera valor es la cadena de suministros con la transformación del producto o con el servicio logístico. Hay que apuntar al crecimiento que es producido por el sector privado”*, insistió.



Zona Franca de Barcelona y el SIL, promoviendo la innovación

Un punto especial del programa del Congreso, fue la presentación del Consorcio Zona Franca de Barcelona y el Salón Internacional de Logística, vinculadas a la proyección de tecnologías del futuro. Se presentaron las iniciativas para el fomento de la industria y la logística 4.0 potenciando un ecosistema trayendo talento, tecnología, inversión e innovación es un espacio público y el desarrollo internacional de la logística en el CZFB. *“Tanto SIL de Barcelona como el DFactory son dos casos de éxito, innovación y colaboración entre los sectores privado y público”,* se señaló.

En este panel participaron Pere Navarro, delegado del Estado español en el Consorcio de la Zona Franca de Barcelona y Blanca Sorigué, CEO y directora de SIL Barcelona - arriba en la foto junto a Miguel Solís, presidente de ALACAT-.

Sorigué señaló que el SIL ha invertido mucho en digitalización, ofreciendo un network entre diferentes regiones, capacitación e innovación. Unica empresa pública como zona franca que encara un Salón de este tipo. *“Siempre apostando por el sector logístico, mostrando su importancia y*

visualizándolo”, agregó. Por su parte, Navarro señaló que al ser funcionario nombrado por el Estado y haber una amplia participación en el Consorcio, la pluralidad en la ZFB es un hecho. *“Tenemos el objetivo de explorar nuevas posibilidades para la economía y oportunidades de generar más puestos de trabajo”,* señaló Pere Navarro. Y allí tocó el tema de los nuevos tipos de trabajo. *“A mediados del siglo XIX en España se llegó a quemar una fábrica cuando se instalaron los primeros telares mecánicos, por el temor a que se pierdan puestos de trabajo y al cambio. Era la época de la industria 1.0.. Ahora con la industria 4.0 va a haber muchos puestos de trabajo que queden obsoletos pero muchos se van a generar, nosotros exploramos esa industria y seguir los nuevos puestos que se están creando”,* dijo. Por ejemplo, dentro del nuevo desarrollo innovador de la ZFB hay un productor de robots para diversas tareas desde seguridad hasta trabajo en entornos peligrosos. Posiblemente le quite trabajo a vigiladores, pero para la construcción de ese robot se



requieren, diseñadores, programadores, transportistas. *“En lugar de resignarnos, hay que ver las grandes oportunidades que la tecnología genera en nuestra nueva economía”,* dijo.

Cuando se instaló SEAT en la ZFB hace décadas, con 15000 empleados era lo más innovador, *“hoy 70 años después seguimos en la misma senda, buscando innovación”,* agregó. Pero en este contexto se vuelve a valorizar la fabricación local, algo a lo que se había renunciado. Precisamente antes de la pandemia, el CZFB encaró el DFactory, la construcción de un edificio para la industria 4.0. Un espacio gigante donde lo más importante es lo que se va a desarrollar allí: robótica, sensórica, inteligencia artificial, internet de las cosas, impresión 3 D.



B2B Maritime SA

“A new style of ship agents”

B2B MARITIME SA - HEAD OFFICE

LIBERTAD 293 - 4th Fl. - C1012AAE - BUENOS AIRES - ARGENTINA

Tel Ops: +54-11-5239-8554

Tel Acct: +54-11-5239-8553

Rotative: +54-11-3482-4343

Main email: ops@backtoback.com.ar

B2B MARITIME SA - UPRIVER BRANCH OFFICE:

SARGENTO CABRAL 1483 - 2nd Fl. "B"

ZIP CODE 2200 - SAN LORENZO PORT - ARGENTINA

Main email: b2b.upriver@backtoback.com.ar

Tel: +54 9 3476 537028



“No solo alquilamos metros cuadrados, creamos relaciones entre los que trabajan allí, poniéndolos en contacto para que hagan alianzas. Sin ellas no podremos construir el mundo que queremos”, agregó. Precisamente durante la pandemia, allí se produjeron elementos médicos a través de alianzas con distintos actores estableciendo relaciones de confianza que de

otra forma no se hubiera hecho. Allí la ZFB tiene una incubadora donde operan 100 empresas. *“Hemos plantado una semilla hace muchos años y hay un árbol que va creciendo y podemos expandir nuestro expertise. De hecho vienen empresas digitales a innovar en el DFactory, respondiendo a la tendencia de buscar soluciones directas para los clientes.”,* agregó.



Foros, capacitación y reconocimiento

Durante el Congreso de ALACAT expuso Jesús Cuéllar, Presidente del Foro MADCARGO, donde participan todos los intervinientes de la carga del aeropuerto de Madrid. *“Allí están todos los miembros del ecosistema, y el objetivo es ser punto de diálogo en los temas que se pueden resolver de manera colaborativa, debatiendo y trabajando juntos”,* señaló. Además, se le dio mucho espacio a la capacitación y entre otros expuso Xavier Rius Poch, director General de ICIL Instituto para las carreras y la innovación en logística y cadena de provisión. Un centro de evolución y transformación de profesionales y empresas que les lleve a maximizar su competitividad y a alcanzar la excelencia, y que se desarrolla en el ámbito de España y Latinoamérica, dijo. Rius señaló que hay nuevos retos en materia de formación, y que se

debe apuntar a más competitividad. Así se añade a los contenidos, el aprendizaje con la práctica y conexiones profesionales. Por otro lado, durante el encuentro, el presidente de ALACAT, Moisés Solís renovó un acuerdo para mejorar la relación y los acuerdos de intercambio y colaboración con FIATA. Lo hizo junto a Ivan Petrof, de FIATA - en la foto a la izq-. También se firmó un acuerdo con el Foro MADCARGO, USYNCR0 de Madrid, con Cristina Martín Lorenzo, tomando su experiencia para acelerar los procesos en la cadena de suministro. En un aparte, Jorge Heineremann, histórico dirigente de ALACAT y actual Chairman para las Americas de FIATA, recibió la medalla de honor a la trayectoria. Asimismo se confirmó que la edición

del año próximo se hará en el marco del SIL de Barcelona..



***“La empresa líder de practicaje,
con más de 50 profesionales
que brindan un servicio
de excelencia”.***

Manuela Sáenz 323, Piso 6, Of. 605
Edificio Buenos Aires Plaza
Dique 3, Puerto Madero Este
Buenos Aires – Argentina
Teléfono 011 5276 6760



Un año de gestión de la AGP recaudando el peaje y contratando dragado, balizamiento y mucho más...



Tras cumplir un año de gestión pública a cargo de la gestión de la hidrovía, la Administración General de Puertos presentó los datos consolidados entre septiembre de 2021 y el mismo mes de este año, a partir de la misma información que se publicó en cada reporte mensual. La AGP asumió la gestión de la Vía Navegable Troncal, después de más de 25 años de gestión privada del concesionario que hoy sigue haciendo el trabajo pero por contrato de obra. El informe de la sociedad estatal con el título “*Datos consolidados del primer año de gestión estatal: eficiencia, transparencia e inversión*”, señala que: “*El cambio implicó un fuerte reingreso del Estado como protagonista*

en la gestión de la vía, impulsando una apertura a la modernización y la búsqueda de consensos federales para la nueva etapa”.

El informe recopila los datos en materia de infraestructura (tráfico y tipo de embarcaciones, dragado, balizamiento y relevamiento hidrométrico) y economía, aportando estadísticas que por primera vez son generadas desde el ámbito público y en forma abierta a toda la comunidad.

En el año, el ingreso por peaje fue superior a los U\$230 millones y se dragó y balizó por más de U\$164 millones – costos directos-, siendo el total de más de U\$184 millones contando remuneraciones, cargas sociales, reparación y manteni-

miento, servicios básicos, gastos indirectos varios; pago de impuestos e ingreso de saldo de inversiones (incluye Impuesto a las Ganancias)-. Quedando unos U\$29 millones como resultado final. En dragado se gastó U\$119 millones y más de U\$31 millones en balizamiento.

Dice la AGP, que por tratarse de un balance anual, el resultado económico incluye además los costos asociados a los impuestos del primer aniversario, como el pago de Ganancias.

Asimismo, se añadió un desagregado de la inversión en mejoras realizadas por la AGP, que representaron el 39% del gasto total. Precisamente fueron U\$68 millones en este rubro,



Servicios de Pilotaje en el Río Paraná

Servicios de Pilotos disponibles las 24 horas del día, los 365 días del año. Primera empresa privada del Río Paraná.

Comunicación y coordinación

Coordinamos operativos todos los días a toda hora. De tal manera logramos un control estricto de todo tipo de embarcaciones en aproximación, movimiento interior, atraque y fondeo.

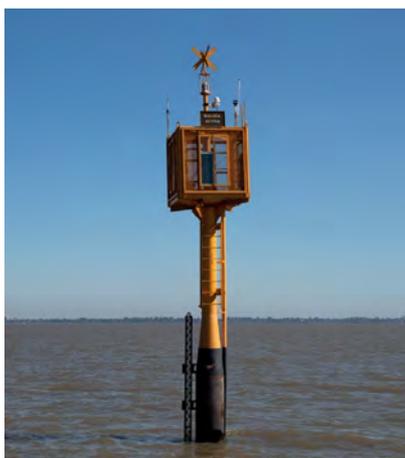
Traslados acuáticos y terrestres

Contamos con una flota de remises propios para el traslado de prácticos y capitanes.

Practicaje

Brindamos un servicio de seguridad y calidad prestado por profesionales altamente cualificados que tienen por objetivo el de velar por la seguridad y protección marítima

Av. Julio A. Roca 620, Piso 13. CABA. ☎ 4331-9111 / 2813. ✉ inforio@riopar.com.ar



especialmente con casi U\$60 millones invertidos en dragado y mejoras, más de U\$6 millones en el nuevo Sistema de Monitoreo y Gestión (SiMon) y U\$2 millones en la ampliación de la red de hidrómetros y nuevas y mejores boyas y señalización para renovar y extender la infraestructura disponible a lo largo de la traza.

Como dato central, en el año de gestión estatal el contratista con una decena de dragas movió más de 16 millones de m³, casi 10 millones en el Paraná y un poco más de 6 millones en el Río de la Plata. AGP hizo más de 5000 intervenciones de señales.

Por la vía troncal se les cobró peaje a 4523 buques, 61% graneleros, (2426) 17% buques tanque, 15% portacontenedores, 4% carga general, 2% vehículos y 1% LNG. Los meses de mayor tráfico se dieron entre marzo y agosto de este año, muy posiblemente por la necesidad de más bodega debido a la bajante del Paraná, llegando al máximo en el mes de abril con 430 buques.

La AGP informó que en el año se realizaron más de 300 inspecciones al sistema de balizamiento y más de 230 al de dragado.

Según el informe *“se destacan las mejoras realizadas sobre la traza para tener una navegación más segura y eficiente, como las tareas realizadas en distintos puntos que permiten habilitar el doble sentido de circulación, generando mejores*



UN VALOR FUNDAMENTAL NOS DIFERENCIA ENTRE LAS EMPRESAS TRANSPORTISTAS



El emblema nacional, siempre enarboló nuestros buques, por convicción y fe, más allá de intereses económicos o políticos. Nuestra bandera nos da identidad, por eso también es nuestro nombre.



ARGENTINA
 CONSORCIO DE COOPERACION NAVIERO
 NAVIERA SUR PETROLERA SA - NATIONAL SHIPPING SA



tiempos para la logística de la producción nacional. A eso hay que agregar la ampliación de la red de hidrómetros en los ríos Paraguay y Paraná Superior, la adquisición de nuevas y mejores boyas y linternas y equipos de fondeo, entre otras inversiones para renovar y extender la infraestructura disponible a lo largo de la traza”.

Precisamente la AGP en su nuevo rol de gestor de la vía navegable troncal, realizó, desde septiembre de 2021, un relevamiento de toda la red de hidrómetros. Son 51 los equipos de este tipo a lo largo de la vía. “Dichas tareas implicaron además la instalación de paneles solares y sistemas satelitales que garanticen el correcto funcionamiento y transmisión de datos de los equipos. Posteriormente, se publicaron en el portal de la empresa estatal los datos –con actualización en tiempo real- de cada una de las estaciones. Asimismo, en febrero se inició el proceso administrativo ante la Subsecretaría de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante para ampliar la red de hidrómetros, sumando equipos en los ríos Paraguay y Paraná Superior”, agrega.

Para mediados de año, ya se habían instalado los equipos en la zona del Río Paraguay, sobre los puntos de Pilcomayo, Las Palmas, Estancia Bouvier y Formosa.

En paralelo, dice, se realizaron las tareas de campo sobre el Alto Paraná, determinando el emplazamiento de las nuevas estaciones en Itatí, Ita Ibate, Ituzaingo, Posadas, Santa Ana,

Puerto Maní, Libertador, El Dorado, Libertad e Iguazú. Las estaciones fueron instaladas entre los meses de julio y agosto, estando totalmente on line desde fines de ese mes.

Precisamente se señala que se está completando la instalación de tecnología moderna para generar una mayor seguridad y calidad de los servicios y allí se menciona el SiMon que ya cuenta con un Centro de Monitoreo –y se sumarán otros dos-, instalado en el edificio de la AGP y que centralizará la información generada en cinco Puntos Remotos de Monitoreo (PRM), en San Lorenzo, Puente Nuestra Sra. del Rosario (ambos en Paraná Medio), y Puente General Urquiza (Paraná Guazú-Zárate Brazo Largo). Próximamente quedarán habilitados los

PRM de Braga (Paraná de Las Palmas) y Puente General Belgrano (Paraná Superior- Confluencia). Asimismo, se avanza en la definición de ubicación de dos nuevos Centros de Monitoreo. Cada PRM dispone de una antena con

Gestión, Transformación y Planificación Estratégica

PUERTO ROSARIO



ENTE ADMINISTRADOR PUERTO ROSARIO

Av. Belgrano 341 - Rosario
www.enapro.com.ar



Informe económico (en USD)

Rubro	Sept 11 al 30	Octubre	Noviembre	Diciembre	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Sept 1 al 10	Total
Mes de la concesión:	05	15	25	35	45	55	65	25	05	15	25	15	10	
Ingresos (Facturados)	10.822.802	16.977.916	15.130.289	16.888.044	14.761.024	16.143.538	20.936.221	19.091.268	19.520.585	19.000.251	19.171.538	19.052.643	8.301.274	213.120.744
Costos totales	7.788.462	13.273.448	18.623.488	18.426.305	12.106.746	12.049.102	11.449.422	12.351.704	12.492.389	16.344.868	20.030.111	18.529.237	7.970.079	184.011.580
Costos directos *	6.036.287	10.102.946	14.490.005	14.204.873	7.284.284	6.992.071	6.622.900	6.860.244	10.223.000	12.286.340	12.345.094	14.290.000	7.211.882	146.299.773
Costos indirectos **	1.742.175	3.069.502	4.133.483	4.221.432	4.821.462	5.057.031	4.826.522	5.491.460	2.269.389	4.058.528	7.685.017	4.239.237	788.193	3.823.807
Flujos de empresas**	-495.791	984.293	792.547	1.211.430	2.989.802	1.988.225	5.295.309	2.791.279	389.238	2.777.022	2.915.989	394.627	121.446	-10.932.792
Resultado Final	3.034.340	3.704.468	1.486.801	8.461.739	2.654.278	4.094.436	9.266.799	6.739.564	7.028.196	2.655.383	7.141.423	9.523.406	8.431.195	28.109.164

* Remuneraciones, cargas sociales (contribuciones patronales), depreciación y mantenimiento, servicios básicos (energía, agua, gas, teléfono, internet, alquiler), gastos de viajes, venta (vigilancia, limpieza, informática, etc.)

** Pago de impuestos e ingreso de habilitación de inversiones (incluye impuesto a los dividendos)

Inversión y mejoras sobre costos directos e indirectos (en USD)

Costos directos e indirectos	-173.050.428
Costos directos	146.299.773
Dragado	176.107.148
Comunicaciones (radio, GPS, radar, etc.)	(3.208.045)
Polizas	6.994.570
Alquiler de buques	16.215.114
Industria	1.685.865
Inversión	Total
Dragado de mejoras	59.644.888
Buques nuevos y señalizaciones	259.994
Red de comunicaciones	1.052.207
SAAs	6.375.894
Total inversión	67.333.983
% Inversión	39%

sensores meteorológicos, cámaras domo, radar, y sistema AIS para la identificación, rumbo y velocidad de los buques que se detectan a lo largo del canal. Precisamente los radares permiten discriminar los buques que emiten su identificación y aquellos que se los detecta como blancos sin identificación. Las cámaras son de doble espectro, para visualizar en cualquier condición de luz o climática, los buques que navegan en torno al punto de control.

A su vez, cada punto cuenta con Boyas Multiparamétricas Inteligentes destinadas al cuidado ambiental de la vía. Las mismas permiten el monitoreo

y procesamiento de datos en tiempo real –estado del viento, corrientes, visibilidad, etc.-, lo que constituye un sistema de alerta temprana, las cuales se activan si los valores sobrepasan los rangos normales de operación. Cada estación generará además datos meteorológicos, ambientales y podrán dispararse alertas tempranas para los usuarios en caso de acaecimiento. La información, además, estará disponible en forma automática para todas las instituciones estatales, y a disposición de todos los usuarios, dice el informe.



CÁMARA DE ACTIVIDADES DE PRACTICAJE Y PILOTAJE

Alicia Moreau de Justo 1150 - OF 201 "A"
Ciudad de Buenos Aires - Argentina
Teléfono +5411.4342.2459
Email: info@camaradepacticaje.com.ar

www.camaradepacticaje.com.ar

Quieren poner en valor al atracadero de Gral. Lavalle

Sin mencionar el interés por potenciar una zona que podría estar vinculada al desarrollo del Canal Magdalena; el Subsecretario de Asuntos Portuarios de la Provincia de Buenos Aires, Juan Cruz Lucero, estuvo recorriendo la zona del pequeño atracadero de General Lavalle. Lo hizo, junto con el intendente, José Rodríguez Ponte, el diputado provincial, José Rossi, la diputada nacional, Marcela Passo, - ex vice titular de la AGP-, entre otros. Además visitaron empresas vinculadas al sector pesquero, principal actividad productiva local. Como se anunció en la última reunión con las autoridades locales en La Plata, se puso en marcha la agenda de trabajo coordinada con el puerto y se realizó la inspección técnica por parte de ingenieros especializados. Esta acción, dijeron voceros de la provincia, tuvo como objetivo poseer una noción real y acabada de la situación del puerto, y el monto de las obras que requieren financiamiento de la Nación, para impulsar su puesta en valor.

El puerto de General Lavalle es de administración municipal. Es el segundo puerto, después de Mar del Plata, que más pesca moviliza en la Provincia (10,7 mil toneladas durante el 2021, lo que equivale a un 3% del total provincial).

De la visita también participaron Matías Remes Lenicov, Director Provincial de Control de Gestión Portuaria, Mariana Iñiguez, Directora de Estudios y Monitoreo Portuario y Valentina Burke, Asesora de la Subsecretaría de Asuntos Portuarios.



Puerto Quequén

EL MÁS PROFUNDO DE ARGENTINA

Consorcio de Gestión de Puerto Quequén
Av. Juan de Garay 850 | Quequén (7631)
Teléfono: 2262 450006

puertoquequen.com

@puertoquequen puertoquequenARG

PuertoQuequen PuertoQuequen

Tembladeral con los precios de los LNG. Riesgos

Violentos incrementos en los costos de los buques de LNG. Un time charter de un carrier moderno spot ya ha confirmado U\$425.000 diarios contra algo más de U\$200.000 la semana anterior. De mantenerse la tendencia, pegará muy fuerte en el futuro del abaste-

cimiento de combustible importado en el país. De hecho no hay buques regasificadores en el mercado, especialmente por la crisis de la guerra en Europa, buscando alternativas al gas ruso.

Esto le ha generado un problema no

menor a la Argentina. Ya perdió la unidad que operaba en Bahía Blanca – un palazo especialmente para mantener en actividad las plantas del polo industrial allí- y hay que ver cuánto más se le puede cargar a la de Escobar.

Gasoducto de Vaca Muerta urgente

OCDE pone el foco en el transporte y los puertos de Brasil

El sector de transporte por agua de Brasil – sea marítimo o fluvial- representa apenas 0,16% del PBI del país, sin embargo tiene un papel clave en el comercio exterior y en el desarrollo de la economía, teniendo en cuenta que maneja casi 100% de las exportaciones y más de 92% de las importaciones en términos de volumen. Sólo en 2021 el comercio exterior por vía marítima superó US\$ 409 mil millones FOB, un aumento de 438%, respectivamente, en relación al 2000.

Estos números se presentan en el estudio sobre reportes de capacidad competitiva de Brasil de la OCDE realizado en conjunto con el Consejo Administrativo de Defensa Económica (Cade).

El reporte – que contó con la colaboración de ANAC, ANTAQ y el Ministerio de Infraestructura-, muestra una serie de leyes y regulaciones que alteran el funcionamiento competitivo y eficiente de los mercados en los sectores de aviación civil y puertos en Brasil.

El país desempeña un papel importante en el comercio internacional. En 2020, fue responsable por 776 millones de toneladas o 7,3% del volumen global de mercaderías cargadas en el comercio marítimo. Ese volumen marca un crecimiento de 6,36% entre 2014 y 2020, por encima del promedio de los países en desarrollo en las Américas y África, aunque por debajo de Asia, señala la OCDE.

De los aproximadamente 750 millones de TEUs movidos en el mundo en 2020, los puertos brasileños represen-

taban alrededor de 1,3% del total. *“El comercio containerizado está positivamente relacionado al crecimiento del PIB. El número de TEUs transportados tiene un efecto positivo en el flujo de comercio entre los países que, a su vez, tiene un impacto positivo en el crecimiento real del PIB”*, destacó la OCDE.

Al analizar el ambiente regulatorio del país, el organismo señala que el sector de servicios de transporte marítimo en Brasil *“parece ser menos abierto al comercio o a las inversiones frente a la media de la OCDE y de otras economías comparables como Chile, Colombia y Costa Rica”*, según el Índice de Restricción del Comercio de Servicios de OCDE. Precisamente el Índice de Competitividad Global (GCI) del Fórum Económico Mundial clasificó a la eficiencia de los servicios portuarios brasileños en la posición 104 entre 138 países analizados, con 3.2 puntos en una escala de 1 (peor) a 7 (mejor), por debajo del promedio mundial de 4,0.

Un dato que se toma, son los días en que los buques están en los puertos. Y en 2021 los buques en Brasil pasaron en promedio 1,76 días, mientras que el promedio mundial es de 1,05 días; 0,74 en Canadá; 1,15 en China y 1,16 en Reino Unido. Entre los principales países de referencia, apenas Sudáfrica (1,94 días) y la Argentina (2,5 días) tuvieron peor desempeño.

La OCDE destaca el marco regulatorio promulgado en la década de 1990, que resultó en un aumento de las autorizaciones para construcción de terminales de uso privado. En 2021,



Brasil tenía 170 terminales de este tipo y 125 terminales en puertos públicos en el modelo landlord. Los puertos privados respondieron por 66% de las cargas movidas en los puertos del país. De acuerdo al reporte, entre los diez complejos portuarios que más cargas mueven en Brasil, cinco son públicos y cinco son terminales privados. La principal unidad privada es la Terminal Marítima Ponta da Madeira, que mueve mineral de hierro y es de Vale, en São Luís (MA), cerca del puerto de Itaqui. En cuanto a puertos públicos, Santos lidera en materia de contenedores con cerca de 30% del total de los equipos que mueve Brasil. En materia regulatoria, la OCDE sugiere entre sus recomendaciones el fin del sistema de trabajo a través del monopolio de los llamados Órganos de Gestión de Mano de Obra (OGMO), que constituyen una limitación al comercio impuesta a los operadores portuarios en los puertos públicos, excluyendo a las agencias de trabajo temporario, aumentando los costos de mano de obra, llevando posiblemente a menos oportunidades de empleo para los trabajadores. Asimismo recomienda abolir la escala de sorteos únicos de pilotaje en los puertos.

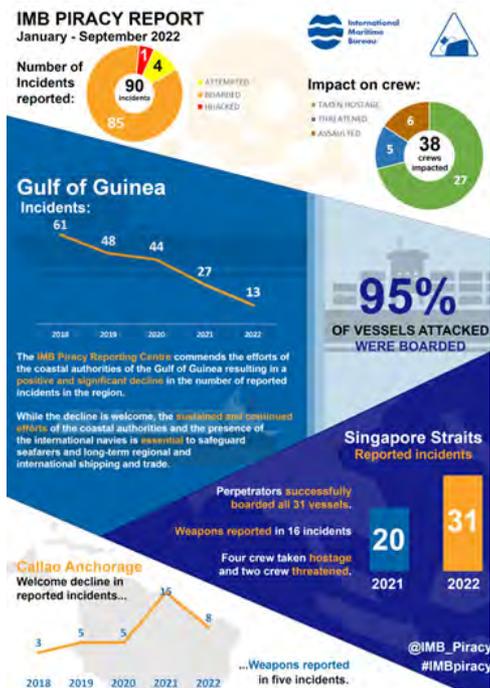
Bajan fuerte los incidentes de piratería, pero no hay que relajarse, dice la IMB

Los incidentes de piratería y robos a mano armada en el ámbito marítimo a nivel mundial alcanzan sus niveles más bajos desde 1992, según un reporte de la Oficina Marítima Internacional (IMB, por sus siglas en inglés) del área de Servicios de Delitos Comerciales, división de la Cámara de Comercio Internacional. Una muy buena noticia. De todos modos, la IMB hace un llamado a los actores regionales e internacionales para que mantengan sus esfuerzos, particularmente en el Golfo de Guinea, un punto crítico en la materia. El último informe trimestral global sobre piratería de ICC IMB, detalla 90 incidentes de piratería y robo a mano armada contra barcos en los primeros nueve meses de 2022, la cifra más baja registrada en tres décadas. Los perpetradores lograron acceder a las embarcaciones en el 95% de los incidentes denunciados, que se desglosan en 85 embarcaciones abordadas, cuatro intentos de ataque y una embarcación secuestrada. En muchos de los casos, los barcos estaban

anclados o navegando cuando abordaron, y casi todos los incidentes ocurrieron durante las horas de oscuridad. Aunque estos se números se encuentran entre los más bajos en décadas, la violencia contra la tripulación continúa con 27 tripulantes tomados como rehenes, seis agredidos y cinco amenazados. El riesgo para la tripulación, por insignificante u oportunista que sea el incidente, sigue siendo real, dice el informe.

De los 90 incidentes de piratería y robos a mano armada a nivel mundial, 13 se informaron en la región del Golfo de Guinea, en comparación con 27 durante el mismo período de 2021, lo que indica una disminución positiva y significativa en el número de incidentes informados en la región frente a África occidental que emergió como el punto de acceso de piratería más grande del mundo en los últimos años.

El director de IMB, Michael Howlett,



dijo al respecto: “Elogiamos los esfuerzos de las autoridades costeras del Golfo de Guinea. Si bien la disminución es bienvenida, los esfuerzos sostenidos y continuos de las autoridades costeras y la presencia de

NDS
we know how.

Nautica del Sur S.A.
Consultoría y Servicios de Practicaje en Río de La Plata y Puerto de Buenos Aires.

A. Moreau de Justo 1720 - 2º "A" - C.A.B.A.
Adm: 4313.1177 / 1168 Op: 4893.5533

las armadas internacionales siguen siendo esenciales para salvaguardar a la gente de mar y el transporte marítimo y el comercio regional e internacional a largo plazo. No hay lugar para la complacencia”.

En cambio, los incidentes en el Estrecho de Singapur continúan aumentando con 31 reportes en los primeros nueve meses de 2022, en comparación con 21 en el mismo período del año pasado. En todos los casos fueron abordados los buques en navegación, incluidos varios de los grandes y los petroleros, y, en la mayoría de los casos, se robaron provisiones o propiedades de las embarcaciones. Las tripulaciones también continúan estando en riesgo con armas reportadas llevadas por los delincuentes en al menos 16 incidentes, incluidos algunos que involucran graneleros y embarcaciones cisterna muy grandes.

Howlett agregó al respecto: “Si bien hasta ahora estos se consideran delitos oportunistas de bajo nivel, sin secuestros de tripulantes ni secuestros de embarcaciones, se solicita a los estados litorales que aumenten las patrullas en lo que es una vía fluvial de importancia estratégica para la industria del transporte marítimo y para el comercio mundial.”

El Centro de Informes de Piratería de IMB también cree que existe un grado de notificación insuficiente y tardía de incidentes en estas aguas y alienta a los capitanes a informar sobre los mismos lo antes posible para que las autoridades locales puedan identificar, investigar y detener a los perpetradores.

Los datos respecto a América del Sur, muestran que el número de reportes en el área del Callao en Perú se redujo de 15 en los primeros nueve meses de

fueron asaltados y atados por los delincuentes que abordaron un granelero anclado.

Es bueno recordar que el Centro de informes de piratería de IMB, fue fundado en un momento en que la gente de mar tenía pocas opciones para denunciar incidentes y sigue siendo un único punto de contacto para denunciar todos los delitos de piratería marítima y robo a mano armada, las 24 horas del día.

Desde 1991, su rápido envío de informes y enlace con las agencias de respuesta, con transmisiones a través de GMDSS Safety Net Services y alertas por correo electrónico a las OSC, todos gratuitos; ayudan a la respuesta contra la piratería y el robo a mano armada a nivel mundial.

Como lo demuestra el establecimiento de múltiples mecanismos regionales de cooperación, presentación de informes y respuesta, sus informes con el tiempo han aumentado la conciencia, lo que ha resultado en la asignación de recursos adecuados para hacer que las aguas sean más seguras.



2021 a ocho en 2022. Además, se informaron cinco incidentes en Macapá, al noreste del estado de Pará, Brasil, incluido uno el 30 de agosto, donde seis tripulantes

login.

¡Tenemos la solución personalizada que usted necesita en Brasil, Argentina y Paraguay!

Entre en contacto con nuestro equipo.

+54 11 4110 9100
comercial.regional.bue@loginlogistica.com.br

Opentop de la Fundación Valenciaport avanza con la elección de Startups

En estos tiempos, las Startups se volvieron muy solicitadas en cuanto a proyectos en el sector marítimo. Es por esto que, días pasados, arrancó el programa de incubación de Opentop, que coordina la Fundación ValenciaPort, donde se seleccionaron cinco Startups: Metric Salad, Desafío en Azul, We are Lab, Code Contract y NAVEL - *en la foto a la der. los representantes de los emprendimientos-*

En el proceso, se evaluaron más de 50 candidaturas para realizar una preselección de 12 startups. Así presentaron sus proyectos durante el "Pitch Day", en las instalaciones de Opentop, ante un jurado formado por especialistas del sector y expertos en innovación y emprendimiento.

El detalle de las presentaciones

Uno de los retos, fue presentado por la Autoridad Portuaria de Valencia, que tiene como objetivo acercar el puerto a los ciudadanos mediante el uso de la gamificación - es una técnica de aprendizaje que traslada la mecánica de los juegos al ámbito educativo-profesional con el fin de conseguir mejores resultados, ya

sea para absorber mejor algunos conocimientos, mejorar alguna habilidad, o bien recompensar acciones concretas, entre otros muchos objetivos-. La startup seleccionada fue Metric Salad, mediante el sistema, MetaPort, un producto de realidad extendida que permite a los puertos dar a conocer sus actividades a través de experiencias interactivas e inmersivas (showrooms, contenidos 360°, realidad aumentada, etc.). Gracias a esta iniciativa, cualquier puerto del mundo podrá tener su metaverso soportado por una red blockchain, donde el usuario puede acceder o como ciudadano, o como empresario. El reto que propuso TransBase SOLER, fue la creación del contenedor del futuro. La startup elegida fue Desafío en Azul, que presentó la solución con el nombre de Recontainer, un formato de contenedores con tres usos: reciclables, reutilizables y económicamente retornables. El objetivo final de este proyecto es dar una salida sostenible a los contenedores, al evitar los problemas que genera su acumulación en zonas portuarias e industriales y la relocalización de



contenedores vacíos.

Para uno de los desafíos propuestos por Opentop, en la búsqueda de avanzar hacia un puerto de cero emisiones netas, se seleccionó la startup We Are Lab, con su servicio Nereidas Valenciaport. Su propuesta se basa en la regeneración de la biodiversidad marina en puertos comerciales y deportivos mediante arrecifes artificiales fabricados con impresión 3D, junto con el uso de biochar, el único material que proviene de biomasa con una huella de carbón negativa.

Por último, con el fin de mejorar el intercambio de información entre los agentes de la cadena logística, Code Contract es quien afrontará ese desafío con su Trackline, una solución digital que coordina a todos los agentes de la cadena para solicitar y recoger información de forma automatizada. Todas las acciones se registran en una red blockchain para garantizar la inmutabilidad de los datos. Gracias a

TUS PROYECTOS EN MOVIMIENTO

EL MUNDO TE ESPERA

TERMINAL ZÁRATE

Tenemos la mayor infraestructura portuaria del país, especializada en la exportación e importación de **vehículos, contenedores, carga general y carga proyecto**. Somos Terminal Zárate, somos argentinos.

TERMINAL ZARATE
PUERTO

Una empresa de: **GRUPO MURCHISON**

uso de estas tecnologías disruptivas, consiguen una trazabilidad completa de la cadena, al asegurar la transparencia en el intercambio de información y garantizar, al mismo tiempo, la privacidad y seguridad de los datos. A las startups mencionadas, se suma NAVEL, una spin-off de la Fundación Valenciaport e Infoport, para diseñar, desarrollar y comercializar software para servicios digitales de última generación, que optimizará las transacciones y las gestiones logístico-

portuarias. El programa de Opentop, les permitirá a las startups seleccionadas, durante 3 meses, tener acceso a un programa personalizado, con mentores expertos y cualificados de la industria logístico portuaria, mentores de negocio, ventas, comunicación, etc., seleccionados en función de sus necesidades para maximizar su impacto mediático y potenciar sus proyectos. Además, las startups incubadas, tendrán acceso tanto a las empresas

del clúster del Puerto de Valencia para validar sus iniciativas, como al ecosistema de inversión de Telefónica Open Future para encontrar oportunidades para su financiación. Asimismo en poco tiempo, Opentop lanzará la I Convocatoria para el programa de Aceleración, diseñado para potenciar el crecimiento de startups y proyectos en fases más avanzadas, con nuevos retos donde aquellas podrán presentar sus soluciones.

Primeros 100 vuelos de Classe Stelle en Sudamérica

Classe Stelle, la compañía de aviación privada del Grupo Assekuransa, realizó sus primeros 100 vuelos en Sudamérica, luego del inicio de sus operaciones, hace 6 meses.

La compañía fue creada por el Grupo Assekuransa con el objeto de aprovechar la flota corporativa y desarrolló una oferta de servicios para diferentes alternativas de vuelos utilizando aviones Citation Mustang, de Cessna, con capacidad para 4 pasajeros, que están disponibles los 365 días del año.

La base está en Buenos Aires y durante este primer semestre de operación se han realizado más de 200 horas de vuelo a destinos centrales en

la región como San Pablo (Brasil), Santiago (Chile) o Montevideo (Uruguay), o ciudades dentro de Argentina, como Bariloche, y destinos complementarios fuera del país como Arequipa (Perú) o Antofagasta (Chile).

El Presidente y CEO de Classe Stelle, Valentino Bustos, y el el Presidente del Grupo Assekuransa, Juan Angel González Insaurralde, - ambos en la foto- coincidieron en señalar: *“Estamos muy contentos con los resultados obtenidos en estos primeros seis meses de operación y tenemos muchas expectativas respecto de la evolución de este negocio en los próximos meses, para posicionarnos como una alternativa de viaje para el sector corporativo*



y para viajeros particulares de altos recursos”.



Centro de Navegación
ARGENTINA

Autopartes: Exportar más y más escala para ser competitivos

Uno de los eventos que se destacó en el contexto de la feria Automechanika, exposición del sector automotriz -de la que participaron más de 700 empresas en el predio de La Rural, organizada por Messe Frankfurt Argentina- fue el seminario organizado por AFAC (Asociación de Fábricas Argentinas de Componentes), es decir de las autopartes. La apertura del encuentro estuvo a cargo de Marcelo Casarreto, presidente de la Comisión de Industria de la Cámara de Diputados de la Nación y Raúl Amil, presidente de AFAC. Casarreto -en la foto abajo- dijo que hay una necesidad de trabajar en una agenda industrial con los sectores más dinámicos de la economía nacional y resaltó la importancia de la sanción de la Ley automotriz. Aprovechó



la oportunidad para esbozar otras medidas que se tomaron y se están tomando respecto a la producción, como el avance de la Ley de biotecnología y nanotecnología. Remarcó que está en discusión la Ley de desarrollo agroindustrial que busca estimular la industria nacional para sustituir importaciones.

“El objetivo de estas normas es apoyar ciertos sectores que captan inversiones para que ingresen dólares y estimular a la industria nacional para que, en lo posible, sustituya importaciones y apoyar a sectores que tienen una potencialidad exportadora”, dijo.

Comentó además sobre el buen momento que viven las exportaciones, ya que el año pasado se exportaron USD 78 mil millones y que este año se van a ubicar por encima de los USD 90 mil millones. *“El sector automotriz marcó un aumento del 29,5% de los niveles de producción nacional. El nivel de exportaciones estuvo en el 25,3%. La economía el año pasado creció por encima del 10%. Este año está creciendo en valores importantes*



y para el año que viene se proyecta un crecimiento de la economía nacional. Hay resultados de la política industrial, con desafíos, y un montón de problemas”, cerró Casarreto desde la mirada oficialista.

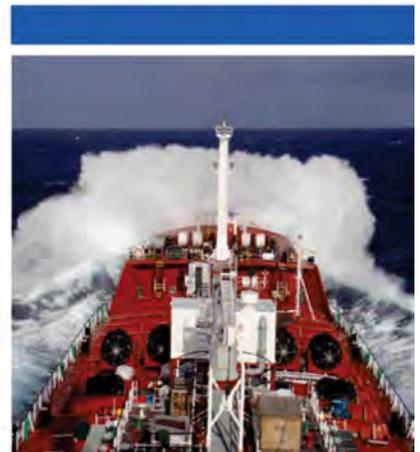
Por su parte, Amil, - en la foto arriba- mencionó que el sector está en un proceso de cambio como no se vio nunca antes y que la capacidad de adaptación requiere un paso más. *“Estamos ante un momento que está cambiando, no solo lo que es la industria del automóvil, sino el concepto de la movilidad”,* agregó.

Añadió que la industria está sufriendo un proceso de transformación tan profunda, que es muy importante tratar de ser partícipes del mismo y construir ese futuro de la industria en

SEGURIDAD Y EFICIENCIA EN TRANSPORTE FLUVIAL-MARITIMO



-
- TRANSPORTE FLUVIAL DE CARGAS SECAS, LIQUIDAS Y LPG
 - TRANSPORTE MARITIMO DE COMBUSTIBLES LIVIANOS Y PESADOS
 - ALMACENAMIENTO Y DESPACHO DE COMBUSTIBLES, GRANOS Y MINERALES



Av Juana Manso 205 - 6to Piso - 1107 - C.A.B.A. - Argentina - Tel.: +54 11 48917700 - Fax: +54 11 43130987
www.horamar.com.ar - info@horamar.com.ar

la Argentina. *“Nuestro país no tiene empresas propias fabricantes de automóviles y muchas decisiones se toman en otros lados, pero entiendo que es importante llevar adelante un proceso de construcción de ese futuro. Ver de qué manera, podemos ir acompañado y de algún modo tratar de liderar en la región algunos de los cambios que se están produciendo”,* comentó

Respecto a la industria automotriz, Amil manifestó que no hay futuro en la actividad sin ser parte de las cadenas globales de valor. Agregó que la industria, no solamente está muy focalizada en la descarbonización, en lo que implica en cambios del sistema de propulsión, sino que el concepto de movilidad esta revolucionado. *“Quería destacar la importancia que tiene el Mercosur para la industria autopartista, automotriz y toda la cadena de valor. Debiera haber un trabajo en conjunto entre los países y las asociaciones y poder desarrollar políticas que den más previsibilidad y que fomente la inversión”,* cerró.

En uno de los paneles del encuentro, se analizó el “Desafío ante las nuevas tecnologías en la cadena de valor y el Impacto de la digitalización en el mercado de reposición”. Estuvo integrado por Fernando Díaz, Gerente Corporativo de Equipo Original de Robert Bosch Argentina Industrial S.A.; Felipe Fava, Partner en McKinsey & Company, Líder Regional del

Centro McKinsey para el Futuro de la Movilidad. Carolina Gotter, Head Regional de Brand Development MercadoLibre y moderado por Tatiana Irianni, Gerente del Área Automotriz de Basf Argentina S.A.

Díaz, señaló que existe un nuevo concepto de vehículo al que llamó SPACE (Software-Personalizado-Automatizado-Conectado-Eléctrico). Sobre la parte eléctrica, hizo referencia al proceso de descarbonización, que es diferente en cada región, y que el motor de combustión interna, en el corto plazo, se va mantener fuertemente.

“Creemos que todas las alternativas son posibles para reducir la huella de carbono. Para el motor de combustión interna, una de las alternativas es el biocombustible, en Brasil se utiliza el etanol, en Argentina tenemos el biodiesel y el gas. También la utilización de hidrógeno. Entendemos que existe la tecnología disponible para utilizar diferentes tipos de motorizaciones que tienen que ser acompañados por una infraestructura de recarga de combustibles disponibles y producción de este tipo de tecnologías”, comentó.

Respecto a lo que se viene, Díaz explicó que cada vez hay más tecnologías dentro de los vehículos, que cada vez es más fuerte y abarca, por ejemplo, los sensores de cámara de seguridad, de estacionamiento, dentro del habitáculo, entre otros.



“Vemos que en los últimos 10 años el aumento de esos componentes es importante y es importado. Tenemos una dificultad en cuanto al desarrollo de un clúster de producción a nivel nacional o regional. Eso es un gran desafío que enfrentamos y una amenaza para el contenido nacional que está establecido en el objetivo de nuestra industria”, agregó.

Respecto a la perspectiva a futuro, comentó que el aumento de la electrónica embarcada en los próximos años, aumenta el 50% del contenido del vehículo. Para esto, explicó que se requiere un conocimiento y capacidades diferenciadas en lo que es la producción y que va a empezar a existir una reducción en la mano de obra intensiva. *(NdR: aunque algunos pongan alguna traba en ese proceso de cambio).*

“Tenemos un parque tecnológico limitado en su desarrollo, requerimos de grandes inversiones para esta transformación tecnológica. La productividad, si la comparamos con otras regiones no es la óptima, precisamos escala y para eso necesitamos



LO PRIMO
DEPÓSITO FISCAL RENOVADO

BAJO TECHO SIEMPRE

Depósito Fiscal / Depósito Nacionalizado

25 años creciendo junto a nuestros clientes

Lo Primo 1	14.000 metros cuadrados cubiertos y 3.000 descubiertos
Lo Primo 2	24.000 metros cubiertos
Lo Primo 3	6.000 metros cubiertos

Tel: 4301 1112 / info@loprimo.com.ar / www.loprimo.com.ar

exportar. Y para exportar necesitamos continuar mejorando lo que es la infraestructura logística y bajar la presión fiscal. Como oportunidades encontramos la exportación de vehí-

culos de combustión interna. Creemos que nuestra región va a continuar y según los estudios, va a tener una duración más larga que la que tienen otros mercados. También hay una

posibilidad en cuanto a la evolución de la utilización de combustibles renovables y alternativos”, cerró Díaz.

Las novedades de Automechanika

De la feria Automechanika, que tuvo unos 23000 visitantes de 33 países, participaron empresas nacionales de toda la cadena de valor junto a otras internacionales de Tailandia, India, Japón, Italia, Lituania, Polonia, Rumania, Chile, Estados Unidos y Egipto. Además, hubo pabellones internacionales de Alemania, Brasil y Turquía.

De unas 400 autopartistas argentinas, participaron la mitad.

En la apertura, Fernando Gorbarán, presidente de Messe Frankfurt Argentina, destacó que la Automechanika se hace en 12 países en el mundo y uno de ellos es Argentina. “Esto tiene que ver con la tradición industrial de este país y una gran capacidad de producción tanto autopartista como de vehículos que hace que la feria internacional, con origen en Alemania, se haga en Argentina”, dijo.

Una de las novedades que tuvo esta edición fue “Futuros Profesionales en Automechanika Buenos Aires”, organizado conjuntamente entre Messe Frankfurt Argentina y el Ministerio de Educación de Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Gracias a este programa, 200 alumnos de escuelas técnicas secundarias de la CABA pudieron visitar Automechanika Buenos Aires y hacer una recorrida guiada por los stands y asistir a una conferencia especial a cargo de distintos referentes de la industria



automotriz y de autopartes. Asimismo, hubo una nueva ronda de compradores internacionales de autopartes y se realizó el encuentro Mercoparts, Consejo Autopartista del Mercosur con las entidades del sector en el bloque.

En el cierre del encuentro, el senior vice president Consumer Goods & Sales de Messe Frankfurt, Stephan Kurzawski, resaltó la elevada participación internacional de la feria: “La industria necesita ideas nuevas, nuevos conocimientos, y nuestras ferias de Automechanika en todo el mundo son las plataformas ideales para todo esto. Después de todo, el objetivo es asegurar que será posible para todos disfrutar la movilidad más segura, más sostenible y más amigable con el ambiente”.

Delfin Group contó con un destacado Stand en la Automechanika. En la foto, a la der. Mariano Guirini, gerente comercial junto a Oscar Costas, asesor comercial



Explican para qué el nuevo sistema de control de importaciones

En el almuerzo con ejecutivos de la actividad de las autopartes, en el marco de Automechanika, hubo lugar para los funcionarios nacionales que defienden a la industria y controlan las importaciones. Así, el secretario de industria y desarrollo productivo, José Ignacio De Mendiguren, - en la foto arriba- destacó de alguna manera lo bien que está la producción argentina: Ahí tiró datos que revierten la “mala onda” de tanto especialista “contrera”. “La Argentina es uno de los países que lideró la recuperación mundial en la producción de vehículos post pandemia. En 2021 Argentina incrementó la producción, mientras EEUU registró una caída del 16%, Japón del 19%, China apenas logró un crecimiento del 1,5%. Este año, el sector automotriz produjo un 60% más que en 2019 y las exportaciones crecieron un 70% respecto al mismo período. En exportaciones estamos caminando a un récord de casi 90 mil millones de dólares”.

A pesar de la desesperación de algunos para el problema de los dólares, para otros, “vamos por dos importantes saldos favorables de la balanza comercial”, dijo.

Más puntualmente, De Mendiguren explicó que en materia de control de importaciones, la SIMI se dejó de lado porque parece que el problema, era que muchos se aprovechaban del sistema: “En los juzgados tuvimos USD 2,6 millones de amparos. No había trazabilidad para la SIMI. Todo el mundo las duplicaba o triplicaba y no podíamos saber dónde se estaba gas-

tando. También sirve para tener claridad. Saber cuántos son los dólares disponibles. Esperamos agilizar para la pequeña y mediana empresa todo el trámite. Habrá una trazabilidad de la SIRA. Buscaremos previsibilidad para que podamos tener, junto con la documentación, el tiempo de pago”. Agregó que se va a seleccionar a la hora de liberar los dólares, y si tienen que afectar a alguien, que así se haga: “Hay que priorizar cuando hay una necesidad”, aclaró.

“Muchos dicen que hace que falta un plan. Un amigo me decía, siempre hay que tener un plan inclusive para no cumplirlo”, cerró, dejando a la audiencia con cierta incredulidad al respecto.

El cierre estuvo a cargo del secretario de comercio, Matías Tombolini, - en la foto abajo- quién mencionó lo mucho que se está exportando: “Estamos pasando por un momento extraordinario de nuestras exportaciones. Sin embargo, transitamos dificultades en términos de la acumulación de reservas dado el volumen de las importaciones. La economía creció más de 10 puntos el año pasado”.

También señaló que, con la nueva normativa en materia de importaciones, se le va a dar prioridad a lo que realmente es importante: “Entendimos que había que trabajar con las cámaras para poder determinar el esquema para priorizar el uso de las divisas. El conflicto bélico retiró de la Argentina aproximadamente 5 mil millones de dólares en términos netos. Para algunos esta situación puede sonar un poco áspera. Es la única manera que tenemos de priorizar los bienes intermedios, los bienes de capital, los insumos que permiten producir otras cosas, versus, bienes que, si hubiera abundancias de divisas, no tendríamos por qué preocuparnos. Hoy tenemos que mirar la placa de video, la maquina tragamonedas, la



pelotita de golf, la cautelar de toallas o de telas”, explicó.

El secretario de comercio, detalló que el nuevo sistema de la SIRA, va a tener una organización que va a arrancar con un coeficiente económico financiero e incorpora el perfil de riesgo aduanero. Seguido a eso, incorpora la posibilidad de revisar el comportamiento frente al uso abusivo de herramientas como las cautelares. “Después sí, en comercio, vamos a trabajar la priorización junto con las cámaras, trabajando fundamentalmente plazos de pago. Básicamente para poder ofrecer previsibilidad en lo que tiene que ver con el flujo de pagos”, agregó.

Por otro lado, manifestó que el nuevo sistema que llevó al cambio de las posiciones arancelarias de Licencias Automáticas, a No Automáticas tiene que ver con ordenar las importaciones, porque encontraron procesos productivos que tenían una parte con LA y otra parte con LNA.

Finalmente pidió un trabajo en conjunto con los empresarios para que el plan Tambolini avance: “Cuando hablamos de programa de importación, hablamos del esfuerzo de los empresarios para que nos acompañen en materia de precios. También, les vamos a pedir el esfuerzo de cómo se actualizan las listas de precios para poder tener allí más previsibilidad en el mercado”.



Presencia de Pymes en SIAL con apoyo de la AAICI

La Cancillería Argentina, a través de la Agencia Argentina de Inversiones y Comercio Internacional (AAICI), el Instituto Nacional de la Yerba Mate (INYM) y la Asociación de Pequeñas y Medianas Empresas Lácteas (APYMEL) se encuentran articulando la presencia de una buena parte de la presencia argentina en SIAL París, una de las ferias líderes a nivel mundial de la alimentación que se realiza por estos días en el Centro de Exposición París-Nord Villepinte, en Francia. Funcionarios como el Presidente Ejecutivo de la AAICI, Juan Usandivaras; el subsecretario de Promoción del Comercio e Inversiones, Guillermo Merediz; el Embajador argentino en Francia, Leonardo Costantino; y el Subsecretario de Alimentos, Bioeconomía y Economías Regionales, Luis Contigiani, recorrieron el Pabellón argentino y dialogaron con los empresarios que se encuentran exponiendo en la feria. También participaron del encuentro, autoridades de las provincias de Buenos Aires, Córdoba, Mendoza, La Rioja, Salta, Santa Fe y Tucumán.

La delegación argentina está integrada por 104 PyMEs productoras de alimentos y bebidas tales como vino, miel, maní, chocolates, pasas de uva,

nueces, pescados, conservas de frutas, caramelos, frutos secos, dulce de leche, yerba mate, jugo y aceite esencial de limón, leche, manteca, queso azul, porotos, garbanzos, pistachos, arroz y aceite de soja, entre otros. Entre ellas se encuentran tres empresas integrantes del programa argentinas al mundo que están presentes con el beneficio de stand bonificado, uno de los incentivos que la Cancillería y la AAICI impulsan para promover la participación equitativa de las mujeres en los negocios internacionales. En 2021, las exportaciones argentinas de alimentos procesados y productos agroalimentarios alcanzaron U\$S 26 mil millones, un incremento del 48,8% con respecto a 2020 y del 40,4% en comparación con 2019. A su vez, los despachos de alimentos agruparon el 33,8% del total de las exportaciones argentinas al mundo. Cabe mencionar que la Unión Europea es un mercado prioritario para el sector en tanto recibió en 2021 el 18% de las exportaciones argentinas de alimentos, por un total de US\$ 4.745 millones. En este período, Argentina realizó exportaciones de productos alimenticios



y alimentos a 26 de los 27 países que componen la Unión Europea. Como es sabido, cada dos años, SIAL París reúne a productores, importadores, compradores y minoristas y asociaciones independientes, con expositores y visitantes de más de 200 países y es considerado un evento emblemático del sector en el panorama internacional. Durante cinco días, las empresas provenientes de las provincias de Buenos Aires, Chubut, Córdoba, Corrientes, Entre Ríos, Mendoza, Misiones, Salta, San Juan, Tucumán y Santa Fe, y de la Ciudad de Buenos Aires están distribuidas en diferentes pabellones nacionales ocupando 1.040 m2, estableciendo contacto con compradores de alimentos de Europa, Medio Oriente, Asia y África.

Por una Marina Mercante de bandera argentina.
Para que el transporte y la pesca estén al servicio de la Nación.



Av. Independencia 611, CABA - C1099AAG
Tel: +54 11 4300 9700 al 03 / Fax: +54 11 4300 9704
info@capitanes.org.ar / www.capitanes.org.ar

MEGATRADE

Seguí informado!

Mira todo nuestro contenido también en digital



Ingresa a nuestro sitio web

www.revistamegatrade.com.ar