

Newsletter

Ingresa a nuestra web

Envianos un mensaje

Seguinos en nuestras redes



Nos acompañan

EXOLGAN
CONTAINER TERMINAL

PLATAFORMA DE OPERACIONES MULTIMODALES

Alberto 1780 (B1871ESF)
Dock Sud - Avellaneda
Buenos Aires - Argentina
Tel.: (54.11) 5811.9100

www.exolgan.com.ar

Es una Empresa del Grupo **INTERNATIONAL TRADE LOGISTICS**

ONE
OCEAN NETWORK EXPRESS

"AS ONE, WE CAN."

Promovemos la calidad como una herramienta de gestión para la mejora.

La calidad, nuestra filosofía de trabajo.

Ocean Network Express Argentina S.A.
Boulevard 680 18th Floor (C1106ABJ) CABA - Argentina
Phone: +54-11-5172-5919
www.one-tnh.com

Nuestro trabajo es su tranquilidad

ROSARIO PILOTS
ARGENTINA

San Lorenzo 1333, 3º Piso, Of. "A"
(2000) Rosario, Santa Fe, Argentina
Tel/Fax: (54-341) 448-3628
(54-341) 421-5883
E-mail: pilots@rosariopilots.com

30 AÑOS
DE PASIÓN POR
NUESTRO TRABAJO

Lifting Global Trade™

APM TERMINALS

COMERCIO INTERNACIONAL

Estudiá en ICBC  Fundación

Consortio de Gestión del Puerto Dock Sud

NDS SERVICIO DE PRACTICAJE
NAUTICA DEL SUR S.A.

CENTRO DE CAPITANES DE EL TRAMPA
Y
AUXILIARES DE LA MARINA MERCHANT

Assekuransa

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

TERMINAL ZARATE
PUERTO

Vicentín, rescate o causa nacional

En medio del bombardeo de datos sobre la Pandemia, aparece en la vida de los cada vez menos “aislados” argentinos, los informes del “Caso Vicentín y el comercio exterior de granos”, conceptos que hasta el momento eran desconocidos por la gran mayoría de los ciudadanos. Y dale que va, como en otros tantos temas, analistas que fracasan en sus pronósticos y periodistas en general, tratan de mirar la foto del día, ya que “el negocio” está en la rosca que proponen a los políticos, empresarios y gremialistas en cada momento y no ver toda la película; más en un país con situaciones tan cambiantes: lo que se dice un día se niega al otro. Así no conviene hacer retrospectiva y menos pensar en prospectiva.

Hace unos días un escritor que reside en New York pero desde hace muchos años muy interesado en el devenir de la Argentina, - hobby extraño- señalaba en “La Nación”, su sorpresa por la mirada extrema que tienen los argentinos sobre su país: o es el mejor del mundo – y si no lo es, se trata de una confabulación- o por el otro lado creen que no tiene destino y es el mayor fracaso al repetir una y otra vez los errores políticos y económicos. Dicho escritor, ve este dato como algo poco común respecto a otros países, cuando, dice, en realidad la Argentina no es una cosa ni la otra.

Por estos días respecto a “soberanías alimentarias” y “Vicentines” se vuelve a repetir la experiencia. Miles de links con expresiones de uno y otro lado aparecen en las redes sociales, hasta el hartazgo. Desde la gran cruzada nacional por la expropiación o que vamos camino a Venezuela.

Mirando un poco la película; en diciembre, el presidente de la Nación había convocado a distintas figuras del “quehacer nacional” -desde la Iglesia hasta al más famoso conductor televisivo, pasando por el presidente de la Federación Agraria y de la multinacional Syngenta- para presentar el Plan Nacional contra el Hambre anunciando además la creación del Consejo Federal Argentina contra el Hambre y el



Observatorio Nacional Contra el Hambre. Muy bien, no puede haber hambre en un país que produce alimentos para cientos de millones, es el latiguillo obvio....

Quien tuvo un papel central en el encuentro, fue el excepcional escritor Martín Caparrós, quien impactó al presidente con su libro “El Hambre”, y quien plantea el concepto que para que no falten alimentos en el país, hay que cambiar el modelo que hace décadas privilegia sembrar para “venderle comida a los cerdos de China”. Más allá de la simplificación. Como si esa fuera la causa del hambre en la Argentina. Es decir: Demos de comer a los argentinos primero, antes de sembrar soja, trigo, maíz, girasol, etc; para procesar y vender al mundo, con o sin valor agregado desde el polo industrial más competitivo del país. Como si fueran excluyentes.

Al final esto de que necesitamos dólares es una mentira....

De alguna manera aparece en la TV hoy el concepto de “soberanía alimentaria” que se viene escuchando ya antes de la pandemia de parte de toda una serie de ideólogos, militantes, funcionarios, legisladores, etc; debate que quizá antes podía quedar relegado a una acalorada discusión de café o de unidad básica, churrasco mediante entre políticos y gremialistas, pero que aquí y ahora es “política de Estado”.

Claro.... a la Argentina.

El hecho de que éste sea un gobierno con varios “compartimentos” estancos o no tanto, incluso con ministerios adjudicados a cada “ala política” –como pasa en distintos gobiernos, se designa mucha gente que no tiene idea de los temas que debe manejar, pero tiene prioridad porque responde a determinado sector- exige una interpretación extra de qué cosa dice el primer mandatario y a qué y a quién responde.

Coyuntura

Por ejemplo, algo más que un “mensaje” respecto a la soberanía alimentaria, fue la designación del líder de la Unión de Trabajadores de la Tierra como presidente del Mercado Central de Buenos Aires. Este respetadísimo grupo de productores hasta ahora marginales, además de vender lechuga irrumpiendo sorpresivamente en lugares neurálgicos de la ciudad de Buenos Aires, sin intermediarios, pide también el cambio de modelo productivo; salir de una producción medida en valor dólar tanto por la exportación – que no interesa- como para la compra de insumos, que o bien no necesitan utilizarse o se pueden conseguir en pesos en el país apuntando a alimentos orgánicos para la gente. Su representante ahora maneja, en teoría, el principal mercado de distribución de frutas y hortalizas del país. *Es un paso*

Vicentín hoy...y mañana?

Por estos días, volvió lo de “Soberanía alimentaria”, gracias a la intervención y anuncio de expropiación de Vicentín, que cayó en desgracia por culpa propia y los manejos de la gestión económica anterior, el terror financiero después de las PASO o la razón que Ud le quiera adjudicar. Quién hubiera pensado que los problemas de esta tradicional y en los últimos años diversificada compañía, que todavía tiene su parte en la principal planta de transformación de granos del mundo, además de frigoríficos, aldonera, bodega, la concesión del puerto de Rosario y varios etc. además una fuerte impronta en la Bolsa de Comercio de Rosario; abriera la ventana para que cayera un posible vendaval estatista en el comercio exterior de granos y el terror de otros segmentos que creen que se trata del primer paso. Además, no poca cosa: el tema generó la única cadena nacional del presidente de la Nación, fuera de las habituales para anunciar la extensión del aislamiento social. “No hay otra alternativa” es la explicación oficial no sólo por el pico de casos de COVID 19 en el AMBA, sino por la solución elegida para el futuro de Vicentín.

El nuevo modelo productivo será sembrar papa en forma extensiva en lugar de sembrar soja que

además no consumimos?.

El discurso de la propia diputada mendocina promotora de la expropiación – se podría decir la “apropiación” de parte de la historia del noreste santafecino-durante el anuncio que paró al país, hace recordar a los que pensaban otras cosa; *que esta movida no es más que la continuidad de una gestión que fue interrumpida por cuatro “nefastos años neoliberales”*. Esto aunque para “la contra” significa seguir igualando para abajo, en uno de los pocos sectores con multimillonarias inversiones, desarrollo y competitividad mundial. Será otro caso de “*lo que funciona, hundirlo*” o la ilusión de quedarse con los “miles de millones de dólares” de las exportaciones de granos “*para vender a los cerdos chinos*”, que contradictoriamente no se quiere promover porque va en contra de la “Soberanía alimentaria”.

Algunos que conocen el mercado, nos dicen que a las exportadoras de granos no les fue nada mal durante el anterior kirchnerismo, cuando los productores no tenían demasiadas opciones y debían vender a los precios que querían aquellas, en un contexto con retenciones y restricciones a lo loco...Claro que el valor de la soja era otro y los exportadores aceptaban aprietes y extracostos...Es más, algunos grandes exportadores nos confesaron su preferencia por Fernández frente al “incendiado” Macri luego de las PASO....*No se pueden sorprender que ahora algunos levanten la bandera de “ir por ellos”...* Será que un jugador como Vicentín afuera deja al resto más espacio en el mercado, entonces no hay que hacer olas?

Siempre es simpático atacar a las multinacionales de granos, - aunque Vicentín sea local- y “al campo” en general; *pero al final de cuentas quién genera los dólares para pagar las importaciones?*. Pero además no hay que olvidar que los chinos también son multinacionales y se han quedado con varias exportadoras y puertos del Gran Rosario y van por toda la cadena logística, hasta el dragado de la vía troncal. *Pero son chinos y son simpáticos para prestar plata...* Por otro lado, ante estas movidas que reivindican la soberanía nacional, hay que recordar que el

Coyuntura

mercado de granos es más global que nunca. Aunque aprovechando la confusión de la gobernanza mundial, pensamos qué podemos imponer las cosas desde aquí...*Quizá el mundo no se da cuenta.....error.....*

Mientras esto pasa, se dice que se garantizará con las retenciones el pago de la deuda...y al mismo tiempo se hacen zooms multitudinarios con cámaras empresarias, donde el Canciller o el líder de una de las patas del tridente que gobierna, aseguran que el apoyo al sector de los agronegocios y las exportaciones es clave.

Cómo mantener la coherencia.....

Pequeñas dudas: porqué junto al presidente, además del ministro Kulfas, no tuvo protagonismo el ministro de Agricultura que además es tan afín a estas movidas?. Incluso su segundo, muchos años directivo en la Asociación Cooperativas Argentinas – otro gran jugador local en el comercio de granos-, tampoco apareció públicamente.....

Curioso o no tanto, entre los pedidos de distintas entidades de “preservar la seguridad jurídica y la propiedad privada” frente a este avance del Ejecutivo y el riesgo que la movida elegida para resolver el problema Vicentín limite las inversiones; no sólo aparecen las directamente afectadas o las grandes corporativas de cúpula. Incluso el comunicado de AFAC, la entidad que nuclea a autopartistas y productores de componentes, señala “*estar en desacuerdo con procedimientos que no respeten la división de poderes y la propiedad privada*”.

Próximo paso para poner nerviosos a más de un exportador de granos y no pocos productores: ¿*Junta Nacional de Granos modelo siglo 21 y nacionalización de puertos?*. Ya con Vicentín hay terminales portuarias y el próximo paso es que su carga sea transportada por una flota nacional o al menos de empresas radicadas en el país.... Porqué no?

Desde la nacionalización del comercio exterior, la banca, los puertos y la marina mercante son puntos que apoya la (ahora al parecer radicalizada?) Federación de gremios del sector marítimo, portuario y naval, que junto a Barrios de Pie y decenas de movimientos

sociales adhirió a un comunicado de la CTA autónoma denominado “Manifiesto Nacional por la soberanía, el trabajo y la producción”. La FEMPINRA también avala la intervención de Vicentín....

Será todo esto sólo una movida para asustar a los privados y tirar la cuerda hasta dónde se pueda, como si fuera una asamblea en un Centro de Estudiantes?. No parece....

Mientras tanto, algunos funcionarios siguen haciendo zoom con las entidades tradicionales del sector agropecuario “asegurando a los empresarios la importancia de las exportaciones y la iniciativa privada”....

Para los moderados, no está mal una empresa mixta reguladora del mercado; *pero es esta la forma?*. La historia argentina no ayuda, salvo que nos convenga mirar cada “foto” y no la película....El estado alemán puso miles de millones de euros para sostener a Lufthansa... pero la política no se mete en la compañía... Bueno, así dicen....

Además no somos Alemania, es evidente.....

En definitiva, como bien dice una parte de la canción, “*la historia la escriben los que ganan*” - no digamos como sigue- y la fórmula Fernández/ Fernández ganó.....

El presidente dijo que este es un caso especial y que el objetivo es “rescatar” a una empresa insignia de la provincia de Santa Fe.

Pero están los que dicen que este es un ejemplo más de que se quiere avanzar sobre la “República”, discusión que estas alturas parece ser un lujo que no nos podemos dar..

De todos modos, si fracasa el experimento y tenemos que asumir como ciudadanos miles de millones de dólares por ineficacia y reclamamos dentro de unos años....*Qué le hace una mancha más al gato?*...Se las tendrá que arreglar otro “experto” con algún master en EE.UU. *que decida el futuro de nuestros nietos con otra renegociación...*

Qué la gente de Avellaneda y Reconquista esté tranquila, con esta solución podrían tener el privilegio de ser parte del Estado renacido de las cenizas y que engrandecerá a la Nación....o algo así...

Llegan los gaseros

Comenzó la “temporada de gaseros” que llegan para proveer a la terminal de regasificación de Escobar. Estos buques tienen prioridad de acceso al sistema fluvial del Río de la Plata.

Para quienes pensaban que con la movida de Vaca Muerta, iba a desaparecer de alguna forma la llegada de estos buques con LNG para amortiguar el consumo alicaído de fábricas y hogares argentinos, parece que estaban errados.

Por un lado, algunos dicen que VM rendirá para proveer al norte en la medida en que la conexión sea mejorando los ductos porque hoy los mismos están muy saturados o no tienen suficiente presión. Lo que saca YPF por Bahía con la barcaza transformadora es poco – nos dicen que una carga completa de 40 mil tons. requiere 50 días de producción- o quizá sea más cara esa movida logística o bien que el negocio de importación sea tan grande que es mejor no tocarlo... *Y siempre estan los que piensan mal...*



Cambios en el libre almacenamiento de cargas

Tal como lo anticipamos, la Administración General de Puertos modificó el periodo de libre almacenamiento de cargas, el cual amplió de 5 a 7 días corridos contados a partir del día siguiente al de cierre de ingreso a depósito declarado en el sistema informático de Aduana. A su vez, la autoridad portuaria había extendido hasta el 12 de junio la suspensión de plazos.

Por su parte, para el caso de los embarques, se estableció la obligación a efectuar la recepción dentro de los 7 días corridos contados hasta la fecha límite de entrega informada (Cut Off Físico).

La tarifa T1 será aplicable para las entregas hasta el séptimo día corrido inclusive contado a partir del día siguiente al del cierre

de ingreso a depósito declarado en el sistema informático de Aduana, siendo aplicable la tarifa T2 para las entregas a partir del día siguiente al plazo establecido para la tarifa T1. Para el caso de la tarifa T7 incluirá el período de almacenaje sin cargo que contemple 7 días corridos contados hasta la fecha límite de entrega informada (Cut Off Físico). Finalmente, se resolvió que se podrán facturar movimientos adicionales, en la medida que éstos hayan sido efectivamente prestados, hasta un máximo de dos extramovimientos involucrados en la operatoria, dentro del plazo forzoso (tarifa T1).

Limones a China

Por estos días se espera el primer cargamento de exportación de limones argentinos a China, posiblemente a través de algún puerto chileno... Según dicen fuentes del sector, los embarques por ahora serán de pequeños volúmenes, algo así como una presencia "testimonial", luego de que en diciembre pasado se haya abierto ese mercado después de 15 años de negociaciones. Habrá que ir haciendo experiencia para ir conociendo y consolidando el mercado y ver cuáles son las mejores opciones de acceso, agregaron las fuentes.



La caída del intercambio con Brasil

Dato de interés; por primera vez China superó a Brasil como socio comercial de Argentina. Fue en abril cuando Argentina exportó US\$ 509 millones a China – soja y carne especialmente– más de 50% por encima del mismo mes del 2019 mientras que las exportaciones a Brasil fueron de US\$ 387 millones, una caída de 57,3%. Si bien las importaciones de Brasil continúan siendo mayores, la balanza a China le da un saldo positivo de US\$ 98 millones, mientras que Brasil tuvo un déficit con Argentina de US\$ 132 millones.

En el cuatrimestre, no obstante Brasil compró más del doble de productos argentinos respecto a China. Entre enero y abril, Brasil compró US\$ 2,66 mil millones de productos argentinos 22% menos que en el mismo período de 2019, y China US\$ 1,2 mil millones, un aumento de 4,4%.

Según los especialistas, esta tendencia puede continuar pues China tiene una mayor capacidad de financiamiento de las exportaciones argentinas que Brasil.

Así parece que China va a querer seguir ocupando espacios en Sudamérica, según señaló en el "Estado", José Augusto de Castro, de la Associação de Comércio Exterior do Brasil (AEB), destacando que en el caso de las importaciones,

los chinos ofrecen descuentos de hasta 75% dependiendo de la mercadería, siempre con aval oficial. Agregó el directivo que si Brasil va a dejar que China coloque sus pies en Sudamérica, el gigante de Oriente va a ir ocupando todos los países de la región. La balanza comercial brasileña con Argentina fue golpeada por el principal producto automotriz y componentes, afectados por la pandemia y ahora por la mayor burocracia y trabas argentinas que han generado que unos 10 mil vehículos, la mayoría de origen brasileño, esté retenidos en los puntos de frontera esperando autorización para su ingreso al país.

El problema que tiene Brasil, además, es que aún no resolvió su política sanitaria frente a la pandemia lo que inhibe el comercio. Asimismo, las distintas medidas restrictivas en cada Estado del país vecino hacen que la demanda local caiga. Esto sin olvidar que son economías integradas en muchos segmentos, especialmente en la golpeada industria automotriz.

Puertos

La respuesta ante el COVID 19 y las presiones

Las experiencias del manejo del Covid 19 en los puertos de Buenos Aires y Bahía Blanca fueron reflejadas en un encuentro virtual que organizó el grupo de Jóvenes Profesionales PIANC, junto a la AADIP Asociación Argentina de Ingenieros Portuarios, que es precisamente la filial argentina de PIANC – Asociación Mundial de Infraestructura del Transporte por Agua.

Así expusieron el Cap. Ricardo Ferreyra, gerente de seguridad e higiene de AGP y Alberto Carnevali, gerente de operaciones del Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca.

Un par de conclusiones que se pueden extraer del diálogo, es que los protocolos generan además de una red de protección, extracostos para las terminales y armadores importantes y que la pandemia cambiará la forma de operar en los puertos. Asimismo, el aislamiento pone en primer plano el desarrollo de la interacción virtual que incluso tiene el efecto positivo de hace superar problemas que con el papel no se podían resolver.

Ferreyra destacó la labor de toda la organización de AGP desde el primer día.

“Lo que estamos haciendo desde un principio es tratar de minimizar los riesgos”, dijo e hizo un relato de cómo se fue manejando el problema a partir de los primeros anuncios de la expansión del virus en el hemisferio Norte.

Es fundamental el contacto estrecho con Sanidad de Fronteras, tanto a nivel de la unidad de dicho organismo que funciona en el puerto como a nivel de las máximas autoridades.

Ya el 11 de febrero, cuando la pandemia se veía como algo lejano, se dio la primera reunión, obviamente en ese momento con los armadores de cruceros a partir de la información que llegaba, además de la participación de aduanas, migraciones, AFIP, PNA y por iniciativa de los privados se fueron tomando medidas como medir la temperatura de los pasajeros cosa que hasta parecía contraproducente por el temor de los cruceristas. Con el avance de la pandemia, Sanidad de Fronteras se enfocó en la seguridad del práctico. Así se pidió información exhaustiva



al buque con 72 horas previas a la llegada. *“Con la evolución la situación se volvió muy dinámica y se forma el Comité de Crisis para coordinar mejor las acciones”,* dijo. No hay que olvidar que en un principio había divergencias, especialmente desde la Aduana sobre lo que eran las “cargas esenciales”, Migraciones fue muy importante en el tema cruceros. *“AGP ya tiene sus protocolos y dentro de la jurisdicción le pedimos a todos los concesionarios y permisionarios que presenten los propios”,* agregó Ferreyra. Desde que la OMS declara la pandemia el 11 de marzo y un día después el PEN decreta la emergencia sanitaria, la evolución también significó adaptación de normas, señalando como trabajadores esenciales a práctico, capitán y patrón y marineros de remolcadores, estibadores, personal portuario y que se debían establecer protocolos de trabajo seguros, planes de contingencia en los puertos y una serie de medidas de prevención de los que trabajan a bordo; claro que cada tipo de carga tiene sus especificaciones, advirtió.

Señaló además que los protocolos en el puerto de Buenos Aires han funcionado bastante bien. Al tener distinto tipo de actividades, el puerto tiene diversos protocolos e inspecciones. *“Es verdad que estábamos más preparados para que los contagios vengan desde el agua. Hoy el riesgo viene más del lado de tierra”,* advierte. El Comité de Crisis va trabajando sobre distintas situaciones que se presentan como el tema del practicaaje con la libre platca que antes era automática. *“Antes si el capitán decía que el buque tenía la tripulación sana, se le daba el libre acceso, hoy existe un doble chequeo”,* dice. El problema surge a partir de los buques que previamente hacen un puerto considerado de

Puertos

riesgo y llega antes de cumplir la cuarentena de dos semanas, como es el caso de los que tocan Brasil. Ferreyra señala que no hubo casos de buques que llegaran con casos de virus - salvo un par y se descubrieron ya en el exterior. Aquí se hizo el seguimiento de los que trabajaron en esos buques y no hubo casos sospechosos; sí afectó a un práctico que luego de cumplir con la cuarentena volvió a trabajar. Recordamos que en ningún puerto del país se deja bajar a las tripulaciones extranjeras. El problema de recambios se da a nivel mundial y según el ejecutivo, no hay forma de hacer el recambio porque no hay transporte aéreo, si bien se dan situaciones excepcionales donde la embajada del país que representa al tripulante se tiene que hacer cargo de aislarlo en un hotel hasta tanto consigue un vuelo. El protocolo marca que si hay algún problema con un tripulante con covid 19, está previsto retener el buque en un muelle para que haga la cuarentena, aunque Ferreyra señala que no es conveniente impedir la operación de un muelle por esta situación; en ese caso se hablará con PNA y los prácticos para dejar ese buque en zona de fondeo. También marca que si un estibador es sospechoso, toda la mano puede estar comprometida y hay que aislar a sus contactos. Tampoco está recomendado el testeo en forma masiva si no hay síntoma, aunque reconoce que algunas empresas han hecho testeos masivos. Además de cada terminal, AGP cuenta además con un recinto de aislamiento temporario y una unidad móvil. Están prohibidos los serenos en los buques; están suspendidas las visitas, y no se bajan residuos.... Hoy las dudas están puestas en cómo se volverá a empezar. Lo más crítico es el segmento de cruceros. De todos modos no es el que más rentabilidad le da al puerto, sino todo lo contrario.

Por su parte, Alberto Carnevali señaló que en Bahía Blanca se dieron las primeras reuniones con los organismos públicos involucrados a fines de febrero; cuando aún parecía un tema muy lejano. El puerto tiene una multiplicidad de actividades desde graneles secos y líquidos, incluyendo plantas químicas, petroquímicas,

combustible, con más de 5000 personas ingresando al complejo todos los días. Un puerto que movió 16 millones de ton y 800 buques en 2019. Hasta el mes pasado movió más de 170 buques, enorme cantidad de turnos de estiba, 3900 tripulantes – que se quedaron a bordo- llegaron 57.000 camiones y se movieron 3.5 millones de toneladas. No hay que olvidar que mucha carga de cereal se fue a Bahía Blanca por la bajante en el río Paraná y los buques llegan con menos bodega y completan más volumen en el puerto oceánico. Tanto en el primer cuatrimestre del año como en mayo en particular se cargó más que el año pasado.

Carnevali advierte que el puerto tiene un esquema de protocolo frente al virus muy estricto. Ya a mediados de marzo no se le permitía bajar a los tripulantes extranjeros y luego se fueron generando restricciones de ingreso a buques con menos de 14 días de navegación - los que tocaron antes Brasil y Uruguay- se generaron protocolos con corredores seguros especiales para el transporte terrestre por ejemplo para camiones que vienen de Brasil, ingresando por un sistema controlado con aislamiento de chofer hasta que se retira fuera de la ciudad. Se implantaron controles médicos en el fondeadero previo al ingreso al puerto, donde ingresa el práctico, sanidad de frontera y el médico. Aquellos buques que ya vienen del río con la libre plática se los vuelve a controlar. Los buques que quieren operar pero que no han hecho los 14 días de navegación antes de llegar a puerto, se les pide fundamentar la urgencia. En general son buques donde no hay intervención de personal y que de no operar en tiempo; pueden generar una parada de plantas. De todos modos deben cumplir con los protocolos y los armadores deben contar con la convalidación de las organizaciones gremiales que estén de acuerdo. Al mismo tiempo se refuerzan los controles médicos.

Tal como lo remarcamos en una conferencia realizada por el titular del Consorcio, hace unos días; Carnevali destacó la creación de un Comité Mixto de Inspección que controla el cumplimiento de los protocolos de parte

Puertos

de los concesionarios. Algo que se da en este contexto es que el puerto interviene fuera de su jurisdicción controlando los 1800 camiones diarios que llegan con carga, especialmente por el aumento de los volúmenes y el hinterland, más allá de que exista una playa de camiones privada. Así en conjunto con ésta y las terminales se realizan procedimientos como el control de temperatura, higiene, de aislamiento de los choferes con un seguimiento de toda la operación hasta que los camiones se retiran de la ciudad. *“Es un trabajo muy agotador, pero la pandemia lo exige”*, señala. Incluso se generó una disposición donde se imponen restricciones de ingreso al ámbito portuario de gente que no tenga residencia en el partido de Bahía Blanca, siguiendo también una movida del gobierno Municipal. Si por ejemplo, una empresa trae a la zona a un trabajador de otro lugar; debe estar 14 días en cuarentena o 7 días más el isopado que le de negativo para acceder al sistema laboral del puerto. *“Sabemos que estas medidas no son amigables para las empresas, pero sí necesarias para mantener la situación como hasta ahora donde no hemos tenido ningún caso positivo en los trabajadores portuarios”*, dice Carnevali. Son grandes los ingresos a los puertos de Ingeniero White y Puerto Galván y además en los accesos a las terminales donde deben circular con postas sanitizantes. Se trata de mecanismos

de control dinámicos para que el movimiento sea fluido. En ese sentido, dice que se adquirieron cámaras térmicas de control de temperatura y se trata de un control no invasivo. Además se hacen fumigaciones diarias en cada cambio de turno, se reforzaron servicios de PBIP que trabajan en el control de los protocolos y refuerzos de seguridad privada que son esenciales. En cuanto al trabajo de los estibadores, se dejó de lado el centro de contrataciones y se arman equipos fijos con convocatorias virtuales.

Carnevali reconoce que lo que antes eran operaciones normales hoy tienen su tiempo de demora y en un par de casos vio como la presión de los armadores a veces privilegia lo económico – que el buque opere rápido como sea - a la seguridad de la gente. *“Tenemos que ser contundentes y claros en la respuesta para que nuestros trabajadores se sientan tranquilos”*, advierte. En realidad la cantidad de buques que llegaron con menos de 14 días de viaje fueron unos 30, la mayoría para la descarga de combustible donde no había contacto con las tripulaciones. Cerró con que los protocolos implementados frente a esta pandemia, en muchos casos llegaron para quedarse. *“Esto va a cambiar la forma de operar en los puertos”*, dijo

Apoyo a jóvenes ingenieros

La gente de la AADIP, destacó el Programa de Apoyo a Jóvenes Profesionales de PIANC en la Argentina que permiten capacitarse en instituciones internacionales de primer nivel, como ser financiar viajes para maestrías en la tradicional universidad holandesa de Delft con la que la AAIP tiene una estrecha relación. *“Esto permite reforzar vínculos con profesionales del exterior para generar nuevas oportunidades”*, dijo Sebastián García de la AAIP. Este apoyo requiere del soporte de la comunidad portuaria que se hace a través de empresas y en forma individual a través de dicha entidad.

Nuevo titular del Consorcio en Puerto La Plata

Esperada la asunción del nuevo presidente del Consorcio de Gestión del Puerto La Plata; Pedro Wasiejko, quien reemplaza a José María Doods, que venía de la anterior gestión en la provincia.

Wasiejko se formó como ingeniero electrónico en la Universidad Tecnológica de Avellaneda. Durante tres períodos estuvo al frente del Sindicato Único de Trabajadores de Neumáticos (SUTNA). Es el Secretario

General de la Federación de Trabajadores de Energía, Industria, Servicios y Afines (FeTIA-CTA), y actualmente se desempeña como Secretario del Interior y Miembro de la Comisión Ejecutiva Nacional de la Central de Trabajadores Argentinos.



Los números de la actividad portuaria

Estos son los datos que fueron arrojados por el Índice de la Actividad Fluvial y Marítima (AFM) del mes de mayo que es desarrollado por la Prefectura Naval Argentina y que busca explicar el comportamiento de la actividad con referencia a las cargas y descargas y brindar así una estadística sobre el desempeño del sistema portuario argentino en su conjunto.

Durante mayo, las toneladas generales transportadas (cargas y descargas) reflejaron un aumento interanual del 4,74% con respecto al mismo mes del año anterior, y un aumento mensual del 15,63% en relación con abril.

El total operado fue de más de 11,67 millones de toneladas transportadas.

Asimismo, se acumularon, durante un período de doce meses, más de 112,5 millones de toneladas transportadas, lo que representa un aumento del 24,32% respecto a igual ciclo del 2018-19.

En relación con las cargas (exportaciones), en mayo aumentaron interanualmente un 5,02%, con una suba mensual respecto a abril del 14,67 %.

Cabe destacar que el total mensual operado fue de más de 10,67 millones de toneladas y el acumulado durante un año fue de más de 99,74 millones de toneladas cargadas. Esto muestra un aumento del 26,15% respecto a igual período del 2018-19. En cuanto a las descargas (importaciones), en mayo subieron un 1,85% y registraron un aumento mensual respecto a abril del 27,07%. El total operado fue de más de 990 mil toneladas y el acumulado durante doce meses fue de más de 12,8 millones de toneladas descargadas, representando un aumento del 11,71% a igual período del año 2018-2019.

Protocolo en el transporte automotor de cargas

Hace ya un tiempo que se vienen dando hechos de violencia ocurridos contra choferes de camiones en todo el país, tratando de impedir su tránsito por distintas localidades. Pero al parecer apuntando más a las demandas de las provincias y con el objetivo de minimizar la propagación del virus y en línea con las normas sanitarias vigentes, el Ministro de Transporte de la Nación, Mario Meoni, impulsó un nuevo protocolo para el Transporte Automotor de Cargas que según señaló, garantiza las condiciones de salud e higiene de los trabajadores, previniendo el contagio del Covid – 19. La aplicación del protocolo fue anunciada en una reunión en la que participaron, además del Ministro de Transporte, el Ministro de Salud de la Nación, Ginés González García; la Ministra de Seguridad de la Nación, Sabina Frederic; el ministro de Agricultura, Ganadería y Pesca, Luis Eugenio Bastera; el Secretario de Interior de la Nación, José Lepere; la Federación Nacional de Trabajadores Camioneros y las Cámaras Empresarias del sector – en la foto- Se trata del “Plan de emergencia covid-19, para el transporte automotor de cargas generales y peligrosas en las rutas nacionales”, que garantiza las pautas mínimas de higiene y prevención que contribuyen a minimizar la propagación del virus. El protocolo establece acciones para prevenir el contagio del virus, aplicables a las diferentes etapas del viaje (carga, viaje, paradores, y descarga) y a las condiciones sanitarias que debe tener el camión. El mismo se encuentra en línea con las normas sanitarias del Ministerio de Salud y las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud (OMS), y debe ser cumplido en todas las rutas nacionales del país, se dijo. La aplicación del protocolo será obligatoria para los operadores de transporte de carga



de jurisdicción nacional e internacional que transiten por las rutas del territorio nacional y no desestima los protocolos que cada empresa implemente en cumplimiento a los requisitos propios de cada jurisdicción para sus actividades. A su vez, la CNRT será la autoridad competente para ejercer el control sobre el cumplimiento de las medidas y el Ministerio de Seguridad instrumentará acciones para el control en los pasos de frontera y la coordinación con las fuerzas de seguridad de cada una de las provincias. el protocolo describe las obligaciones de los empleadores de proporcionar a los conductores, para que estén disponibles en el medio de transporte, jabones y geles desinfectantes, además de contar con barbijos, tapabocas, alcohol en gel, para ser utilizado por sus conductores y las cabinas de los camiones deben desinfectarse antes de cada nuevo servicio. Por su parte, los conductores deberán respetar las normas específicas en materia de higiene y distanciamiento social establecidas por las autoridades nacionales, utilizar equipos de protección adecuados, como mascarillas y/o barbijos que cubran nariz, boca y mentón y guantes al momento de interacciones sociales y no deberán presentar ningún síntoma de la enfermedad. Finalmente, las actividades de carga y descarga deben ser realizadas, en la medida de lo posible, por el personal local de la empresa que reciba o envíe las mercancías y para facilitar el trámite, la empresa enviará electrónicamente y de antemano todos los documentos relativos a la operación de transporte.

El rol de las instituciones en la política comercial externa y la pandemia

Interesantes definiciones sobre la situación de la gobernanza global y el rol de las instituciones de política comercial externa en la pandemia - como parte del Ciclo de Diálogos sobre Integración y Comercio en tiempos de pandemia que organiza BID/INTAL- de parte de Julieta Zelicovich, - en la foto- Doctora en Relaciones Internacionales, además de magíster en Relaciones Comerciales Internacionales. Investigadora CONICET y coordinadora del Grupo de Estudios sobre Negociaciones Comerciales Internacionales radicado en el Instituto de Investigaciones de la Facultad de Ciencia Política y Relaciones Internacionales de la Universidad Nacional de Rosario.

Presentada por el titular del INTAL, Pablo García; la joven especialista señaló que la pandemia aparece como una crisis dentro de la crisis a nivel de gobernanza ya que el mundo venía en un contexto pesimista en cuanto a la cooperación global; que, además de la pandemia, ahora se agrava con la politización del conflicto de China con Hong Kong y las manifestaciones frente al racismo en EE.UU. De alguna manera parece que la agenda externa de las potencias tiene en cuenta sólo lo que impacta en el mercado doméstico y la cooperación esta resumida en cuestiones de nicho, señala. *“Lo que se ve es un escenario de mucha confrontación y que tiene una lógica que tiene que ver con el interés de la agenda doméstica. Esto implica una crisis en la provisión de bienes públicos”*, dijo Zelicovich.

En cuanto al papel de la OMC que debe intervenir en el funcionamiento del sistema multilateral de comercio, señala que tiene a EE.UU con una capacidad para proveer por si solo un fuerte incentivo, pero no quiere, mientras que China busca liderazgos que al parecer no le están funcionando tan bien como para “tomar la posta”. Así hay una gobernanza global que no funciona pero tampoco puede reciclarse, ya que además no emerge nada nuevo y no hay opción



que rivalice. Así ve es un estancamiento con expectativas de disrupciones permanentes. Advierte que esta confrontación EE.UU./China y la crisis de la gobernanza global podían suceder sin la pandemia. *“La pandemia de alguna manera la empujó”*, agrega. Así se ve un contexto de alta conflictividad, alta aversión al riesgo, capacidad de resiliencia muy baja, riesgos de ruptura de cadenas globales de valor, relocalización de inversiones, y ciertos temores, como una mayor incidencia de la inteligencia artificial. *“Normalmente las pandemias o disrupciones políticas aceleran cambios, pero cuál es la capacidad concreta de relocalizar esas inversiones y de los Estados de generar la atracción de inversiones”*, se pregunta. Para Zelicovich, en el caso de la Argentina ningún esquema es superador al multilateralismo. La OMC es necesaria pero viene con problemas incluidos. Allí la especialista mencionó los pocos avances de la OMC y la situación de agonía desde el 2005 donde con sus 169 miembros le resulta difícil resolver cuestiones de políticas comerciales a los que se suman los problemas del órgano de apelaciones, que sigue siendo el principal instrumento para brindar transparencia. Es posible imaginar cuales son las formas de multilateralismo posibles que quizá no sean universales o sean más flexibles?. No hay que olvidar que cualquier acuerdo de la OMC debería incluir a todos los miembros

Análisis

en todos los compromisos, lo que deja poco espacio a zonas grises, advierte la especialista. Aunque si tiene mucho para decir en materia de facilitación de comercio y el desafío próximo es el tema del comercio electrónico y los impuestos a productos digitales, además de la cuestión de las patentes farmacéuticas compatibles con la salud pública.

Qué se puede decir del futuro de los acuerdos megaregionales?, le preguntó Pablo García. Hay fuerzas que impulsan la liberalización normativa del comercio y servicios, apuntando a las cadenas globales de valor, pero a la hora en que se dan negociaciones más profundas, pesan los sectores sensibles donde los países no están tan dispuestos a ceder, responde Zelicovich. Mucho se da por inercia en el contexto de la pandemia.

En cuanto a la regionalización o integración en América Latina se viene con una escasa dinámica aun cuando la región brinda mayores garantías o posibilidad de diversificar el riesgo global. Además dice la expositora, la pandemia volvió a colocar en primer lugar la noción de frontera y de la región como vecindad en términos de mercados, logística y sanidad. Sin embargo no se han dado marcos y capacidad de respuesta comunes que pueden fortalecerla.

“Si bien la disputa entre EE.UU. y China bloquea todo avance en la OMC, las regiones pueden dar respuesta. América Latina tiene mucho para ganar. Si se comparan las canastas comerciales de los países sudamericanos hacia socios de la región y las de extrazona; las primeras muestran mucho valor y capacidad de eslabonamientos productivos. Pero hay problemas de infraestructura y de afinidad de vínculos políticos”, explica. Incluso frente a la pandemia, la región no ha tenido una respuesta común, ni aparece ese frente en los organismos internacionales. Así se están desaprovechando oportunidades y no se ve un cambio en el horizonte, agrega. En particular, el Mercosur está en un punto crítico. Hay una reducción en la interdependencia en términos comerciales, y hoy es menos importante para Brasil que para el resto. Además hay una altísima

asimetría ideológica, más allá de dos elementos estructurales, baja institucionalización y baja internalización normativa, señala Zelicovich.

A esto se agrega la distinta lectura de cómo responder a la pandemia. En cuanto al acuerdo con la UE que sigue en proceso de revisión legal, lo ve más complicado del lado de Europa. Sorprendió el voto negativo de Holanda en contra del acuerdo y el recrudescimiento de políticas proteccionistas no juegan a favor en medio de la pandemia. La especialista insiste en que para los países de la región siempre es mejor negociar juntos. *“No es lo mismo lo que va a exigir Corea del Sur si Argentina no está en la mesa”,* dice. Recordó que no se termina de entender qué quiso hacer Argentina con el anuncio de salir de las negociaciones, algo que luego rectificó aunque advirtió que los países no deben negociar algo que no creen que sea bueno.

Para Brasil la reducción sustantiva del AEC y la apertura es la bandera; allí hay un cambio muy importante en la política brasileña donde los industriales de Sao Paulo parece que no influyen tanto. La revisión del AEC es un problema porque hay una enorme divergencia con Argentina.

En cuanto al desarrollo del Mercosur, para Zelicovich, la clave es generar incentivos para que crezca el intercambio comercial más allá del acuerdo automotriz, generando interdependencias mayores. *“El Mercosur no sólo es un proceso económico, sino político de generación de paz en la región”,* afirma. También reconoce que el AEC hay que sincerarlo porque tiene muchas perforaciones. En un control sobre posiciones arancelarias donde trabajó; se ve que en la mitad de los capítulos se diferencian los aranceles aplicados; pero las divergencias no son grandes.

También se habló del diseño y la adaptación institucional de las políticas comerciales de los países. Las mismas deben utilizar mecanismos que se apoyen en el acceso de información y capacidad de análisis, para la mejor toma de decisiones. Esto implica transparencia, que

la información fluya, diálogo y generación de capacidades analíticas. En lo que es la reglamentación; cómo se vincula el ejecutivo con el legislativo. Cada vez más agencias dentro de los Estados se involucran en temas de la política comercial con mecanismos de coordinación para darles coherencia tanto formales como de redes, explica.

No obstante reconoce que hoy la política

Recargo de Maersk por declaración errónea

Maersk Line publicó un comunicado refiriéndose al control de la precisión de la carga fuera de dimensión y que cobrará un fee ante una declaración errónea. Esto tiene que ver, dice la compañía, con que a nivel mundial la línea experimenta muchos embarques que causan problemas debido a la declaración errónea, algo que no es seguro ni operativamente factible para manipular el envío. *“Para asegurarnos de que toda la carga pueda ser planificada y manejada de forma segura, es necesario saber las dimensiones correctas con anticipación. Por lo tanto, Maersk reforzará más el control sobre la precisión de la dimensión OOG”, dice.* Precisamente a partir del 15 de Julio (Fecha de cálculo de la tarifa), el cliente que haya declarado erróneamente la dimensión OOG por cualquier motivo se le aplicará la tarifa de OOG (Misdeclaration Management Fee). Todas las pérdidas y gastos resultantes de esta declaración

comercial a nivel de las potencias está altamente politizada. Mirando la relación EE.UU./China donde se utilizan conceptos como “guerra comercial” cuando antes no era así, donde se privilegia la seguridad y por detrás hay una disputa por la tecnología. Esto difícilmente cambie si asume un demócrata en las próximas elecciones en EE.UU. A lo sumo, finaliza, quizá haya un discurso más conciliador.

errónea serán facturadas a la parte responsable y Maersk se reserva la facultad de iniciar las acciones legales correspondientes. Además de dar detalles sobre la implementación de ese cargo, el comunicado señala: *“Sabemos que cada pieza de carga es particular y puede modificar su tamaño dependiendo del empaque y embalaje. Cinco días antes de la fecha de zarpe, nuestro equipo de Carga Especial se pondrá en contacto para confirmar las dimensiones del Booking, así como también la posición End-Wall para los casos en que la carga es transportada en Flat-Racks”.* Agrega que ante cualquier duda el cliente puede comunicarse con el equipo de Carga Especial (OOGdeclarations@maersk.com), así como también a su representante de ventas o customer service, para solicitar la corrección de las dimensiones entre el momento del Booking y previo al ingreso a puerto para evitar el costo.

Dragado en Villa Constitución

Jan de Nul, realizó en tiempo record la obra de dragado del río frente a las costas de Villa Constitución, incluyendo el canal de acceso y otros sectores vitales para la actividad portuaria de esta zona.

Los trabajos fueron realizados con la draga Álvaro Núñez Cabeza de Vaca de bandera y tripulantes argentinos en 7 días, una diferencia enorme frente a una draga convencional, a la que dichos trabajos le llevaría alrededor de un mes. Fulvio Monti, presidente del Ente Administrador Puerto Villa Constitución (EAPVC), expresó su satisfacción por el proyecto y detalló: *“Se trata de una obra necesaria y de gran envergadura,*



ya que hace más de tres años no se realizaba un dragado tan profundo que conlleva más de 3 mil metros del canal de acceso, boca de acceso y pie de muelle. Esta inversión, a su vez, demuestra el compromiso en reactivar el puerto y potenciar nuestro rol clave para la comercialización de la producción de la región”.

Licitan extensión de muelle en Ushuaia con apoyo técnico de AGP

Ante el reciente llamado a licitación de la extensión del muelle del Puerto de Ushuaia; el director provincial de puertos de Tierra del Fuego, Roberto Murcia, se mostró muy satisfecho con el avance del acuerdo de dicho ente con la AGP que posibilitó de alguna manera cumplir con ese objetivo.

Esto tiene que ver con la colaboración de los profesionales de ingeniería de AGP en la planificación de las obras de ampliación del muelle comercial del Puerto de Ushuaia y que se basa en un acuerdo firmado entre ambos entes para avanzar en esta obra coordinada por la Dirección Provincial de Puertos de Tierra del Fuego. Allí los ingenieros de AGP fueron los encargados de confeccionar los pliegos licitatorios, elaborar la documentación contractual y además harán el seguimiento y la inspección técnica de la obra que se hace con fondos de la provincia y de la propia Dirección. *"Estamos muy contentos por el profesionalismo y la seriedad del proyecto y gracias al mismo estamos poniendo en marcha la licitación de la ampliación. El convenio ha sido fantástico y vamos a continuar trabajando en conjunto con las áreas técnicas y administrativas de AGP"*, nos dijo Murcia.

Recordamos que trabajo en conjunto entre Tierra del Fuego y AGP ya venía de la gestión anterior. Esta ampliación del muelle es indispensable para el puerto en particular y la provincia en sí ya que la llegada de cruceros turísticos de mayor envergadura exigen tanto la extensión como la mayor capacidad del muelle. Un problema que viene sufriendo el puerto de Ushuaia ante el crecimiento de la llegada de cruceros y que pudo resolverse a medias el año pasado mediante un dragado urgente. También habrá que ver cómo reacciona el mercado de cruceros luego del enorme golpe que representa la pandemia, aunque se trata de una obra que mira al mediano plazo. Además Ushuaia hoy es



un hub logístico también para el crucerismo y los buques de investigación antárticos.

Recordamos que el llamado a licitación se hizo mediante una videoconferencia, donde participaron el Ministro de Transporte, Mario Meoni, el ministro de Turismo y Deporte, Matías Lammens; junto al Subsecretario de Puertos y Vías Navegables, Leonardo Cabrera; el interventor de la AGP, José Beni; y el gobernador de Tierra del Fuego, Gustavo Melella.

En este marco, Beni destaca que la gestión de AGP tiene una mirada federal de la cuestión portuaria y el apoyo al puerto de Ushuaia tiene que ver con esa visión.

Autoridades en la Cámara de Legumbres

La Cámara de Legumbres de la República Argentina (C.L.E.R.A) renovó sus autoridades y eligió a Sergio Rafaelli - en la foto- como presidente de la institución que reúne a empresarios del sector.

La comisión directiva quedó constituida con el vicepresidente 1º, Nicolás Karnoubi (Olega S.A.); vicepresidente 2º Martín Lázara (J. M. Lázara SA); Secretario General, Adrián Poletti (Consultoría y Comunicación Agropecuaria S.A.) y tesorero, Jorge Reynier(Primore S.R.L).

En tanto fueron nombrados como vocales titulares: Marcelo Soto Acebal (Desdelsur S.A), Horacio Frágola (Farm Products SRL/ Alicampo SRL), Pablo Campo (Cono S.A.), Cristian J. Amuchástegui (Agronegocios Jewell SRL) y Lucas Género (Agrofin S.A.). Vocales suplentes: Javier Castro (JC Impex S.A.),



Eduardo Zunino (Olam S.A) y Omar Juan (J.V. Agroman S.R.L.). Revisores de Cuentas Titulares: Rafael Verdur (Trade Food S.R.L) y Francisco Crespo (Sepulveda S.A). Como Revisores de Cuentas suplentes Mercedes Amuchástegui (Tecnocampo S.A.) y Federico Lanús (Murray Food Products)

Plan de expansión en el puerto de Santos

El plan de expansión del puerto de Santos, prevé inversiones por casi U\$2 mil millones en los próximos diez años, según un relevamiento de Santos Port Authority (SPA).

El mismo se detalla en el Plan de Desarrollo y Zonificación PDZ del puerto que debe ser aprobado por el ministerio de Infraestructura.

El plan de todos modos, ha sido blanco de críticas de uno de los históricos concesionarios de un depósito y de algunos gremios, estos en cuanto a que tenía que haber sido más discutido en aspectos urbanísticos, ambientales y laborales. La autoridad portuaria dice que los cambios propuestos crearán 15% de nuevos empleos directos en las terminales, y casi 60 mil nuevos puestos, especialmente por las obras previstas, aun cuando ya se prevé que habrá más operaciones automatizadas. La mejora en el número de empleos no es proporcional a la expectativa de crecimiento de capacidad de movimientos en el puerto – que tendría que aumentar casi 50%-. Frente

a algunas acusaciones de que el proyecto no tuvo transparencia, la autoridad señala que fueron realizadas cerca de 30 reuniones con 50 agentes portuarios. Para Fernando Biral, presidente de la SPA; se optó por estos debates más técnicos y segmentados con los agentes que son mucho más transparentes que si se hacen algunas pocas audiencias públicas que en este caso no son obligatorias. Buena parte de los cambios tienen el objetivo de “clusterización” del puerto o sea agrupar a las terminales con el mismo tipo de carga. Del total de inversiones, gran parte irán a nuevos proyectos como accesos ferroviarios y viales y nuevas concesiones, que incluyen licitaciones en curso y proyectos en estudio como una nueva operación de contenedores a licitar en un área de Saboó. Uno de los proyectos más avanzados es la licitación de dos terminales de celulosa y la nueva licitación de la megaterminal de Transpetro.

Wilson Sons y un programa de eficiencia para sus remolcadores

Wilson Sons, la compañía líder proveedora de logística portuaria y marítima de Brasil – desde terminales a remolcadores- anunció que en base a su exitoso programa sanitario, de seguridad y medio ambiente (HSE), logró, entre otras cosas, reducir en la última década la tasa de pérdida de tiempo por accidentes en 95% en su flota de 80 remolcadores. En el último año, la tasa de pérdida de tiempo por incidentes en su flota -que es la mayor de Brasil- fue de 0.33 por millón de horas hombre trabajadas.

Red social corporativa, podcasts, juegos, códigos QR e inteligencia artificial son algunas de las herramientas utilizadas para reforzar las prácticas HSE. *“La innovación está en el corazón de los negocios de Wilson Sons. A menudo esas son iniciativas simples, pero permiten alcanzar resultados significativos”*, señaló el director ejecutivo de la división remolcadores, Marcio Castro.

Un ejemplo es la red social interna, una plataforma colaborativa de comunicación que conecta a todos los empleados. Hoy la unidad de remolcadores cuenta con más de 800 empleados en toda la costa brasileña, gran parte marinos y todos son miembros de dicha plataforma que, según Castro, permite desarrollar productos multimedia además de procesos más rápidos con posibilidad de acceder on line a los materiales. Entre las campañas, hay contenidos con las mejores prácticas de sanidad y seguridad.

Otra herramienta que ha tenido resultados positivos ha sido la digitalización de procesos a bordo. Hoy los capitanes graban los diálogos sobre seguridad y las observaciones en un sistema on line y la información es almacenada en la nube y puede ser directamente tomada por la oficina central en tiempo real. Además se han instalado cámaras de circuito cerrado en puntos clave de los remolcadores incluyendo la cubierta



y la sala de máquinas. Con esas imágenes se pueden identificar posibles riesgos y mitigarlos, así como tener más precisión en la investigación de accidentes o incidentes.

“Se trata de un pilar importante en nuestro proyecto de HSE”, dice el ejecutivo.

Recientemente la compañía comenzó a utilizar inteligencia artificial en tres puertos; Río de Janeiro, Vitória y Santos. El software fue desarrollado por Wilson Sons en asociación con startups y contribuye a una mayor agilidad y planificación más segura de las maniobras. El objetivo es implementarlo a fin de año en los 37 puertos y terminales donde opera la compañía. De esa forma, agrega Castro, la empresa también intenta identificar desviaciones y condiciones de inseguridad en tiempo real a partir de las imágenes capturadas por las cámaras a bordo permitiendo una rápida respuesta y eliminando accidentes e incidentes.

La empresa cuenta también con el COR, Centro de Operaciones de Remolcadores, creado en 2012 que monitorea la flota las 24 horas, los siete días de la semana. Esto según Castro, permite planificar mejor las maniobras, ubicar los remolcadores para las operaciones, despachar la flota en los tiempos correctos en tiempo real y en la velocidad correcta, reduciendo emisiones y asegurando que la navegación se haga con el suficiente calado y distancia de los obstáculos de los canales en donde operan.