

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

# MEGATRADE

Año XXXII Nro. 386 Marzo 2024

[www.revistamegatrade.com.ar](http://www.revistamegatrade.com.ar)

@ReMegatrade

Intermodal Sao Paulo 2024

## El hub del encuentro logístico de Latinoamérica

TENDENCIAS EN CARGAS Y SHIPPING  
DE LA COSTA OESTE

PROPUESTAS PARA EL DESARROLLO DE LA  
MARINA MERCANTE



# Lidere el mercado de contenedores.

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

[www.liebherr.com](http://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](http://www.assekuransa.com) +54 11 5254-5254

**SSN** SEGUROS  
www.ssn.gub.ar  
0800-666-5400  
of. de Montevideo 2004 211

# MEGATRADE

**Periodismo de especialidad.  
Revista quincenal con las tendencias  
globales y regionales 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.

Buenos Aires, Argentina

Registro de la propiedad intelectual 240.963

## Destacados

### Informe de Situación - 5

Hace falta el Plan, pero con gente que sepa....

### Cargas en la región -6

Hay espacio para los operadores nicho

### Tendencias -11

Propuestas para un nuevo paradigma del cabotaje

### Intermodal Sao Paulo-19

El hub del encuentro logístico de Latinoamérica

### Complejos- 26

Porto do Açu; donde la transición energética empieza

### Opinión- 35

Argentina: ¿Tiempos modernos con una logística que atrasa?.

No desesperar: las soluciones están al alcance de la mano

Año XXXII Nro. 386

Marzo 2024

 Director-Editor

Darío Kogan

 Redacción

Damián Kogan



Diseño editorial

Guido Kogan



Tel: (54 11) 48579336 / (+54) 911 40433288

[suscripcion@revistamegatrade.com.ar](mailto:suscripcion@revistamegatrade.com.ar)

[contacto@revistamegatrade.com.ar](mailto:contacto@revistamegatrade.com.ar)

[www.revistamegatrade.com.ar](http://www.revistamegatrade.com.ar)



# Hace falta el plan; pero con gente que sepa....

Por Dario Kogan



A ún sin novedades en las operaciones de comercio exterior, que puedan marcar una tendencia diferente a lo que se venía dando en todos estos años. Todo muy planchado salvo en algunas cargas Courier o algún sector con competitividad fuerte como las carnes bovinas. A nivel de mercados, ante la falta de respuestas de Europa para llegar a acuerdos, Cancillería opta por una fuerte gira por el sudeste asiático.

Como tantas cosas que tienen su toque distintivo en el actual gobierno argentino, la designación en el área de puertos, vías navegables y marina mercante, de un hombre que viene de manejarse en empresas de logística resulta inédita. Son muchos los desafíos en el área, - si es que mantiene su rol- precisamente en un organismo que no se destaca por su actitud, agilidad y eficiencia en gestión.

Precisamente, entre las deudas del sector, está la concesión de la vía navegable troncal o hidrovía. Pasará por Presidencia o Economía, su resolución?. Es de una urgencia notable. Además, está la definición de las concesiones del puerto Nuevo en Buenos Aires, y su traspaso o no a la Ciudad. Además, la provincia de Buenos Aires también está en deuda a la hora de autorizar la expansión de la terminal de contenedores de Dock Sud. - Sobre estos temas publicamos un reciente artículo de los especialistas Sergio Borrelli y Ricardo Sánchez-. La infraestructura de las vías navegables y varios puertos ha quedado obsoleta respecto al tamaño de los buques y el crecimiento de las cargas. Se viene de desarrollos para buques de hace 50 años con calados, desplazamientos y anchos de esa época.

Hoy los buques y las cargas son otras.

No hay fondos ni siquiera para mantener lo viejo. *“Hay que terminar con la estrategia de ir con el balde de arena para apagar el fuego. Un plan maestro es indispensable especialmente si queremos responder al crecimiento de las cargas y avanzar en las obras de infraestructura. Argentina no invierte en capacidad instalada. Se comió lo último que se hizo en los '90. Esto también tiene que ver con que producir en la Argentina es una desgracia”*, nos dice un especialista - de los serios no de los tantos trucos que dan vueltas-.

Muchos salieron a hablar sobre el “peligro” de la navegación con situaciones que parecen únicas aquí pero se replican hasta en EE.UU. - el caso

del puente de Baltimore en una realidad mucho más aumentada al choque de un granelero al puente Zárate Brazo Largo-.

Con el esquema actual de dragado bajo el concesionamiento del Estado, que veremos si se revisa; se dice que el gasto es muy puntual y no se “tira la plata”, apuntando a que el privado “sobredragaba” en la vía navegable. Pero de pronto aparecen varaduras y problemas de información en la situación de la vía. Alguien que está todos los días en el río, señala que ese sobredragado tiene que ver con la experiencia y una mejor programación. Si hay que tener un paso a 34 pies, si se lo lleva a 34,5, en poco tiempo está tapado. Por eso es más conveniente ir con la draga y llevarlo a 37. *“Hay que tener una programación y un dragado inteligente que no es correr con una draga cuando hay una urgencia. Significa además generar un sistema de balizamiento y boyado moderno y utilizando los nuevos elementos que hay en la materia”*, dice.

Si hablamos de marina mercante - también hay un artículo específico sobre el tema en estas páginas-; revertir la actual situación parece muy complicado. Habrá unos cuatro buques en la bandera en carga general operativos y el resto petroleros que se mantienen gracias a que la cuenta de sus operaciones - tripulación, combustible, etc.-. la pagan los cargadores que los contratan. Con doble tripulación, más las cargas sociales se puede hablar de que el costo está en U\$16 mil por día sólo en este rubro, cuando tercerizar la operación de un buque a una bandera de las más tradicionales, el gasto en tripulación puede estar en U\$3800.

La posibilidad de un segundo registro siempre está latente, pero no hay que olvidar que a nivel global atraer gente a la actividad se hace difícil. Más allá de que la pesca o los cruceros pagan más, el romanticismo de navegar, quedando un par de semanas en cada puerto, se murió hace rato.

Establecer y aplicar políticas, tanto respecto a este tema como al de la infraestructura en logística, puertos y vías navegables, requiere de gente experta en la materia y en gestión. Los gobiernos deben estar atentos a esto, en épocas donde mucho *“especialista de linkedin de poco recorrido”* se muestra como portavoz de la solución a los problemas argentinos.

**Balance del mercado de la Costa Oeste y más allá.  
No todo es para los grandes**

# **Hay espacio para los operadores nicho**



**P**ara este año se espera un crecimiento de volúmenes de impo y algo de expo para la Costa Oeste de Sudamérica. Así lo reafirma Fernando Reveco - en la foto- vicepresidente de desarrollo de negocios de Neltume Ports, grupo líder en desarrollo y operación portuaria, con una fuerte y diversificada plataforma de terminales y negocios de estiba en Latinoamérica y Estados Unidos -con presencia en Argentina, Brasil, Chile, Uruguay y Estados Unidos, agrupando 23 operaciones portuarias-.

Una caída en las tarifas de fletes, hizo que vuelva a las líneas de contenedores mucha carga – como la forestal o celulosa - que se había pasado a buques de carga convencional o breakbulk. Mercado que se ve fuertemente afectado, agrega Reveco.

Dice el especialista, que los cargadores de este tipo de materia prima tuvieron una caída en precios así que la baja en fletes de contenedores fue aprovechada y lo van a aprovechar aún más – especialmente los grandes chippers- este año, donde los precios parecen mejorar, revertiendo la tendencia que se había dado con la pandemia, donde mucha carga trato de huir de los equipos escasos y caros.

En cuanto al negocio naviero en sí, una tendencia ineludible coincide Reveco y que tiene su efecto con la reducción de la huella de carbono, es el cambio de tecnologías para detener las emisiones. No cabe duda que ya los barcos van hacia sistemas de abatimiento o hacia la utilización de otros combustibles. Allí, un



**Reveco no ve que la llegada de Cosco a Chancay, Perú, será un “game changer” total y que Chile va camino a ser “puerto feeder”.**

**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](http://www.coprac.com.ar)



elemento interesante, advierte, es el impacto de las esperas en los puertos. *“Según los especialistas, dos o tres días significan una huella de carbono igual o peor que todo el recorrido del buque. Eso genera toda una presión también en los puertos. Además, los dueños de las cargas deben buscar puertos eficientes y las navieras están presionadas para no perder la clase de los buques”*, explica. Esto implica la búsqueda de puertos que no estén congestionados, aunque quizá no sean de los más modernos.

Coincide Reveco que se buscan puertos alternativos, no necesariamente significa desarrollar nuevos, sino aprovechar los que están – un nuevo puerto implica muchas complicaciones, por ejemplo, desde costos hasta las tramitaciones ambientales- . *“Por ejemplo, en la zona central Valparaíso San Antonio, vemos que se están congestionando, generando complicaciones por temas ambientales y esto lleva a que puertos que están más lejos como Coquimbo o la octava región, con baja utilización, empiezan a recibir carga. Esto hace que pueda pensarse la logística de manera distinta”*, señala.



La solución de un gran puerto como la expansión proyectada en San Antonio puede resolver algunas cosas al largo plazo, se habla en no menos de 10 años y eso es mucho tiempo, dice Reveco.

El tema de la huella de carbono y de las emisiones, también va a tener efecto sobre los buques breakbulk más chicos, y que por ejemplo, quedan en desventaja y deben dar toda la vuelta para evitar el Canal de Panamá, ya que el valor de las cargas, los que lo aprovechan más esa vía son los grandes buques de contenedores, frente a las cargas que van en otro tipo formato.



## VENTA / ALQUILER / POSTVENTA



[ventas@tecmaco.com.ar](mailto:ventas@tecmaco.com.ar) - [alquileres@tecmaco.com.ar](mailto:alquileres@tecmaco.com.ar) - [postventa@tecmaco.com.ar](mailto: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





## Integración vertical y respuestas

Las navieras están desesperadas por tener mayores posiciones en Latinoamérica, tanto MSC, Hapag Lloyd, CMA CGM más timidamente, APM ya tiene presencia, -aunque no en Chile lo que es una desventaja-. “La integración vertical va a seguir pero no vemos que esto afecte la capacidad, de hecho nosotros vemos suficiente competencia para repartir la carga en distintos terminales”, dice.

Y cómo hace un operador independiente para enfrentar esa integración cada vez más fuerte?.

Reveco destaca que su empresa está diversificada en carga entre breakbulk, bulk y contenedores. De hecho es el principal operador de concentrado de cobre y un actor importante en Latinoamérica en el manejo de celulosa en tanto en Brasil, Argentina, Uruguay y Chile.

“Tenemos una diversificación de carga en segmentos donde no están las grandes navieras, incluso en contenedores”, dice. Ese espacio de nicho permite trabajar con aquellos usuarios a los que no les gusta esa oferta “completa” y que buscan un operador independiente que le asegure calidad y no depender 100% de un solo proveedor. Dice el ejecutivo que este tema tuvo un efecto gigante en la pandemia, donde muchos cargadores fueron forzados a depender de un solo “vendedor” y un día vieron problemas en sus cargas que no llegaron a destino y hubo demandas por posición dominante.

“Apuntamos a aquél que busca un servicio un poco más diferenciado. Allí es donde creemos que tenemos espacio en este mercado gigante como son las Américas

para buscar esos nichos de mercado. Al mismo tiempo, aplicamos una estrategia de asociarnos con las navieras que son cercanas. Todo esto ayuda a amortiguar esa integración vertical”, explica.

## Chancay y el puerto hub de la Costa Oeste

La próxima inauguración de la operación del puerto de Chancay de Cosco en Perú, ha llevado a algunos opinadores a afirmar que será el hub de la costa oeste de Sudamérica y que los puertos chilenos pasarán a ser feeders. Exagerado?.

Reveco no comparte ese punto de vista, pues no ve que la llegada de este operador será un “game changer” total y con ese desarrollo, Chile vaya camino a ser “puerto feeder”.

Hay distintos argumentos en ese sentido, dice. Por un lado, señala que Perú tiene un potencial de crecimiento propio gigantesco en contenedores. Hace 10 años movía menos contenedores que Chile siendo tres veces más en población. Es decir que el propio crecimiento peruano ha generado congestión en puertos como Callao. “La salida es buscar más puertos para más cargas propias tanto de exportación como de importación. Entiendo que esta etapa de crecimiento fuerte, -interrumpida recientemente por los eventos de público conocimiento - se va a retomar”; dice.

Por otro lado, advierte que si bien Cosco es muy grande, no va a tomar todo lo que crezca el mercado peruano.

Hay otros jugadores sustanciales que no son menos: MSC, Maersk, Hapag Lloyd. “Hay que ver cómo se

**“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



mueven las fichas, oportunidades y alianzas o si por ejemplo, Chancay es un hub ideal para todos”, explica. Además, no hay que olvidar las distintas modalidades de carga, los actores actuales y además las necesidades de los clientes que buscan llegar lo antes posible hacia el puerto de destino. “Creo que todo esto es bien dinámico, la carga está creciendo, van a ver otros volúmenes. Si Perú despegue nuevamente con su base de carga propia importante, exigirá más capacidad portuaria, tal como está pasando en México donde la carga aumenta en forma impresionante. Todo esto genera dinámicas que llevan a cambios que se dan cada

## Perspectivas argentinas

Las cargas de Argentina van a crecer, dice Reveco. Claro que su nivel no puede estar más bajo desde el punto de vista portuario y solamente debiera ir hacia arriba, especialmente con el nuevo esquema de apertura del comercio exterior. Un dato que maneja TPR, el operador del grupo en Rosario, es el volumen de carne que está saliendo en reefer y eso es carga nueva. “Se notan algunas tendencias positivas que obviamente van a impactar a los puertos y a logística de buena forma”, agrega. Particularmente, con la nueva conducción del ENAPRO en Rosario, el grupo se muestra muy entusiasmado.

tantos años”, explica.

Con este tema, a Reveco le gusta hacer la analogía con las opciones de vuelo directo que tiene desde Santiago a Londres. Algunos pasajeros pueden ir directo y otros hacen escala en Buenos Aires, Lima o Madrid. Hay gente que no quiere hacer escala y otra lo acepta. “Siempre va a haber un mercado, donde un frutero quiera hacer directo a China con sus cerezas sabiendo que no tiene que hacer escala en Perú. Chile tiene un mercado de exportación propio fuerte; el mismo que tiene Perú y por lo tanto creo que hay espacio para ambos”, resalta.

## Las alianzas y la región

Respecto a algunas movidas de las grandes navieras, como el cambio de alianzas globales, y su impacto en la región; una impresión preliminar para Reveco, es que más allá de todo, en Latinoamérica hay un ordenamiento de cargas muy rentable que es reefer y que probablemente los grandes operadores quieran seguir defendiendo su posición ya que son segmentos de calidad frente al resto. “De todos modos, los fundamentos en Latinoamérica son fuertes, tanto con el mercado exportador, el nearshoring con la dependencia de economías más cercanas como EE.UU. y la vuelta del crecimiento en algunas economías, lo que puede traer un efecto en general positivo”, indica.



### CREANDO NUEVOS HORIZONTES



Hablemos, cuéntenos sus retos: **Boskalis International B.V. Sucursal Argentina**

Reconquista 559, 5º piso, C1003ABK, Capital Federal, Buenos Aires, Argentina, T + 54 11 4312 5949, [www.boskalis.com](http://www.boskalis.com)

# Propuestas para un nuevo paradigma del cabotaje

La situación del cabotaje y de la marina mercante en la Argentina necesitan una revisión estratégica; hay una necesidad de dotar de impulso y competitividad al sistema y de fomentar la Marina Mercante; mejorando los procesos que lo involucran – por ejemplo, en su consideración aduanera-, lo que implicará beneficios para todo el sector y el país.

Estas son parte de las conclusiones que señaló Alfonso Mingo Jozami, gerente general del Centro de Navegación durante el Seminario que organizó la entidad: “El cabotaje y la Marina Mercante en la Argentina y la Región. Un nuevo horizonte para el comercio exterior”. Allí también expusieron Carla Monrabal, Presidenta Puerto Dock Sud y del Consejo Portuario Argentino, - expuso sobre la navegación de cabotaje como eje de crecimiento de los puertos argentinos-; José Antonio Pejovés Macedo, Profesor de Derecho Marítimo de la Universidad de Lima, - quien habló sobre el cabotaje y la realidad portuaria en el Perú- y Eduardo Rosenthal, gerente general de la Cámara Naviera Argentina, sobre actualidad y perspectivas de la flota mercante argentina; (acompañados por el presidente del Centro, Julio Delfino, todos en la foto).



**Centro de Navegación**  
**ARGENTINA**



Señaló Jozami los beneficios del cabotaje: reducción del transporte carretero (deterioro de rutas, contaminación y congestión, siniestralidad); menores costos por fletes; y generación de empleo en el sector marítimo y portuario. La Argentina poseía 149 buques de bandera nacional (1991) al momento de la liquidación de ELMA. En 2007 cae a 128 buques y en 2024, 25 buques (pérdida del 84% en 30 años) – la enorme mayoría en el cabotaje de combustible-. Además, hay una enorme pérdida de transbordos de contenedores en Puertos de Buenos Aires – Dock Sud (5%) a manos de Montevideo (50%)- para eludir las restricciones de la ley.

Recordó que el privilegio en el cabotaje recae en la bandera nacional; no sobre el hecho técnico de la navegación (tránsito del buque), sino sobre el objeto de comercio de dicha navegación (tráfico de carga y pasajeros y servicios a la navegación).

La realidad del sector en la Argentina obliga a repensar la noción actual de cabotaje garantizando la competitividad. *“Hay que reemplazar navegación entre cabos por entre puertos de la Argentina”*, dijo y añadió conceptos clave: *“Si la transacción mercantil es nacional, el transporte es de cabotaje. Si es internacional, el transporte lo es también”*. Así se necesita la diferenciación entre el transporte destinado al comercio interior nacional entre puertos argentinos, del transporte para el comercio exterior, efectuado entre puertos argentinos, pero como trayecto parcial con origen o destino sea un puerto extranjero (caso de los transbordos).

Además, propone la exclusión del contenedor vacío de la noción de mercadería a los efectos del cabotaje. Se trata de un equipo de transporte a ser repuesto por su titular a disposición de otras operaciones de comercio exterior, dijo. Existieron proyectos de ley de exclusión del cabotaje entre puertos patagónicos y entre estos y puertos de transbordo

(contrario al art. 12 de la CN: “no pueden concederse preferencias a un puerto respecto de otro, por medio de leyes o reglamentos de comercio”).

Por otro lado, habló sobre el cabotaje regional. Allí se necesita explorar la creación de un registro del MERCOSUR, liberando el cabotaje a los buques de los países miembros, garantizando condiciones de competitividad.

En materia de fomento, Jozami señaló la necesidad de garantizar la subsistencia y desarrollo de la marina mercante como eje estratégico. Crear un régimen de promoción fiscal sin subsidios del Estado para la marina mercante: exención impositiva de tipo “triple cero”, aplicando alícuo-

DP WORLD  
PORTS & TERMINALS  
BUENOS AIRES

TERMINAL 4  
PUERTO DE BUENOS AIRES

OPERAMOS SERVICIOS  
SEMANALES DE  
**BRASIL,  
ASIA Y  
EUROPA**

Optimizamos tu logística

**CONTACTATE  
CON NOSOTROS**

✉ trp\_comercial@trp.com.ar

🌐 www.trp.com.ar

☎ 11 3329-1234

📷 @dpwbsag

tas de 0% al IVA, al impuesto a las ganancias y a las cargas sociales.

Respecto al Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná (Ley 24.385.); se señala que los países signatarios compatibilizarán y/o armonizarán sus respectivas legislaciones en la medida que fuere necesario, para crear condiciones de igualdad de oportunidad, de forma

tal que permitan simultáneamente la liberalización del mercado, la reducción de costos y la mayor competitividad. Asimismo, se requiere garantizar el flujo de hidrocarburos a través de la marina mercante.

Otras medidas planteadas por el especialista, incluyen la oportunidad de desarrollo a través de la incorporación de tecnología y sistematización de procesos documenta-

## La situación en otros países y sistemas alternativos

**Brasil:** Búsqueda de reducción de costos y fomento de la competencia e incremento de volumen de contenedores transportados a 2 millones de TEUs a partir de un incremento del 40% de oferta de bodega.

**Chile:** Proyecto de reforma de ley con media sanción en Cámara de Diputados. Se excluye del cabotaje al transporte de contenedores vacíos. Las naves mercantes extranjeras que descarguen carga en puertos chilenos pueden realizar cabotaje entre puertos nacionales solo en su ruta de salida, conforme al itinerario informado previamente a la Autoridad Marítima y sin transportar más carga de cabotaje que la carga de comercio exterior descargada en puertos nacionales. Autorización de cabotaje a buques extranjeros de al menos 150 metros de eslora por un año, renovable una vez, si no hay naves chilenas en la ruta.

**Perú:** El Cabotaje está reservado a las empresas navieras nacionales con capital social nacional o extranjero

y a los buques de bandera peruana. En 2018, se abrió el cabotaje por 3 años (hasta 2021), a todos los tráficos, excepto el transporte marítimo de hidrocarburos porque hay buques de bandera peruana.

Proyecto de ley de reforma. Busca consolidar la apertura definitiva (sin plazo) del cabotaje marítimo en todos los tráficos de carga, salvo líquidos a granel distintos al gas natural licuado

**Sistemas alternativos:** Sistema canadiense de cabotaje. Mecanismo de apertura temporal a buques de bandera extranjera en condiciones excepcionales de falta de competencia.

Sistemas discriminados de tonelaje.

Sistema de cabotaje regional. Casos de la Comunidad Económica Europea o de la Comunidad Andina de Naciones en donde todos los buques de países miembros pueden hacer cabotaje en su territorio.



les. Controles Aduaneros - sistematización de procesos; simplificación de las operaciones de removido y de las operaciones transbordos, flexibilización del régimen de admisión temporal de contenedores; implementación del B/L electrónico y del B/L multimodal sin costo económico (solo voluntad política y decisión ejecutiva para implementar dichos cambios).

Los beneficios de un nuevo paradigma en el cabotaje, agregó, llevarían a un equilibrio entre industria nacional y competitividad en beneficio del interés general del país;

## La norma en Perú

Pejovés Macedo, Abogado, árbitro y profesor de Derecho Marítimo; al hablar del cabotaje en el Perú, señaló que por ejemplo, que el DL 1413 (2018) abrió el cabotaje por 3 años (hasta el 14.09. 2021), a todos los tráficos, excepto el transporte marítimo de líquidos a granel, distintos al gas natural licuefactado. Es decir, dijo, se abrió el cabotaje en la costa –marítimo- para el transporte de contenedores, vehículos, carga de proyectos, graneles sólidos y gas natural licuefactado y se mantuvo reservado el tráfico de hidrocarburos porque hay buques de bandera peruana.

La apertura incluía empresas navieras extranjeras y buques de bandera extranjera. En el art. 2° del referido proyecto se

modifica el art. 4° del DL 1413, al consolidar la apertura del cabotaje marítimo -en todos los tráficos de carga salvo líquidos a granel distintos al gas natural licuefactado-, mediante la autorización en forma definitiva y ya no temporal, para que el servicio pueda ser prestado "por persona natural o persona jurídica constituida en el Perú o en el extranjero, con capital social de origen nacional o extranjero".

*"Quizá convendría abrir el cabotaje como está en la propuesta normativa, pero no en forma definitiva, habría que ver cómo se comporta el mercado y si es que en algún momento las empresas navieras nacionales se interesan por determinados tráficos. Por ejemplo, el tráfico de contenedores, si no*

una nueva noción en donde todos ganen (win-win): cargadores, puertos (del litoral fluvial y marítimo), armadores y trabajadores; beneficios para la producción nacional, el aumento de exportaciones y desarrollo de las economías regionales, la generación de empleo y el ingreso de divisas para todos los argentinos; utilización de capacidad de bodega ociosa con mayor regularidad y generando fletes más baratos; menor impacto al medio ambiente; impulso de la marina mercante, garantizando condiciones de competitividad y necesidad de consenso.

*hay empresas navieras peruanas que pongan buques a disposición para transportar contenedores entre puertos peruanos, ese vacío debería ser cubierto por empresas navieras extranjeras",* explicó.

El especialista, señaló que es necesario crear mecanismos que incentiven el transporte marítimo en cabotaje. En la Unión Europea en una época se promovió el short sea shipping, que tiene relación con el cabotaje, con incentivos económicos. "Por supuesto que no tenemos los recursos que tienen los europeos, pero podemos generar ciertos incentivos, por ejemplo, de carácter tributario o quizá algunas facilidades logísticas financiadas temporalmente por el Estado", agregó.



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@camaradepRACTICAJE.com.ar](mailto:info@camaradepRACTICAJE.com.ar)  
[www.camaradepRACTICAJE.com.ar](http://www.camaradepRACTICAJE.com.ar)

## Elverdín, nuevo período como presidente de FENA

El presidente de la Federación de Empresas Navieras Argentinas FENA, José Pablo Elverdín - en la foto- fue designado para un nuevo período al frente de la entidad, luego de la reciente Asamblea General Ordinaria que eligió a las nuevas Autoridades.

En el comunicado que anuncia la distribución de cargos, FENA señala que *“Entendiendo que la Marina Mercante Nacional se encuentra ante el desafío de volver a protagonizar la matriz logística nacional y que los buques del pabellón Nacional sean competitivos a escala regional y global: Desde la Federación, y con la convicción que el diálogo constructivo con las autoridades y actores vinculados al sector será la herramienta clave para que desarrollo del sector, se continuarán redoblando los*

*esfuerzos para generar acciones tendientes al desarrollo de una flota nacional más eficiente y competitiva”.*

La Comisión Directiva quedó conformada del siguiente modo: Presidente, José Pablo Elverdín; Vicepresidente, Gustavo D’Amico; Secretaria, Cecilia Virasoro; Prosecretaria, Mariana Rebolo; Tesorero, Martín Brau; Protesorera, Marisa Plaza, Vocales, Gustavo Baliarda, Juan Albarenque; Vocales suplentes, Sergio Giatti, Alberto Blanco Armada; Comisión Revisora de Cuentas, Paloma Loewenthal; Enrique Ferrando; Fabián Cavichia; Tribunal de honor; Gonzalo Alonso; Gabriel Becerra y Hernán Galan Nuñez



## Superávit comercial por la caída de importaciones

Argentina mostró en febrero su tercer superávit comercial consecutivo, con un saldo positivo en la balanza comercial de USD 1.438 M – el mayor desde octubre de 2022. Esto implica una expansión de USD 1.228 M respecto al leve superávit de USD 210 M comercial registrado en febrero de 2023. En el acumulado enero-febrero de 2024, se ha obtenido un superávit de USD 2.223 M, superior al déficit de USD 232 M en el mismo tramo de 2023.

La mejora del resultado comercial de febrero ocurrió debido a una fuerte caída de los valores importados, que totalizaron USD 4.093 M y se redujeron en un 18,6%

versus el mismo mes de 2023, un ritmo de caída anual similar al de diciembre (-15,2% i.a.) y enero (-14,1%), y en los tres meses fue claramente mayor al de noviembre (4,9%).

Por su parte, las exportaciones que pese a la caída en los precios en valor crecieron un 5,6% anual en febrero, luego de un incremento del 9,6% en enero, llegando a USD 5.531 M, y marcando sus primeros dos meses con incrementos consecutivos desde octubre-noviembre

de 2022.

El superávit de febrero duplicó al logrado en enero, que fue de USD 785 M.


### Paseo del Bajo: sólo para camiones?

Como una nueva movida de “me importa un comino” la planificación; el gobierno de la ciudad de Buenos Aires, autorizó el tránsito de particulares en el Paseo del Bajo, en un principio durante los fines de semana largos. Se trata del corredor construido especialmente para el tráfico de camiones entre el norte y el sur de la Ciudad que costó una millonaria cifra en dólares. Proyecto de décadas. Será que con esta medida se abre la puerta para terminar con la condición especial de esta obra que redujo el tiempo de tránsito pesado en Buenos Aires?. Como siempre la culpa es del puerto....

### Ricardo Menendez Ross





Lamentable noticia la del fallecimiento de Ricardo Menendez Ross, uno de los hombres de mayor conocimiento del mercado del shipping en el país y con reconocimiento a nivel internacional.





De familia con una profunda tradición en la navegación – pionera en el cabotaje desde la Patagonia- junto a su hermano Felipe, cimentaron el desarrollo de compañías navieras icónicas como Ultrapetrol, UABL, - la inédita pero frustrada experiencia del astillero Punta Alvear- y en estos tiempos dirigiendo Ultraocean y distintas operaciones navieras en toda la región y en particular un ya tradicional servicio de cabotaje a la Patagonia.




### ¡PSAD de confianza por más de 13 años!

Somos expertos en la gestión de documentos aduaneros, asegurando seguridad, cumplimiento normativo y eficiencia en sus operaciones de comercio exterior.

-  Digitalización en ambiente de seguridad según normativa.
-  Confidencialidad absoluta.
-  Cumplimiento normativo garantizado.
-  Eficiencia y simplicidad.

 lakaut.com.ar  
 0800-122-7729  
 549 11 55678020 / 549 11 34872124  
 atencionalcliente@lakaut.com.ar





## Récord en exportación de carnes

En un contexto marcado por la incertidumbre económica global, Argentina ha logrado un hito histórico en sus exportaciones de carne vacuna durante el mes de febrero.

Según datos oficiales de la Coordinación de Análisis Pecuario en base a datos del SENASA, DNCCA e INDEC, las ventas al exterior alcanzaron las 82.548 toneladas equivalentes de res y se superó así el récord del mes anterior, una marca sin precedentes en los últimos 57 años.

El acumulado del bimestre enero-febrero también ha marcado un récord, con ventas que alcanzan las 160.000 toneladas.



**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

## Inédito: Frigoríficos colombianos habilitados para China

Dos frigoríficos colombianos obtuvieron la habilitación para exportar carne bovina a China, marcando un nuevo hito para la ganadería colombiana.

Augusto Beltrán Segrera, secretario técnico del Fondo de Estabilización de Precios

(FEP), administrado por Fedegán, reveló la noticia según la cual la Administración General de Aduanas de la República Popular de China (GACC) habilitó dos plantas colombianas. La noticia se da seis meses después de la apertura del mercado chino,

que se concretó luego de 13 años de gestión incansable de Fedegán-FEP. Se estima que las exportaciones a China desde Colombia podrían alcanzar hasta 50.000 toneladas anuales.

## Sube índice de presión impositiva a productores

El informe trimestral de FADA indica que 65% de la renta del productor argentino queda en manos del Estado en sus diferentes niveles: 94% nacionales, 5% provinciales y el resto municipales. “El Índice subió 6 puntos desde la última medición de diciembre, los principales motivos son: suba de costos y caída de precios”, explica Nicolle Pisani Claro, Economista Jefe FADA. “Para entender por qué aumentó la presión tributaria hay que detenernos en qué mide el índice FADA: cuánto de la renta agrícola se va en impuestos. La renta es el resultado

*de restarle los costos de producir al valor de esa producción que hacemos. Si cae el precio o suben los costos, la renta se achica. Pero el tema es que los impuestos no se reducen en la misma proporción que la renta, es más, casi que no lo hacen. Es por esto que cuando el valor cae o los costos suben, la participación de los impuestos sobre la renta aumenta. Esto es lo que arrojó esta medición, por eso el Índice FADA es 6 puntos mayor que la última edición”, agrega Pisani Claro.*

## Logística uruguaya

Uruguay tiene dos novedades interesantes en logística, por un lado, la recuperación de los 273 km. del nuevo Ferrocarril Central, el proyecto más importante en el modo en la historia uruguaya, que está en pruebas y que en las próximas semanas comenzará a unir Montevideo y Paso de los Toros para mover en principio las cargas de celulosa de UPM con siete locomotoras y 140 vagones. Serán seis viajes diarios. Por otro lado, la aprobación por parte de Brasil para licitar de los

estudios sobre la Laguna Merin. Ventajas para Uruguay, allí se prevé la construcción de una terminal por parte de los productores arroceros, - sector con más potencial- además del desarrollo de un área de turismo sustentable. Para Brasil tiene un potencial muy grande con la idea de convertir a la ciudad de Pelotas en un alimentador importante del puerto de Río Grande, de allí el protagonismo que asumió este país en el proyecto, donde piensa hacerse cargo del dragado y el balizamiento.



**ZONA FRUÍTA UPLATA**

**Seguridad y eficiencia en el almacenaje de su carga**

El mayor emprendimiento logístico del país, una plataforma diferencial de negocios y la herramienta más efectiva del comercio exterior, a su disposición.

bazflp.com info@bazflp.com

Intermodal Sao Paulo

# El hub del encuentro logístico de Latinoamérica

Una nueva y enorme convocatoria de expositores y visitantes volvió a tener la Intermodal Sao Paulo, en su edición número 28; la feria de logística más importante de América Latina – superando incluso a muchas de las que se dan en su tipo en regiones más fuertes en esta materia -. Desde las marcas navieras y aéreas globales, puertos, freight forwarders – incluso asociaciones de pequeños agentes con especial foco en Oriente mucho equipamiento, tecnología e innovación, hasta transporte terrestre y almacenaje y soluciones de última milla, se desplegaron en el enorme predio Expo Sao Paulo, esta vez ocupando 4 de sus pabellones. Las 500 marcas que expusieron,- dominando en cantidad las de Brasil- recibieron desde clientes tradicionales, nuevos, proveedores, colegas, generando potenciales alianzas, además de recibir novedades en equipos de simuladores, packing o de logística y automatización. La típica y esta vez más pronunciada situación en puntos neurálgicos de los pabellones, donde se generan congestiones de público gracias también a que algunos stands tienen presencia de varias decenas de



**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



funcionarios de los propios expositores para atender a los más 45000 visitantes en los tres días, con grandes convocantes como LOGIN, COSCO, MSC, CMA CGM, MSL, Maersk -algunos de ellos cuentan con representantes de todo el continente, Europa o Lejano Oriente, por ejemplo-.

Precisamente, la ventaja de estar en el lugar donde grandes marcas de la logística toman decisiones respecto a nuevos contratos, hace que se acerquen a Intermodal SP, tanto principales directivos de las empresas expositoras y muchos visitantes más allá de Brasil, principalmente de toda Sudamérica. La feria cuenta con un sistema de networking innovador para conectarse con visitantes y expositores. *"Es un espacio donde es obligatorio estar y en donde da la posibilidad de tener múltiples reuniones con clientes, proveedores y diferentes stakeholders de nuestro negocio"*, nos dice el directivo de una naviera líder.

Allí como siempre las autoridades portuarias y terminales de Brasil, aprovechan para hacer anuncios especialmente ahora con las millonarias inversiones que llegan al país en puertos.

Al mismo tiempo, se dan presentaciones de expertos, funcionarios y directivos de empresas en el marco de Interlog Summit con paneles analizando toda la cadena, desde el futuro de las regulaciones y la infraestructura de transporte brasileña, innovación y tecnología en almacenaje y puertos, sustentabilidad, cuellos de botella en la logística de los agronegocios, hasta cuestiones

más puntuales como la logística detrás de la Fórmula 1, soluciones de los grandes operadores de puertos globales para la cadena de suministros mundial, el desarrollo del transporte ferroviario y el multimodalismo.

También presentaciones en el Arena como el futuro de las profesiones en la transformación digital y la electrificación de los equipamientos portuarios hasta innovaciones en los procesos logísticos del comercio internacional o startups que están revolucionando la competitividad de la logística multimodal.

Interesante el dato de que 30% de las empresas que expusieron en esta edición lo hicieron por primera vez. Además varias novedades en cuanto a productos y grandes equipos para almacenes y puertos en la propia muestra o distintos tipos de camiones especializados. Allí trajeron equipos de manipulación de carga Kalmar, Combilift o la china Sany, - que está metiéndose en el mercado con autoelevadores- entre otros.

En cuanto a los puertos latinoamericanos, más allá de Brasil, no hubo expositores, sólo se vieron presencias de representantes de las terminales de los grandes grupos multinacionales. Precisamente, estuvieron desde DPWorld, PSA con su forwarder BDP, ICTSI y APM Terminals. Del lado de los logísticos tradicionales vimos a Kuhne & Nagel y Hellmann y luego una enorme cantidad de agentes locales y mucho con llegadas a Asia, un gran stand de forwarders latinoamericanos unidos y un original espacio con posiciones para

pequeños operadores especialmente de Oriente para atender a clientes.

Por su puesto, hubo presencia de gran cantidad de autoridades portuarias y terminales de Brasil – desde Santos que anunció en su plan estratégico inversiones por US\$4 mil millones- Pecém o Río Grande, hasta Itapoa o los privados de Wilson Sons, TCP o Porto de Acu – ver aparte- y puertos de países extra regionales. Allí se pudo ver el stand de German Ports, una alianza de un grupo de terminales ubicadas al norte de Alemania que mueven unas 300 millones de tons. de productos con distinto tipo, desde automóviles a celulosa y donde se



destaca la terminal de contenedores Wilhelmshaven/ JadeWeserPort. También la ya tradicional presencia de los puertos españoles – encabezada por Puertos del Estado- con autoridades desde Valencia hasta Algeciras, así como de Puertos de Portugal. Aquí se firmaron acuerdos de colaboración con autoridades de Brasil en materia de colaboración y capacitación. También estuvo Port of Virginia y una misión de Países Bajos con el propio vicealcalde de Rotterdam – el puerto tiene varias alianzas con algunos puertos de Brasil- y de hecho se firmó un acuerdo para el desarrollo en la economía verde.

En suma, una nueva espectacular edición, en donde durante tres días la adrenalina está a full, y donde recorrer la Intermodal es mandatorio y un desafío que permite tomar contacto con toda la cadena logística de la región. Y atención, novedades para la próxima edición: será en abril y en nuevo espacio: Anhembi district, un imponente renovado predio cerca de Santana , pegado a la marginal Tiete. A prepararse.....



*El stand de Liebherr en Intermodal. De izquierda a derecha: Sebastian Köhler, regional sales manager y Andreas Müller, managing director sales, ambos de Liebherr Rostock, Cem Çelem, divisional manager en Argentina, Laudemir Mitterer, sales manager en Rostock y Angelo Telles , divisional manager en Brasil.*

*Todo este equipo pertenece al grupo de Marítima de Liebherr, cuya fábrica esta en Rostock, Alemania. La división en Argentina y Brasil también tomó a su cargo ventas y servicios de maquinarias de construcción de Liebherr cómo ser peloteadores, dragalinas y grúas sobre orugas que son producidas en Liebherr Nenzing, Austria .*



*En el stand de la Fundación ValenciaPort. De izq. a der. Cristina Cruz, gerenta de marketing y cruceros del Puerto de Valencia junto a Francesc Sanchez, Presidente de la Fundación Valenciaport y Miguel Garín, Director de Desarrollo Internacional de la entidad. Allí entre una agenda muy nutrida, la gente de la Fundación recibió a muchos alumnos de la maestría que realiza en Brasilia, - justamente en esa fecha inauguró la última edición-. Asimismo firmó un acuerdo en el marco de la plataforma de descarbonización de puertos brasileños y donde la Fundación es la única entidad no local que la integra y se avanzó en un acuerdo con el puerto de Santos en innovación, además de mantener los compromisos con Portos do Parana.*



*En el stand de PSA/BDP, a la izq. Roberto Negro, CEO de International Trade Logistics (ITL) - que administra la terminal Exolgán y Exologística-y a la der. Roberto Triay, responsable de desarrollo comercial de ITL y de soluciones para la carga de Exolgán. En el centro, el experimentado consultor en logística, Alan Lear*



Presencia del grupo ICTSI. Foto a la izq. Nicolás Scannavini, director comercial global y Javier Ramírez, CEO del Tecon Suape. Foto a la derecha, Juan Pablo Trujillo, CEO de Tecplata



El equipo de Login Logística, de der. a izq. Marcelo Oliveira, gerente regional, Diego Cioffi, Verónica Verle y Javier del Molin, ejecutivos de Argentina. Con ellos, el director comercial de Tecplata, Federico Pellicer. Precisamente, Login incorporó un nuevo buque, el Log-In Evolution que participa del servicio Mercosur, que empezó a tocar las terminales de Tecplata y TRP



El concurrido stand de Kalmar, que presentó uno de sus importantes reachstackers



Antonio Amado, responsable para Latinoamérica del Port of Virginia en Norfolk donde operan cuatro terminales que generan más de mil millones de dólares en impacto económico en la región y más de 400.000 puestos de trabajo



DPWorld y su amplio stand



*Martin McVicar, Director Gerente de la irlandesa Combilift que amplió su presencia en la Intermodal. Detrás, uno de los sorprendentes equipos que instaló en la Intermodal, para consolidar y cargar contenedores, el Combi-CSS*

## Néumáticos resistentes para equipos de movimiento de cargas

Trelleborg tires, parte da Yokohama TWS, presentó al sector logístico sus productos de alto desempeño para los equipos de manipulación de cargas, que reducen costos, dando mejores velocidades con mayor estabilidad y confort al operador. La marca tecnológica de neumáticos y ruedas que ofrece soluciones innovadoras para profesionales del sector agrícola y de manipulación de materiales, cargas y productos de la construcción, estuvo por primera vez en la Intermodal. Allí, se expusieron los neumáticos Trelleborg XP1000, CX940, XP800 – para desarrollos logísticos y portuarios de alto y rápido movimiento y cargas pesadas, exigencias de días de trabajo más extensos con más eficiencia y menos desperdicio-

Alessandro Sacco, director de ventas regional para Sudamérica de Yokohama, junto a Chiara Cianci, gerente de marketing de productos de handling de la compañía, - en la foto- quedaron impresionados por el movimiento de la muestra. *“Venimos a mostrar nuevos productos para el mercado de Sudamérica, combinando la enorme experiencia en neumáticos con tecnología de punta, compuestos duraderos y modelos de bandas para enfrentar las operaciones más exigentes, anticipando las necesidades de los clientes y apuntando a mejorar la productividad y la eficiencia, siempre con vista al respecto del medio ambiente”*, dijo Sacco.

Entre los destacados,- al costado en la foto el equipo de Trelleborg Tires- se presentó el XP1000: ideal para operaciones en almacenes, patios de fábricas y otros movimientos de materiales o para maquinaria de puertos – incluido



remolcadores portuarios y manipuladores de contenedores-. Asimismo, el XP800 que se utiliza para las apiladoras contrabalanceadas eléctricas o a combustión o el CX940 el más nuevo lanzamiento proyectado para equipamientos portuarios de máxima intensidad como reach stackers, respondiendo a la llegada de buques de contenedores más grandes, con la necesidad de cargar y descargar a velocidades máximas y a la vez conducción más suave y con mayor resistencia. También es ideal para la industria pesada. Producido con una carcasa más robusta y diseño de banda de rodaje optimizado, el neumático garantiza estabilidad, excelente tracción y distribución de carga superior, dijeron los ejecutivos.



# La logística para productos sensibles

xpd global, un socio logístico estratégico para cadenas de suministro complejas, también estuvo presente en Intermodal 2024 para reunirse con clientes, socios estratégicos y tomadores de decisiones logísticas. Allí hablamos con María José Garay, directora para Latinoamérica de xpd Global junto a Marcos Vanconcellos, director de la empresa en Brasil- ambos en la foto-. Garay resalta que xpd global ofrece soluciones de cadena de suministro de extremo a extremo para empresas de fabricación globales con atención personalizada, cobertura global y opciones personalizadas para envíos urgentes. Señaló Vasconcellos, que el enfoque único de la empresa permite a los profesionales de la cadena de suministro optimizar las operaciones, obtener plazos de entrega más precisos para envíos críticos y ganar tranquilidad con una estrategia logística integral en Brasil, América Latina y a nivel mundial.

*“Desarrollamos esta especialización para hacer la vida más fácil a los gerentes de logística de empresas globales con cadenas de suministro complejas. Nuestro servicio elimina la necesidad de tratar con múltiples proveedores simultáneamente, al tiempo que garantiza un transporte más rápido y seguro desde el origen al destino y priorizando la gestión de riesgos. Aseguramos un alto nivel de experiencia de nuestros equipos. Además, ofrecemos tecnologías*



*exclusivas para cotización, seguimiento y gestión financiera”, explica María José Garay.*

Durante Intermodal 2024, xpd global Brasil mostró sus servicios logísticos premium a los visitantes. Estos incluyeron una recepción abierta las 24 horas con un equipo dedicado fuera del horario de atención y servicios de transporte aéreo nacional. xpd global, anteriormente conocido como Europartners Group, es un agente de carga mexicano de rápido crecimiento con presencia estratégica global. Con oficinas propias en más de 30 países de América, Europa y Asia, la organización ahora cuenta con el respaldo de más de 1500 profesionales experimentados listos para satisfacer las necesidades logísticas más específicas de las industrias especializadas.

Vasconcellos, responsable de implementar el proyecto de expansión de xpd global en Brasil y ahora Director General en el país, destacó la propuesta de valor, en lo que califica como nichos de mercado para cargas muy sensibles en materia de tiempo. *“La propuesta en su momento fue ofrecer a las empresas soluciones urgentes y reconocidas mundialmente, así como excelentes servicios aéreos nacionales e*

*Marcos Vanconcellos, director de la empresa en Brasil y Marilú Arreola, del área de marketing de xpd global.*

*internacionales. Nuestro éxito nos ha permitido aumentar nuestros servicios y capacidades comerciales incorporando a expertos líderes en logística e industrias especializadas. Estamos dedicados a apoyar el crecimiento de nuestros clientes y tener éxito como socios junto a ellos”, dice Marcos.*

Le comentamos que responder a envíos urgentes, es especialmente difícil en un mercado como América Latina, donde hay mucha burocracia. El ejecutivo destaca que la compañía tiene gente especializada en el lugar indicado en las industrias que trabajan con cargas muy sensibles y donde por ejemplo, la llegada de un insumo puede ser clave para no detener la producción.

La organización se especializa en tres áreas principales: Servicios urgentes: diseñados para maximizar la eficiencia, precisión y certeza en los tiempos de entrega. Carga en plazos críticos: soluciones personalizadas para garantizar una reacción rápida incluso en los plazos de entrega más desafiantes. Transporte de alta coordinación: operaciones logísticas precisas de maquinaria, repuestos y componentes.

Cada área cuenta con profesionales con experiencia en sectores como Automotriz, Aeroespacial, Alta Tecnología, Salud, Percederos.

Dice que el objetivo de xpd global para 2030 es convertirse en la empresa de logística más confiable que brinde soluciones urgentes para el sector manufacturero global, no solo en Brasil y América Latina, sino a nivel mundial



## Valenciaport capacita socios latinoamericanos de AAPA

La Fundación Valenciaport acaba de lanzar una beca para socios activos de la Delegación Latinoamericana de la Asociación Americana de Autoridades Portuarias (AAPA LATAM) del “Máster en Logística y Gestión Portuaria” en España. Se trata de un título propio de la Universitat Politècnica de València (UPV), que se impartirá en modalidad semipresencial y que cuenta con el apoyo de la entidad que reúne a puertos de todo el continente.

Este Máster, que ya se ha impartido con éxito desde hace 32 años, entregará los conocimientos, tanto conceptuales como prácticos, que permitan a los alumnos adquirir las competencias necesarias para desarrollar funciones directivas en el ámbito de la logística y la gestión portuaria. El plan de estudios incluye temas como: el tráfico marítimo; las infraestructuras y medios del transporte; la planificación y gestión portuaria; la gestión empresarial aplicada al entorno portuario; la producción y logística; la estrategia de la cadena de suministro; así como técnicas para la logística y cadena de suministro.

El anuncio fue realizado en Intermodal de Sao Paulo, por Miguel Garín, director de desarrollo internacional de la Fundación Valenciaport y Raquel Kibrit, directora de membresías de AAPA LATAM, - ambos en la foto-. Kibrit manifestó su alegría por este beneficio que se les ofrece a los socios la Delegación Latinoamericana de AAPA, “*La Fundación Valenciaport es uno de nuestros aliados históricos y esta Maestría en Gestión Portuaria y Transporte Intermodal es la posibilidad que cada uno de nuestros socios perfeccione sus conocimientos al alero de una institución de gran prestigio, como son la fundación y la Universitat Politècnica de València (UPV)*”, afirmó la ejecutiva.

El programa lectivo se completa con sesiones monográficas, conferencias, coloquios y visitas a las instalaciones portuarias, a fin de contribuir al desarrollo profesional y personal del alumno.

Para postular a la beca, es necesario ser miembro activo en AAPA LATAM y solicitarlo al correo [gmarcelino@aapa-ports.org](mailto:gmarcelino@aapa-ports.org) / +5512991432158



An advertisement for Nautica del Sur S.A. The background is a photograph of a port with several large cranes and a ship. In the top right corner, there is a logo for NDS (Nautical Development Services) consisting of a white shield with the letters 'NDS' in black, and the tagline 'we know how.' below it. At the bottom right, there is text in Spanish: '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'.

# Porto do Açu; donde la transición energética empieza

**D**os elementos sobresalientes: Una administración privada para un complejo portuario y polo industrial especializado en energía, minerales y cargas de proyecto y que también va por los agronegocios. Además, mientras es el brazo logístico y de provisión de la “Bacia de Campos” -parte del gran desarrollo petrolero y de gas de Brasil -al mismo tiempo estampa su marca de “aquí se inicia la transición energética”. Y es en serio. Así se presenta Porto do Açu, un impresionante complejo portuario industrial al norte de Río de Janeiro, que aprovecha su estratégica ubicación en la región sudeste, responsable por 54% del PBI del país y que se ve imparable. Así como el estilo de Vinicius Patel, director de Administración Portuaria del Porto do Açu, - en la foto- en nuestra charla en el ámbito de la Feria Intermodal de Sao Paulo. Fue uno de los



concurridos stands de complejos portuarios brasileños que se muestran año a año en la incomparable muestra organizada por el Grupo Informa.

Porto do Açu Operações, sociedad entre Prumo y Port of Antwerp International, es responsable por el gerenciamiento y el desarrollo del complejo portuario industrial. Prumo Logística es el holding responsable por el desarrollo estratégico.

El Puerto tiene la base de apoyo de offshore más grande del mundo, un cluster top en materia de trabajos subacuáticos para la construcción e inspección submarina incluyendo dos fábricas para tuberías flexibles y una de rígidas, una terminal petrolera que mueve 30% de las exportaciones de petróleo del país y la única terminal privada que puede operar con los Very Large Crude Carriers (VLCC), ofrece servicios integrados, con



## TUS PROYECTOS EN MOVIMIENTO

EL MUNDO TE ESPERA

**TERMINAL ZARATE**

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**

infraestructura para amarrar unidades de apoyo, de perforación, o plataformas.

Patel comienza destacando que en poco tiempo, el complejo se convirtió en un ecosistema con una plataforma de negocios integrada, ofreciendo en un mismo ámbito jugadores líderes en sus sectores que aumentan la competitividad del país. Números que dicen mucho: 84.6 millones de tons manejadas en 2023, - cuando en 2022 movió 56 millones- y este año espera crecer 50%, con 11 terminales privadas que pueden estar operando más de 40 embarcaciones al mismo tiempo. Todo en 44 kms2 de área, con acceso al agua desde múltiples formas y un parque de 3 GW generados a LNG. Ya son 23 empresas instaladas - varias de clase mundial-, cada una con sus subcontratadas. Algunas son del propio grupo controlador Prumo – a su vez controlado por el grupo de inversión americano EIG especializado en infraestructura- que trabajan tanto dentro como fuera del puerto. Si el desarrollo es enorme, la capacidad de incorporar más sectores, plantas e inversiones es aún más grande. Por ejemplo, 47% del complejo está ocupado. Asimismo quedan 17 kms de líneas de muelles para construir, de hecho hoy esta operando a menos de la mitad de esa capacidad. Si vemos Santos, opera con 13 km, 200 años después de su nacimiento.

En ese sentido los agronegocios y le economía verde están allí con una estrategia para convertirse en líder en la transición energética y green port, en serio. Ya tiene



diversos licenciamientos y reconocimientos en esta materia a nivel local e internacional. Para Patel, no se trata de cambiar la matriz, sino de ser protagonistas en la transición y ya lo está haciendo.

Entre las terminales están VAST, Ferroport, GNA – alianza entre BP, Siemens y SPIC- NTF de BF y DOME. VAST tiene contratos con grandes operadores como Shell, Equinor, Petrobras, Petrogal, Total, PetroChina y Cnooc, con una capacidad de 1.2 millones de barriles por día. 40% del petróleo que fue exportado por Brasil pasó por el puerto. Esto es más de lo que movieron las terminales de Petrobras. Todos los players que producen en Brasil – excepto uno- son clientes del puerto.

Al estar cerca de las cuencas de producción, en el puerto se desarrolla todo un hub de producción y provisión de partes o servicios como las líneas que conectan los pozos y plataformas. De hecho 70% del soporte de la cuenca está concentrado en Açú. La base de apoyo permite operar 15 embarcaciones simultáneamente.

**login.**

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

Entre en contacto con nuestro equipo.

+54 11 4119 9100  
comercial.regional.bue@loginlogistica.com.br

Este desarrollo se hace paralelamente a la reserva de 40 km<sup>2</sup> dedicada voluntariamente a la preservación con más de 20 programas de monitoreo. Se trata de la más grande reserva privada del país con desarrollo de turismo sustentable, educación, desarrollo de la economía local, con un hub de investigación científica y sustentable con plantaciones con más de 500 mil semillas de capacidad de producción por año.

Ferroport, la alianza de Pruno con Anglo American, es una terminal de manejo de mineral de hierro, - en la foto- la cuarta privada del país con una capacidad nominal para operar 10.000 tons por hora. El contrato es por 25 años por un volumen de 26.5 millones de tons por año. Este desarrollo tiene la particularidad que la carga baja de Minas Gerais en un ducto de 529 kms. garantizando sustentabilidad y eficiencia en la operación con un sistema de bombeo y frenaje cercano al puerto con mantenimiento de humedad y secado necesarios. La terminal recibe navíos de 180 mil tons. - el canal de 25 metros permitiría operar Valemax de 330 mil tons.-

GNA -BP SIEMENS Spic- es el parque termoeléctrico a LNG más grande de Latinoamérica, - foto abajo- responsable por el 17% de la generación de energía de gas natural del país. Cuenta con tres líneas de producción suficiente para abastecer a 16 millones de personas. Asimismo, el puerto tiene una terminal de regasificación de LNG, la primera privada en su tipo en Brasil con capacidad para manejar más de 28 millones de m<sup>3</sup> por día de gas natural.

*"Como puerto tenemos tres responsabilidades, la administración del área, la operación*



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 SUBPETROLERA SA - NATIONAL SHIPPING SA



de la terminal y el desarrollo industrial, con 44 kms listos para recibir inversiones con todos los servicios desplegados", explica Patel. Además resalta que como puerto organizado, hay una actividad permanente de gestión con la comunidad. El puerto tiene concentrado todo, a la Prefectura, bomberos, policía, vigilancia. La estiba es privada, los gremios tradicionales están fuera y los contratos se manejan de acuerdo a la ley de trabajo de Brasil.

El canal de acceso de 20 kms – 12 millas- se mantiene a 25 metros y eso se hace 100% con fondos del puerto. Está entre los primeros puertos que más draga en Brasil y eso que tiene un calado natural de 17 metros.

#### Administración Portuaria Privada

Como administrador portuario privado, le preguntamos a Patel cómo se hizo y cómo se hace para pensar en desarrollos e inversiones de los distintos sectores en un contexto tan impredecible. *“Si vemos que el primer barco que operó fue en 2014, lo que hoy tenemos es el reflejo del trabajo que se planteó con un plan director 50 años para adelante, pensando en la industria nacional e internacional y haciendo un ejercicio de previsión a 30 años, trabajando a partir de la realidad,*

## Gestión, Transformación y Planificación Estratégica

PUERTO ROSARIO



ENTE ADMINISTRADOR PUERTO ROSARIO

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





potencialidades, limitaciones. Por eso de los 44 kms tengo mapeado donde estará el desarrollo automotriz, siderúrgico, eólica y de apoyo eólico off shore, - aquí por ejemplo se necesita una industria metalúrgica en el puerto- entre otros y defino la prioridad y allí avanzamos con el plan de trabajo”, explica.

En Brasil, los plazos para aprobar cuestiones que tienen que ver con el medio ambiente llevan mucho tiempo. Por ejemplo, tres a cinco años en el caso de un nuevo emprendimiento. De allí que Patel en la previsión de un sector o industria que llegue al puerto, ya trabaja antes para hacer los estudios y habilitar el lugar, entonces cuando una planta quiere instalarse ya tiene una área licenciada. Por ejemplo, ya tiene la licencia para hidrógeno verde como hub y derivados de carbono.

### Pasos hacia la transición energética

Como un polo de energía, Patel es claro: Porto de Açu trabaja fuerte en una estrategia de flexibilidad. “Lo ideal es que estemos preparados y seamos flexibles para ser verdes, por eso la estrategia es de transición, no una mudanza. Cada día vamos haciendo cambios”, puntualiza.

Se apunta a la competitividad de captura de esa energía para conversión en hidrógeno. Por ejemplo, la nueva térmica funciona con 50% de hidrógeno verde en sustitución gas. “Estamos planificando, pensando que vamos a producir energía con menos carbono y más energía verde. Nuestros activos

están direccionando en ese sentido”, insiste. No apunta a ser un hub de “exportación de hidrógeno”, como quizá se plantea en los complejos portuarios del nordeste. Tiene su propia estrategia de transición energética, - ver imagen- con el hidrógeno como elemento que va uniendo distintas partes con la conciencia de que ese insumo está en esa cadena y que se precisa de una flexibilidad de origen y materia prima para llegar y aplicar ese hidrógeno para producir y proveer localmente y al exterior. Esto con planes específicos para llegar a energía verde desde distintas matrices que llegan a la térmica, eólica offshore o solar. Trabajando para ser un hub de hidrógeno verde y derivados de carbono, es un camino intrincado que desarrolla por ejemplo con hidrógeno azul de origen gas con captura de CO2. Avanzando con la cadena de amoniaco con captura



**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](mailto:inforio@riopar.com.ar)

de hidrogeno, y la combinación para llegar con urea y fertilizantes. Con metanol a partir de hidrógeno, y captura de CO2 reconvirtiendo la molécula y obteniendo metanol en base a carbono.

Otro recurso para aprovechar son las 300.000 has de área productiva en torno al complejo, que pueden reconvertirse en biomasa para procesar biogas o biometanol y alimentar más la cadena.

Allí también entran proyectos de producción de energía solar o eólica off shore.

Explica que si bien en el noreste la producción de energía solar es más fuerte por la ubicación geográfica, si se tiene en cuenta la tasa de distribución, esa misma ubicación hace que sea mucho más cara, porque se encuentra a 3000 km del mayor consumo energético de Brasil que está en el sudeste del país. Precisamente donde se ubica Porto do Açu. Eso hace que producir allí para el consumo local lleva sentido a los proyectos de desarrollo, como las térmicas instaladas o los proyectos eólicos off shore con energías certificadas. Por ejemplo, hay cinco empresas internacionales que han sido licenciadas por el gobierno para el desarrollo

de 14 proyectos eólicos marinos en el sudeste de Brasil. Para que sean realidad, tres elementos son claves, dice Patel, una logística y una zona de producción cercana y flexibilidad para la distribución.

Uno de los problemas del hidrógeno y otras energías, es que necesitan mucha agua y en muchos casos compiten con el consumo humano. Patel advierte que el complejo cuenta con áreas de amplia disponibilidad de agua renovable ya licenciadas. Parte de esa agua es reutilizable. Por ejemplo, la que se utiliza en el ducto para traer el mineral de hierro. *“Aquí tengo un uso directo, se toma el agua industrial, se procesa y utiliza la energía sin afectar fuentes de agua dulce, aprovechando energía verde para generar productos e insumos que Brasil y el mercado internacional precisa”*, explica. Por ejemplo, esto permite al puerto ser parte clave en la cadena de descarbonización del acero. En su planta de HS HBI, el puerto será proveedor neto cero para la industria del acero del futuro. Asimismo, de la cadena de fertilizantes hidrogenados. Esto es muy importante. El año pasado Brasil importó gran parte de este insumo.

Fraccionamiento de metano, hidrógeno y CO2, captura



este último y termina transformando ese hidrógeno fósil pero menos contaminante en hidrógeno verde.

Claro que a veces estos avances no se entienden desde los reguladores. En ese sentido, advierte el ejecutivo que en los indicadores del costo, no es el puerto el que incide negativamente ya que está dentro de la matriz energética. *“El costo es una ecuación con la que los Estados deben trabajar para que cierre el sistema. Por ejemplo, hoy, a pesar de ese potencial renovable de Brasil, la molécula de energía más barata, es la que*

*sale del Pre sal, transbordando en el puerto de Açú hasta China para que vuelva de allí como gasolina. Aquí esta faltando una mirada sobre regímenes fiscales, cuestiones que los Estados deben mirar atentamente y nosotros trabajamos para que esa mirada se profundice. No hay que olvidar que América del Sur será el polo energético de provisión por lo menos para Europa, pero vamos a paso muy lento respecto a la organización regulatoria para alcanzar ese objetivo”, cierra.*

## Desguace sustentable

Durante la Intermodal, la gente de Porto do Açú dio detalles del primer trabajo que tiene que ver con su estrategia de convertirse también en el primer hub de desguace de equipos vinculados a la exploración offshore en forma sustentable del país.

Esto es a partir de la recepción de la unidad flotante de almacenamiento y transferencia P-33, iniciando la ejecución de un contrato con Petrobras. Está será la primera de tres unidades de la petrolera que atracarán en el puerto.

El acuerdo prevé, entre otros servicios, disponibilidad de muelle para las embarcaciones, limpieza de casco y destinación de residuos y efluentes.

Las directrices para encarar este tipo de servicios, dice la empresa, tienen que ver con un modelo sustentable con acciones de minimización de generación de residuos y prevención de impactos a la biodiversidad, pautadas en principios de economía circular con reaprovechamiento de materiales y equipamientos.

*“Queremos viabilizar en Açú una plataforma de excelencia en lo que es el “desarmado” de equipos sustentable, siguiendo las mejores prácticas internacionales y ofreciendo contenido local para la fase final del ciclo de exploración y producción”, resalta Eugênio Figueiredo, CEO de Porto do Açú.*

La etapa actual de amarre de equipos en ejecución para Petrobras, implica liberar áreas operativas, ofrecer flexibilidad de ventanas, mejores prácticas de seguridad y gestión ambiental. *“Tener una unidad de producción o exploración atracada en Porto do Açú puede ser de un costo hasta cinco veces menor y mucho más segura que*



*en alta mar”, agrega.*

Para Alex Murteira Célem, gerente general de UN-BC (Unidad de Negocios de Exploración y producción de la Cuenca de Campos) de Petrobras, *“la alianza con Açú viabiliza la realización de servicios necesarios al retiro de las unidades para los astilleros donde se dará el desmantelamiento verde, en un ambiente controlado y con equipo reducido, atendiendo al compromiso de Petrobras con la sustentabilidad durante todo el ciclo de vida de sus unidades”.*

El pré-desguace, prevé la retirada de Topside, Upcycling de equipamientos, inertización y limpieza de líneas y tanques.



Los diferenciales del puerto tienen que ver, entre otras cosas, con su proximidad a la Cuenca de Campos, posibilidad de amarre de muchas unidades y equipos por mucho tiempo, licencia y capacidad para remoción de bio incrustaciones, centro de control unificado para gerenciamiento de riesgos y emergencias, e integración con la logística de residuos existente en el país.

Consultamos a Patel si esta no es una actividad que tradicionalmente se hace en lugares cuestionados respecto a los derechos sociales – son patéticos los casos que se ven en países como India o Bangladesh donde con la llegada de una embarcación a desguace afluyen miles y miles de personas sin ningún tipo de protección-.

El directivo advierte que esta actividad ha cambiado especialmente porque hay fondos que sólo respaldan determinadas empresas en la medida en que operen de acuerdo a los derechos sociales y las medidas de seguridad como lo marcan las convenciones de Basilea y Hong Kong. Hay casos como en Jamaica y Bélgica – aunque en este caso para unidades menores- que trabajan en un área específica con todo el control y el registro de la gente.

*“Açu tiene una de las mejores infraestructuras del país para apoyar de forma sostenible a la industria de desguace de equipos de petróleo y gas; con amplio calado, área disponible con acceso directo a muelle en un cluster de servicios que reúne diversos proveedores para apoyo portuario y marítimo”, completa.*

Hoy el emprendimiento tiene disponibilidad para atender simultáneamente tres plataformas para actividades de pre desmantelamiento, con potencial para ocho en menos de un año.

Además de Petrobras, hay otras operadoras que iniciaron conversaciones con el puerto para la ejecución de este tipo de servicios.



## NUEVO DEPOSITO FISCAL PARA EXPORTACION

### DEPOSITO FISCAL INTEGRADO











- ▶ 5.040 m<sup>2</sup> cubiertos / 3.300 m<sup>2</sup> 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



INTERNATIONAL TRADE LOGISTICS  
A member of PSA GROUP



EXOLGAN  
CONSORCIO EMPRESAS  
A member of PSA GROUP



EXC LOGISTICA  
A member of PSA GROUP



LPI LOGISTICS PLATFORMS INVESTMENT  
A member of PSA GROUP

## Más capacidad para la terminal multipropósito

El Porto do Açu inició este mes las obras para la expansión del muelle y el dragado para la implementación de un segundo sitio de atraque para la Terminal Muticargas (T-MULT). La conclusión de esta fase de expansión está prevista para el segundo semestre del año y permitirá la operación de dos buques de gran porte en forma simultánea. Así el sitio pasará de 340 a 500 metros. Al mismo tiempo, el dragado que se inició en febrero garantizará que todo el trecho tenga la misma profundidad de 13,1 metros. Esto permitirá que la capacidad de movimiento de la terminal en primer término, aumente a 2,7 millones de toneladas anuales. *“Considerando también la expansión del área de almacenaje, podremos duplicar esa capacidad durante los dos próximos años”*, dice João Braz, director Comercial y de Industrialización de Porto do Açu.

La capacidad de expansión de T-MULT lo diferencia de los otros terminales brasileños que están dentro de los centros urbanos con congestionamientos terrestres y marítimos, agrega la empresa.

La inversión prevista en ambas obras supera los US\$20 millones. Si a esto se le suman las obras en patios y capacidad de almacenaje,

galpones, y nuevos equipos, podría llegar a US\$60 millones en tres años, con 200 mil m2 de área total de almacenaje.

La ampliación de los giros aumenta la capacidad operacional de la terminal para atender las operaciones de coque, carbón y abre espacio para nuevas cargas vincu-

ladadas al agronegocio como el movimiento de granos y fertilizantes.

En 2023, la terminal movió 2,1 millones de toneladas, 33% más respecto al año anterior, incorporando al portfolio nuevas cargas. La terminal opera hace ocho años, moviendo graneles sólidos y carga de proyecto.

Para Patel, se trata de una terminal que además se usa como experimentación de nuevas cargas, *“una vez que madura un sector logístico como carga agrícola o fertilizante ahí lo desarrollamos”*, señala. Con tantas plantas en el hinterland, uno de sus fuertes es el movimiento de cargas de proyecto.

Las ventajas de operar allí son enormes, desde utilizar las vías propias del puerto.



Por ejemplo, una planta térmica requiere de grandes equipos como turbinas de 380 tons, lo que implica una compleja logística. En Açu, desde el desembarco hasta el punto de instalación, esa carga puede estar en menos de 48 horas, sin afectar a nadie. Si se compara, por ejemplo, con el caso de una térmica a 100 kms., el transporte de turbinas, utilizando un remolque de 118 ruedas, puede llevar un mes y medio, debido a las restricciones clásicas de seguridad. Además, la expansión de T-MULT prevé captar la demanda para manejar minerales raros, como concentrado de litio y cobre, añaden fuentes del puerto.

An advertisement for the Argentine Merchant Marine. The background is a large Argentine flag. In the center, a blue and white cargo ship is sailing on the ocean. On the left, there is a circular logo with a globe and the text "CENTRO DE CAPITANES DE ULTRAMAR" and "OFICIALES DE LA MARINA MERCANTE". At the top, the text reads "Por una Marina Mercante de bandera argentina. Para que el transporte y la pesca estén al servicio de la Nación." At the bottom right, contact information is provided: "Av. Independencia 611, CABA - C1099AAG", "Tel: +54 11 4300 9700 al 03 / Fax: +54 11 4300 9704", and "info@capitanes.org.ar / www.capitanes.org.ar".

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

# Argentina: ¿Tiempos modernos con una logística que atrasa?

## No desesperar: las soluciones están al alcance de la mano

Escriben: Sergio Borrelli y Ricardo J Sánchez

### Resumen

Argentina está envuelta en problemas de diferente índole que atrasan su desarrollo. Si bien parte de los problemas son de orden global, es necesario observar que el mundo también atraviesa grandes dificultades; las crisis se han vuelto recurrentes, y la incertidumbre ya forma parte de lo normal. Pero el mundo finalmente avanza. Cambia, se adapta, cambia la inserción internacional de los países, pero Argentina se mantiene atrás en varios aspectos.

La logística ocupa una parte del contexto argentino, a la que no suele prestarse mucha atención. Sin embargo, es clave, por estar en el corazón de la producción, el comercio internacional y el desarrollo del país.

En Argentina, la logística enfrenta dificultades diversas y al mismo tiempo tiene la llave para resolver problemas. Los de la logística deben ser resueltos a la brevedad, para apoyar decididamente a la producción,

el comercio, empleo y para solventar el ingreso de divisas.

Atento a las dificultades de orden presupuestario y fiscal del país, las políticas públicas deben prestar atención a la logística, visto que las grandes decisiones en este campo permitirán al país mejorar sus condiciones del desarrollo. Son decisiones que pueden hacerse sin grandes esfuerzos de índole fiscal y financiero para el Estado, toda vez que gran parte de los aportes lo hacen los usuarios privados con inversiones que se repagan con el beneficio generado.

Las soluciones están al alcance de la mano y, para ello, uno de los roles determinantes lo desempeñan las asociaciones público-privadas para las grandes infraestructuras, como las vías navegables y los puertos, entre otras. Si la implementación no se demora, los resultados son importantes en poco tiempo.

### SEGURIDAD Y EFICIENCIA EN TRANSPORTE FLUVIAL-MARITIMO

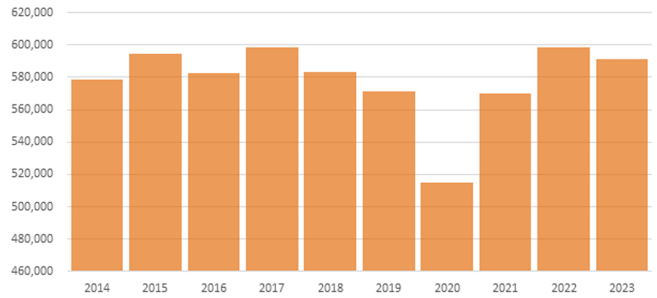
 <b>COMPAÑÍA NAVIERA HORAMAR</b>	 <b>NAVIOS SOUTH AMERICAN LOGISTICS INC.</b>	
<b>-TRANSPORTE FLUVIAL DE CARGAS SECAS, LIQUIDAS Y LPG</b>		
<b>-TRANSPORTE MARITIMO DE COMBUSTIBLES LIVIANOS Y PESADOS</b>		
<b>-ALMACENAMIENTO Y DESPACHO DE COMBUSTIBLES, GRANOS Y MINERALES</b>		
<b>Av Juana Manso 205 - 6to Piso - 1107 - C.A.B.A. - Argentina - Tel.: +54 11 48917700 - Fax: +54 11 43130987 www.horamar.com.ar - info@horamar.com.ar</b>		

## Introducción

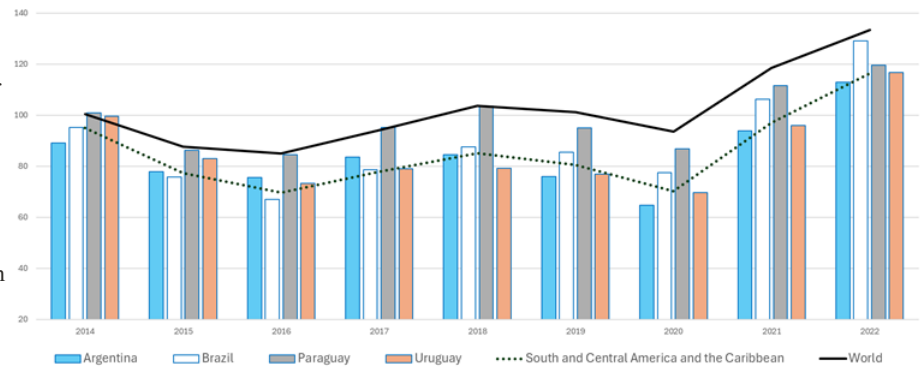
La Argentina está en una situación crítica: acarrea años de pobre desempeño económico, con impacto en altos niveles de pobreza, y se encuentra en una situación fiscal y financiera que entorpece la realización de muchas infraestructuras económicas que son basales al crecimiento. (El gráfico a la der. sirve para observar lo dicho, desde que exhibe un comportamiento del PIB mediocre, repitiendo en 2023 prácticamente el mismo del 2014. Es decir que el PIB del 2023 es apenas un 1.7% superior al del 2014, mientras que el mundo se hubo expandido por encima del 26%.)

El comercio internacional, fuente de empleo, desarrollo y de ingreso de divisas al país, muestra un escaso grado de avance, con dificultades para plantear una reinserción internacional. El valor sumado de las exportaciones y las importaciones creció apenas un 13% en los 10 años desde 2013 a 2022, mientras que el mundo lo hizo al 33% y el promedio de LAC a casi el 17%. Por su parte, los países lindantes, todos superan en crecimiento al de Argentina, como se observa en la gráfica a la derecha.

Las concesiones, que materializan las alianzas público-privadas, también necesitan una actualización y un relanzamiento, para poder suplir por esa vía muchas inversiones que el Estado tiene dificultades para realizar. Lo dicho se observa en la cantidad de años en que las APP han sido dejadas de lado y no renovadas o actualizadas.



Nota: PIB a precios constantes del 2010. Fuente: Banco Mundial



Evolución reciente: 10 años de comercio internacional comparada (índice expo+impo, base 2013=100, en dólares de 2010)



**LO PRIMO**  
INVESTIMENTOS Y DESARROLLO

BAJO TECHO SIEMPRE

## Depósito Fiscal / Depósito Nacionalizado

### 25 años creciendo junto a nuestros clientes

<b>Lo Primo 1</b>	14.000 metros cuadrados cubiertos y 3.000 descubiertos
<b>Lo Primo 2</b>	24.000 metros cubiertos
<b>Lo Primo 3</b>	6.000 metros cubiertos

Tel: 4301 1112 / [info@loprimo.com.ar](mailto:info@loprimo.com.ar) / [www.loprimo.com.ar](http://www.loprimo.com.ar)

---

En pocas palabras, el país se encuentra en una coyuntura desfavorable y, hasta el momento, sin contar con el marco adecuado para relanzarse.

### **Mientras tanto ¿qué cambió en el mundo en el último tiempo?.**

El mundo ha cambiado notoriamente en los últimos años, pero en Argentina hay cuestiones que no lo han hecho, y hoy resultan fuera de época y sin la adaptación necesaria a los nuevos tiempos. El mundo muestra rápidos cambios en el contexto, la logística y el comercio internacionales, y la concepción del desarrollo. Los grandes puertos, las navieras y el entramado logístico se han estado adaptando con rapidez a los cambios observados; algunos cambios son endógenos y otros son externos:

- Hay una presión creciente y necesidad de avanzar hacia la sostenibilidad, trabajando en las causas y los efectos de los daños ambientales y el cambio climático.

Eso se asocia con la redefinición en la generación y el uso de las energías y en las tecnologías y las prácticas habituales del transporte y la logística.

- Las crisis asociadas a shocks globales son recurrentes, que se traducen en fuertes vaivenes de los movimientos comerciales y logísticos.

- Las tensiones geopolíticas y la endeblez de la paz mundial se han intensificado.

Hay cambios en las formas y el esquema de la globalización y se observa un creciente peso de la regionalización. Las rutas marítimas, especialmente de contenedores, van cambiando todo el tiempo buscando adaptarse a los cambios del entorno.

- El cambio tecnológico se ha acelerado, y tiene un impacto notorio en los hogares, las firmas y las instituciones, en el orden nacional, regional y global, de forma tal que ha cambiado el mundo de la logística, en forma muy importante, y en muy poco tiempo.

- Las firmas logísticas asociadas a la movilidad por superficie, por agua o aéreas se están consolidando e integrándose de manera acelerada.

- Los barcos son cada vez más grandes, exigiendo mayores prestaciones en términos de productividad; el movimiento de carga se concentra y desafía las operaciones logísticas y las infraestructuras portuarias y vías navegables

- La logística es determinante para el desarrollo de los

sistemas productivos.

- El funcionamiento de la logística y las decisiones relacionadas exigen actualmente una gran agilidad y capacidad de reacción, tanto de las autoridades gubernamentales como de las empresas y de las fuerzas sociales. Se requiere una gran capacidad de concertar acciones, lo cual forma parte de aquella agilidad. Las visiones de corto y largo plazo deben mantenerse enfocadas y coherentes, atento a los cambios del entorno. *Con respecto al cambio en el tamaño de los barcos*, su aumento progresivo y sostenido es una realidad en al menos los últimos 20 años, agregando una presión adicional a la operación porque exige más patios, más grúas, mayor profundidad de los accesos y muelles y mejor conectividad. En el mundo de la logística internacional que sirve al comercio exterior, la cuestión del tamaño va mucho más allá del tema en sí mismo, toda vez que tiene implicaciones para la toma de decisiones relacionadas con el funcionamiento de la logística y el comercio, conectando a las economías domésticas con la internacional. Se trata de decisiones empresariales, de tipo financiero, operativo y de modelos de negocios, y también decisiones públicas sobre infraestructuras, servicios logísticos y ordenamiento territorial, giran en parte alrededor de cuestiones como el tamaño y tecnología de los buques y el uso de recursos que las compañías navieras hacen de sus flotas.

*Las empresas portuarias, navieras, y de logística van hacia la integración del negocio.* Ello acentúa el proceso de concentración vertical y horizontal que es una realidad en el mundo, y cambias las condiciones de competencia.

*La digitalización y uso de tecnologías más avanzadas llegó al negocio logístico algunos años atrás y, hasta el momento, se mantiene en alto ritmo.* De la misma manera, en el sentido negativo, también se observa una explosión de problemas relacionados con la ciberseguridad y la ciberinmunidad.

Además de gran capacidad de reacción y de iniciativa, el cambio observado en el funcionamiento logístico y comercial exige capacidad de inversiones, de adaptación y versatilidad, la aplicación de tecnologías avanzadas y una mirada fuerte sobre la sostenibilidad.

### **¿Qué cambió y qué no cambió en Argentina?**

Aunque el mundo ha pasado por tantas cosas y se ha ido

adaptando, en Argentina *hay algunos aspectos cruciales para el desarrollo que se mantienen inalterados*. Algunos de dichos aspectos son positivos y otros no.

Desde el punto de vista de los negativos, quizás lo más significativo es que el país sigue en falta en el pensamiento estratégico. Sigue sin haber una estrategia nacional para la navegación, los puertos, la logística y la infraestructura; no se logra establecer una estrategia común, que vaya más allá de las administraciones –del mismo o de distinto signo político– para el desarrollo de la logística interna e internacional.

La Argentina no se siente un país marítimo. La sociedad no lo siente así y, por lo tanto, la dirigencia no lo tiene en sus prioridades, aún con sus 5000 kilómetros de litoral marítimo, la larga extensión de riberas fluviales, la presencia antártica, riquezas marinas como la pesca y los hidrocarburos, que se deben desarrollar y proteger a la vez, están ahí y son necesarios para despegar. Sin embargo, el desarrollo histórico del país muestra claramente que es un país marítimo.

Es cierto que hay problemas recurrentes locales como la deuda, la inflación, estanflación, la debilidad institucional, y temas comunes que se repiten en América Latina como la muy baja tasa de inversión en infraestructura (1% del PBI) y en transporte (0,54%). Pero es llamativa la visión, o falta de ella, que el país tiene de su mar y sus recursos acuáticos: 5t iene el octavo mar en extensión del mundo; buques de ultramar que navegan 500 kilómetros por el sistema fluvial; una extensa red de puertos marítimos y fluviales, vías navegables y servicios de logística que movilizan más del 87% del comercio exterior de mercancías y una porción (todavía pequeña) de las cargas de cabotaje.

*Pero, además, no han cambiado las condiciones de la infraestructura, en los últimos 25 años.* Los buques que arriban hoy al Río de la Plata superan tanto en largo como en ancho las dimensiones del buque de diseño con el que se ha construido la vía navegable.

Los puertos fluviales, incluido los del AMBA, se mantienen a una profundidad máxima de 10 metros, que es absolutamente insuficiente para lo que la progresión de la flota naviera mundial está marcando. En consecuencia, aunque los puertos tengan un buen nivel de eficiencia técnica de las terminales o una adecuada productividad, se enfrentan a un problema estructural que limita el tipo de barcos (su tamaño) que pueden recibir,

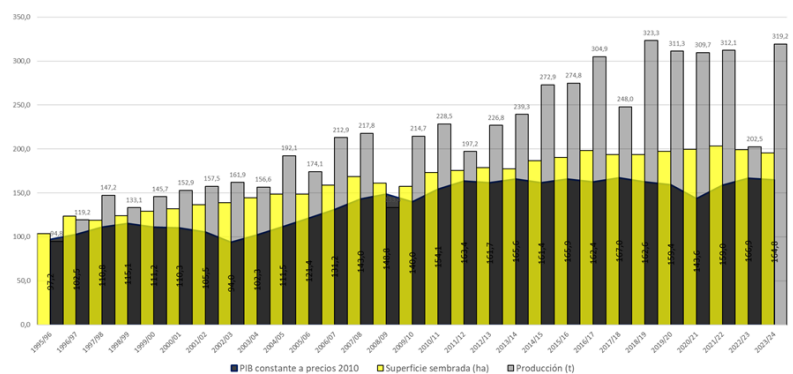
a diferencia de sus competidores. Si ello no se soluciona ya no vendrán los barcos de mayor tamaño y Argentina quedará excluida de los itinerarios que la conectan en forma directa con otras grandes economías del mundo. Hace más de 10 años decíamos que el mundo de los 10 metros (de profundidad) ya era antiguo, pero ya lo era desde a lo menos otros 15 años. Es decir que el atraso ya va para los 25 años, y cada año que el país demora es aventajado por los países vecinos que si lo hacen.

### **Pero también hay aspectos positivos...**

*En primer lugar, se sostiene la gran importancia que los puertos y las hidrovías tienen para la economía y para el desarrollo futuro.* Una Argentina que recupere el camino del desarrollo *ya tiene los activos estratégicos a su disposición*, que solo necesitan las mejoras urgentes que todo el mercado conoce y reconoce.

Con respecto a la hidrovía, se debe recuperar el sentido principal de proveer a la economía nacional pero también a la integración regional, y retomar una larga secuencia histórica de acuerdos y tratados internaciona-

**Evolución: 30 años de la superficie sembrada y la producción agrícola vs. PIB (1994-2023)**  
Índice base 1994=100. PIB, dólares de 2010. Superficie, ha. Producción, tm.



les con la integración como meta.

Desde el punto de vista de los efectos de la hidrovía sobre el crecimiento, son notorios, tal como se puede observar en la gráfica arriba.

Obsérvese que entre las campañas 1995/96 hasta la actual, la superficie sembrada de los principales cultivos del país se duplicó y la producción se multiplicó por más de 3. Ambos son signos positivos en un país que, económicamente, no puede jactarse de mucho. Y si comparamos estos valores con la evolución del PBI, la producción de dichos cultivos se expandió a un ritmo

casi 2 veces superior al del PBI, con todas las dificultades habidas.

Los beneficios de la hidrovía para los granos se expandieron y se perciben en las economías regionales de provincias no ribereñas, que incorporan productos y manufacturas diferentes de los granos y sus derivados, como insumos automotrices, vehículos, arenas, taninos, frutas frescas, etc.

### El puerto Buenos Aires y el conjunto de los puertos argentinos

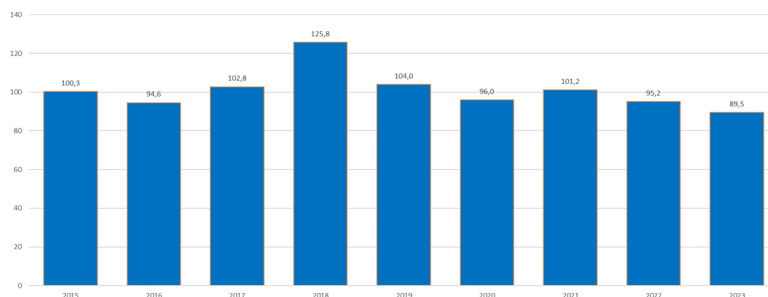
El puerto Buenos Aires se conecta con las provincias por ferrocarril, tiene buena conexión de tráfico fluvial, mantiene las preferencias de los dadores de las cargas, y de las líneas. Es el generador por excelencia de divisas por una buena parte de las exportaciones manufactureras argentinas y por el turismo de cruceros. Al igual que una buena parte de los puertos argentinos, está en una situación que también requiere una urgente modernización y un mayor flujo de inversiones.

Buenos Aires es el principal puerto de contenedores de la Cuenca del Plata, el primero del país por el volumen operado y el segundo de la costa este de Sudamérica después de Santos. En sus terminales recalán servicios directos de las principales navieras que lo conectan con los más importantes mercados, aportando así a la competitividad de los productos exportables argentinos. A su vez, es el principal puerto de cruceros de la costa, lo que le aporta una demanda estacional de alto impacto para la economía turística.

Sin embargo, Buenos Aires no es un puerto que sirva exclusivamente a los intereses de la ciudad. Todo lo contrario, es un puerto nacional: el 65% de las exportaciones que salen por allí provienen de las provincias del interior del país. Es decir, tan solo el 35% se origina en el arco de 150 kilómetros que tiene en el centro al puerto de Buenos Aires.

En los últimos 10 años, la actividad portuaria del AMBA (Puerto Nuevo, Dock Sud y La Plata) ha tenido una caída que se explica fundamentalmente por las dificultades económicas del país. Al mismo tiempo, ha caído también en el ranking regional de conectividad de las cargas marítimas que elabora la UNCTAD, ubicándose en el cuarto puesto de la costa (Argentina, Brasil y Uruguay), como producto de las restricciones macroeconómicas, institucionales, de infraestructura y

Evolución: 10 años de actividad portuaria de contenedores en el Área Metropolitana de Buenos Aires (2014-2023). Índice base 2014=100



de mercado. En 2010, los puertos del AMBA recibían un total de 27 servicios directos de ultramar, que en 2023 se habían reducido a 8 (de todos modos, hay que aclarar que es una tendencia generalizada).

El gráfico arriba muestra la evolución de la actividad de contenedores de los puertos del Área Metropolitana de Buenos Aires.

En su configuración actual, los puertos del AMBA presentan restricciones de infraestructura determinadas por el diseño de los accesos náuticos, que provoca demoras en la navegación y restringe el calado y en consecuencia la capacidad de carga de los buques, lo que atenta contra su economía de escala. Así como tienen una restricción de construcción (muelles fundados a poco más de 10 metros), tienen también la limitación de los 34 pies del canal de acceso.

Ello implica que cualquier decisión respecto al diseño de la hidrovía y los canales de acceso a los puertos, y los de los puertos mismos, van en la misma dirección. No es concebible planear el desarrollo de unos sin considerar el de los otros. De manera similar, en una estrategia de largo plazo, la consideración de un puerto de aguas profundas para la operación de contenedores es imprescindible.

Por tal motivo, es necesario plantear el corto plazo en función del largo plazo. Éste es el reto principal para los que toman decisiones, y para eso es elemental contar con una estrategia marítima, logística y portuaria.

En la mencionada estrategia deben ser considerados todos los puertos del interior fluvial y los marítimos puros como Mar del Plata, Quequén, Bahía Blanca, San Antonio, y el resto de los patagónicos hasta la Tierra del Fuego, las vías navegables en su conjunto, la comodidad con todos los modos terrestres, el desarrollo ferroviario, el perfeccionamiento del modo camionero, la

aplicación de nuevas tecnologías de apoyo al transporte, la introducción de nuevas tecnologías de propulsión para hacer más verde al transporte, y fundamentalmente mejorar la capacidad del Estado para regular la actividad y para gestionar las concesiones: es el mecanismo que mejor ha funcionado para la provisión de infraestructuras, como se ve en el caso de las hidrovías y los puertos.

En resumen, existen grandes retos tanto para el corto como para el largo plazo.

### **Las soluciones están al alcance de la mano**

La logística provee herramientas idóneas para lograr mejores marcas del desarrollo económico y el comercio internacional. Para poder lograrlo, es imprescindible partir de un marco muy claro, que estructure el camino al desarrollo. El punto de partida ineludible es una estrategia nacional para la navegación, los puertos, la logística y la infraestructura, que hasta el momento no se logra establecer. *Una estrategia para el desarrollo de la logística interna e internacional, que no cambie con las administraciones y sea coherente con las decisiones a tomar en lo inmediato.*

El pensamiento estratégico tiene que liderar las decisiones trascendentales de la logística nacional y la internacional, entre las que se encuentran las concesiones de las terminales portuarias y el dragado y balizamiento de los canales troncales, desde el ingreso marítimo hacia el interior. Para ello es imprescindible pensar a la logística nacional como un único objeto: el conjunto del sistema de transporte y de las cadenas logísticas para los próximos años. Considerar “estratégicos” al mar, las vías navegables y los puertos (con su conexión interior) es clave para la reactivación, para la recuperación post pandemia, para el ingreso de divisas, y claramente para la preservación de la dotación natural y el progreso para las generaciones futuras.

Otra vez, no es tiempo de discusiones estériles. *Argentina necesita un mejor Estado, sin más dilaciones: su rol es crucial para el éxito.* No hay espacio para discutir sobre falsas alternativas de estatización o privatización, sino convocar a la inversión privada a través de los instrumentos adecuados que permitan el otorgamiento de concesiones transparentes que aseguren el arribo de las inversiones necesarias, a la mayor brevedad posible.

La hidrovía y los puertos son cruciales para la eco-

nomía, y requieren una resolución urgente. Se debe considerar a los prestadores privados –los operadores de terminales y las compañías de dragado y ayudas a la navegación– y tener en cuenta que, como tales, tienen aspiraciones razonables de rentabilidad. El Estado debe tener la capacidad de gestionar los controles y la regulación. *Esta es la conjunción en la que gana la sociedad y que es el mejor apoyo para el desarrollo económico.*

Ahora sólo resta resolver con coherencia el corto plazo. Pero una verdadera estrategia marítima, portuaria y logística es comprehensiva. En resumen, una estrategia es necesaria, y para su elaboración son bienvenidos los disensos creativos, y hasta los intereses del sector. Pero para que funcione de forma positiva se requiere que exista un debate genuino, informado, respetuoso y con unos fines compartidos y objetivos comunes.

Por tratarse tanto la hidrovía como los puertos fluviales y marítimos del país, entre ellos el puerto Buenos Aires, de activos estratégicos para el país, el Gobierno nacional tiene la capacidad de encaminar adecuadamente el futuro inmediato y el largo plazo al mismo tiempo. Para ello, concomitantemente se plantea la cuestión financiera.

El Estado nacional puede instrumentar las decisiones claves para la mejora de la navegación fluvial, mientras que desde tiempo atrás los gobernadores reclamaron regionalizar una decisión estratégica a nivel nacional, al tiempo que algunas jurisdicciones se quedaron afuera, y deberían ser integradas a futuro. Similar situación se observa para los puertos y los terminales que requieren planes de inversión y concesiones.

En tal marco de tantos y grandes desafíos, y con una restricción presupuestaria tan fuerte, la cuestión financiera es un aspecto clave, así como también la instrumentación de las obras necesarias. En este sentido se destacan: 1) las obras en las vías navegables, desde que existe el sistema de concesiones, *no han dependido de la financiación del Estado*; por tal motivo no se necesita inyectar plata del Estado nacional para hacer las obras, ya que estas se repagan con el sistema de aportes de los privados. Para ese fin se convoca a concesiones por periodos largos, de modo que las obras se pueden repagar en el tiempo.

2) se requiere un sistema de concesiones actualizado y realista. El mundo ha aprendido mucho del sistema de concesiones en los últimos 30 años y existe una



experiencia rica para evitar el estrés que se ha vivido en aquellas primeras concesiones. No puede ser tan estresante la renovación. Debería preverse un sistema previsto que permita las prórrogas o lo que se considere oportuno cuando hay satisfacción con los prestadores. Tal situación debe quedar planteada en la concesión madre, con todas las garantías, con planificación, como corresponde.

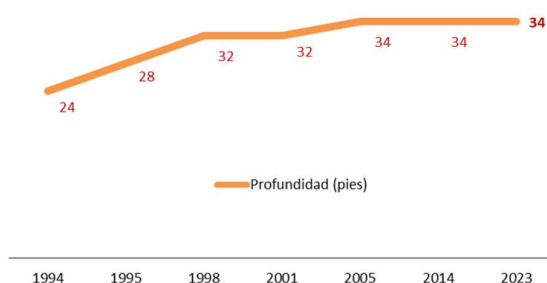
Hace muchos años que Argentina tiene la misma profundidad en la vía troncal. En el puerto de Buenos Aires la profundidad es la misma desde hace varias décadas. El gráfico a la derecha muestra la evolución reciente de la profundidad de los accesos marítimos a los puertos fluviales.

También es preciso pensar en el marco regional, ya que Buenos Aires está en la Cuenca del Plata: las líneas que recalcan en puertos de Argentina también van a tocar Montevideo y los del sur de Brasil. Dentro de ese contexto, es importante lo que hagan los demás puertos, pero en realidad el problema no es de los demás, sino más bien qué es lo que se hace en Argentina. Con la población y el potencial de Argentina, el futuro se define por las acciones propias, y no tanto por lo que hagan los demás. Hay espacio para que todos crezcan, empezando por casa.

Por otro lado, hay que tener en cuenta, que nadie va a tomar una decisión, en cada uno de los puertos, si no tiene claro cuál va a ser la decisión en la vía troncal. Es decir, todo está sujeto a los planes de profundización de la vía navegable.

Entonces, lo que se necesita es decidir una política de profundización para la vía troncal empezando por el Río de la Plata: si se profundiza, no sólo se van a beneficiar los puertos de Buenos Aires, sino también la salida de la cosecha, lo cual se pudo verificar cuando hubo restricciones de calado en el gran Rosario y había más profundidad en el Río de la Plata. Desde los puertos del AMBA salen aproximadamente el 50% de las mercaderías con servicios directos a los puertos de destino, el resto lo hace transbordando en algún puerto hub. Esta situación solo podrá ser al menos conservada siempre que la infraestructura tanto en vías navegables como en puertos se mantenga a la altura del resto de los puertos de la costa este de Sudamérica, que integra el itinerario de los buques portacontenedores que arriban a nuestro país. Por lo tanto, la profundización del Río de la Plata no

Evolución: 30 años de la profundidad de la vía navegable principal (1994-2023) en pies



sólo tiene un beneficio de incidir en los puertos del área metropolitana, de definir a qué profundidad van a poner sus muelles o sus canales de acceso; sino que además tiene el beneficio de permitir que fluya el tráfico Up River.

Un aspecto muy importante para tomar en cuenta es que las principales dragadoras del mundo están interesadas en la hidrovía; el reciente interés manifiesto del USACE vuelve a ratificar la potencial presencia de los más grandes del sector. Asimismo, que ya hay concesionarios en el AMBA que son de primer nivel y están entre los principales operadores portuarios del mundo, como ocurre en Buenos Aires, Dock Sud y La Plata.

Las pruebas evidentes de qué hay interés están, ahora hay que poder crear las condiciones para que esas empresas inviertan y se modernicen, más allá de estar y quedarse haciendo negocios defendiendo una ecuación económica. Pero para que se atrevan a invertir y presenten un proyecto que pueda resultar interesante, hay que darles tiempo; y ese tiempo puede brindarse con nuevas concesiones, haciendo un nuevo concurso prórroga con los que ya están, si son aptos para quedarse. Esto se resuelve en el mundo por esas vías, sólo que hay que hacerlo de forma transparente.

*El comercio y la producción argentina necesitan un mejor sistema logístico, que cuenta con las bases necesarias para lograr un avance extraordinario en poco tiempo y sin grandes esfuerzos fiscales. Solo resta poner en marcha los mecanismos administrativos.*

**MEGATRADE**

# Seguí informado!

**Mira todo nuestro contenido  
también en digital**



**Ingresa a nuestro sitio web**

**[www.revistamegatrade.com.ar](http://www.revistamegatrade.com.ar)**