

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

MEGATRADE

www.revistamegatrade.com.ar

Año XXVIII Nro. 327 Junio 2020

Instagram: Revista Megatrade

Twitter: @ReMegatrade

Pese a todo

Espíritu Pionero

En medio de un contexto complicado por la pandemia, hay buena demanda de frutas y en especial de cítricos en el mundo. Así aparece el primer embarque de limones a China.

Acciones de los puertos para responder a la crisis de la pandemia

Mujeres pueden transformar la cultura marítima

El Estado y el avance sobre los privados, ni tanto ni tan poco?




Tendencias en logística de comercio exterior, según la visión de los propios operadores

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


Director-Editor

 Darío Kogan

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

Buenos Aires, Argentina

Diseño Editorial

kogandg

Registro de la propiedad intelectual
240.963

Q www.revistamegatrade.com.ar

✉ contacto@revistamegatrade.com.ar

 suscripcion@revistamegatrade.com.ar

Destacados

Informe de Situación - 4

El Estado y los privados. Vamos a molestar al perro?

Planificación- 5

Acciones de los puertos para responder a la crisis de la pandemia

Mujeres a bordo-8

“Nosotras podemos transformar la cultura marítima”

Nota de Tapa-14

Exportación de limones a China

Espíritu pionero

Desarrollos -20

El Port de Barcelona idea medidas económicas millonarias para impulsar un crecimiento económico sostenible

Ferías-22

Expectativas ante la Fruit Attraction de Madrid

Mercados -27

Por rebrotes, más controles a las carnes en China



ONE
OCEAN NETWORK EXPRESS

"AS ONE, WE CAN."

Entendemos la confiabilidad
como la calidad
a través del tiempo.

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





EN EL MOMENTO QUE NOS NECESITE, **NOSOTROS RESPONDEMOS.**

En Assekuransa buscamos brindarle el mejor respaldo en todo momento, y eso abarca también nuestros canales de comunicación, por eso ahora sumamos una nueva manera para estar en contacto las **24 horas**, los **365 días** del año.

Acceda al nuevo chat automático cuando lo desee, a través de nuestra web, WhatsApp, Facebook o simplemente escaneando el código QR.



Ingresa a nuestro WhatsApp

OSSN
www.aseguradora.com
8000-666-8400
@aseguradora


Assekuransa
COMPAÑÍA DE SEGUROS



Vamos a molestar al perro...

Por Dario Kogan

Pasan los días en medio del contexto de pandemia donde el clima que se forma desde lo que dice la ciencia hasta desde los factores de poder político hace pensar sobre lo difícil de sobreponerse a la mayor de las incertidumbres que hemos vivido en las últimas décadas.

En el ámbito del comercio exterior, en medio de todo este clima una de las patas más potentes del Frente oficialista parece querer aprovechar la volada de la crisis para plantear un Estado omnipotente. De hecho ya lo hace a través de las trabas e impuestos, pero esta vez hay que ir por mucho más y no sólo para crear oficinas de colocación de gente adicta a la causa y que le haga bien al relato. El caso Vicentín es sólo una muestra.

Quizá de poco sirve preguntarse si ésta avanzada de sectores antes minúsculos radicalizados pero que ahora imponen medidas desde el gobierno – y que en algunos casos tienen el objetivo de que “mientras peor, mejor” –; se hubiera dado de forma mucho más rápida sin la explosión de la pandemia que paralizó cualquier plan económico; o por el contrario, la situación que viene destruyendo sectores productivos, empuja a acelerar esta movida, con el pretexto del riesgo de una mayor “extranjerización” de la economía (*como si hubiera muchos interesados del exterior en invertir en estos momentos...*). Como imagen, me aparece un ocurrente video de un referente de las redes de esos que se siguen muchos jóvenes y no tanto, que muestra a dos chicos en una playa desierta que ven a un “cusco” con andar tranquilo y de pronto deciden “vamos a molestar al perro” (*en realidad se edita una expresión similar que no podemos reproducir aquí*), que al

final los saca corriendo. Esa imagen se me une a estas movidas de ciertos referentes de un gobierno bicéfalo o tricéfalo: “*A ver cómo los jodemos a estos... por joder nomás...*”... Pero parece que a estas alturas es más que eso; o estaremos *exagerando*?

Es sabido que el Estado – no los gobiernos – tiene fuerte presencia en muchos países y en casos de economías sólidas. Se menciona a Noruega por estos días como ejemplo; aunque lejano por geografía, cultura y población; (las comparaciones son odiosas) pero es sabido que gobierno que asume allí, por ejemplo, respeta sus reservas anticíclicas de los recursos del petróleo. Chile, con sus problemas sociales de arrastre, maneja sus fondos anticíclicos del cobre con responsabilidad. Aquí ese tipo de fondos, que se podrían haber generado con las retenciones de la soja, por ejemplo, hubiera quedado reducido a polvo en poco tiempo con una decisión de cualquier gobierno, no sólo populista, y con el aplauso de un Congreso caricaturesco. El problema no es el Estado, sino lo que quiere hacer la política y los factores de poder con el Estado.

En este contexto, una perlita muy minúscula pero como dato. En estos días se está haciendo la primera exportación de limones frescos a China. El Ministerio de Agricultura destacó la noticia mencionando en un comunicado las palabras del ministro, agradeciendo el esfuerzo de las economías regionales, a los productores, a los funcionarios de SENASA por este logro, incluso a la empresa donde se hizo el enfriamiento y consolidación de la carga previa al embarque; **pero no se hizo mención del exportador**. Se trata de una empresa con enormes raíces en el país, integrada con inversiones en plantaciones y empaque en Tucumán que

desarrolla productos de valor agregado. Esta empresa es parte de un grupo con sede en EE.UU. *Será este un pecado en el contexto actual como para no mencionarla o fue sólo un error involuntario? O estamos paranoicos?*

Del lado amable, se habla de un paper armado entre distintos protagonistas de la cadena agroindustrial con de una de las patas del tridente político que gobierna y que promueve potenciar las exportaciones alimentarias con verdaderos incentivos a la producción; *tendrá plafond?*

Paro

Una situación crítica que esperemos se solucione en estos días; descolgada y que pega mal: Un sorpresivo –o no tanto– paro del gremio de estibadores SUPA del Puerto de Buenos Aires. Se dice que el conflicto es por haber arreglado un aumento algo inferior al de la gente de FEMPINRA, y por eso ahora SUPA exige un incremento impagable. Al no conseguirlo impide la operación de las terminales y/o de los buques. Esta situación, es insólita: cómo parar el puerto en un contexto de crisis económica por la pandemia donde, se generan problemas operativos y donde hay que tratar dar continuidad al trabajo. Por otra parte, el paro se da luego de un largo tiempo de tensión que implicó el aporte de varios sectores que permitieron un acuerdo para que se mantengan las fuentes laborales para lograr la continuidad de las concesiones de Puerto Nuevo. Esto más allá de las internas en SUPA – el problema de la pérdida de su personería, situación que se podría haber resuelto antes – y entre este y la FEMPINRA. Situación que no puede tener de rehenes a los buques en un contexto tan difícil.

Acciones de los puertos para responder a la crisis de la pandemia

Una multitudinaria presencia virtual desde todos los rincones del continente tuvo la conferencia "Covid-19, los Puertos Contraatacan" organizada por el estudio Duarte & Morales Consultores con sede en Bogotá y que convocó a los CEO de puertos de tan distintas geografías como Long Beach, Miami, Cartagena y Bahía Blanca. El objetivo fue describir los procesos que encararon estas terminales frente a la pandemia teniendo en cuenta que el comercio internacional se mantuvo continuo y los puertos son una parte esencial en la cadena de provisión. La coordinación del encuentro estuvo a cargo de Juan Andrés Duarte Galán y Beatriz Eugenia Morales Vélez; socios fundadores de la consultora.

En primer lugar, Mario Cordero, CEO del puerto de Long Beach, - foto arriba- detalló volúmenes, capacidad e inversiones y por otro lado, reconoció que se va a tardar unos años en volver al crecimiento esperado previo a la pandemia.

Destacó los procesos de sanidad y seguridad vinculados a Covid 19 implementados en su puerto, pero advirtió al mismo tiempo que la pandemia no le ha pegado financieramente. *"La actividad de la cadena de suministros se ha mantenido y la actividad siguió en movimiento y hemos sido resilientes e innovadores ante la crisis. El personal ha respondido muy bien"*, dice Cordero. En cambio, un factor de incertidumbre es la suspensión de determinadas llamadas de las líneas. El número de cancelaciones ha aumentado significativamente y así seguirán. En este contexto, el

ejecutivo entiende que Long Beach se encuentra mejor posicionado frente a otros puertos. Ya el mes de mayo fue mejor que el de abril, dijo. De todos modos el puerto sigue con atención la evolución del covid 19 y la preocupación y ocupación del equipo de gestión de incidentes del puerto, creado en marzo para monitorear la situación, es permanente. Hay una reserva de elementos para prever frente a posibles rebrotes del virus. También se formó un grupo de trabajo de recuperación de negocios que apunta a estar cerca de los clientes para atender sus necesidades en estos momentos de incertidumbre y asegurar que se cumpla en forma la cadena de suministros. Asimismo, el puerto creó una página especial respondiendo a las inquietudes frente al Covid 19.

Cordero aprovechó para detallar lo que representa esta terminal. Se trata de un puerto que mueve U\$170 mil millones en valor cada año; con 22 terminales, 6 de contenedores. Tomado como un complejo junto a Los Angeles es el mayor del país, seguido por New York, Savannah, Seattle, Houston, Norfolk y OklaInd. Asimismo destacó la cantidad de conexiones diarias en tren o camión desde este puerto del Pacífico con el interior de EE.UU. – por ejemplo con el medio oeste; tomando de Asia a Columbus, Ohio 22 días, frente a los 31 días que demora atravesar el canal de Panamá y desembarcar en un puerto de la Costa Este-. Hasta ahora el 62% de las importaciones del complejo vinieron de China, aunque en exportaciones el porcentaje es importante pero mucho menor. En cuanto a inversiones prevé U\$2 mil



millones en proyectos para la década y además se destaca el nuevo puente "a todas partes" que estará concluido en agosto. Se trata del Gerald Desmond Bridge que demandó U\$1.5 mil millones que es más ancho – cuatro carriles- para facilidad del tráfico y más alto para el paso de los buques más grandes. También destacó el nuevo proyecto de una de las terminales con equipamiento totalmente autónomo y automatizado, desarrollado en tres fases y que se espera esté operativo a principios del próximo año. Será dijo Cordero, lo más avanzado en la materia. Además se prevén U\$1 mil millones en inversiones en instalaciones para ferrocarriles. Se trata de una fuerte apuesta del puerto que hoy mueve una cuarta parte de los contenedores por tren, pero que con esta inversión se espera que ese movimiento llegue al 38% de la carga para avanzar en un futuro al 50% . En ese contexto se prevé un área especial para la transferencia en tren proyecto que debiera estar listo

en 2022

Como elemento particular destacó el récord operativo de movimiento alcanzado por un puerto para los EE.UU. por estos días. En el puerto de Long Beach en una sola llamada se trabajó con el buque MSC Sveva con 17 mil contenedores de importación a un ritmo de 250 contenedores por hora.

Por su parte, Juan Kuryla, CEO del puerto de Miami, - foto abajo- reseñó el enorme desafío que enfrenta dicha terminal cuando los barcos de cruceros que iban y venían, de pronto no operan más. Siendo Miami una capital mundial del crucerismo, y con terminales especializadas de las propias compañías – con edificios propios y mucha mano de obra- reconoció que para las líneas que operan cruceros y por ende para el puerto, esta situación ha sido de un negativo efecto enorme y que pega en el trabajo de toda la ciudad y el hinterland de actividades vinculadas o que dependen de proveer a los barcos.

En materia de cargas, Miami no está entre los primeros puertos de EE.UU. con algo más de 1 millón de contenedores en el 2019 ocupa el 11 lugar en el país, aunque es el foco donde se centra hoy la actividad. Marzo y abril han sido meses de importante baja de la carga China y mayo y junio la oferta y la demanda de carga de Latinoamérica y Caribe – fuertes mercados para este puerto-ha caído. Pero prácticamente desde que comenzó a manejarse a nivel global el tema de la pandemia, dice Kuryla, que el puerto se ha puesto a trabajar y hoy se

enfoca en cómo contrarrestar la crisis y el Covid 2019 en particular y estar preparados para cuando se pueda reanudar la actividad crucerista. Así se realizaron protocolos de seguridad y sanidad, cuestión de prioridad absoluta y se están explorando nuevas tecnologías y equipos para detectar el virus y de saneamiento para cuando los cruceros comiencen a operar. Precisamente el puerto ha creado una división para la preparación ante la reanudación de las operaciones, investigando en este tipo de situaciones incluyendo nuevas prácticas. *“Estamos trabajando con varias organizaciones para prepararnos ante la reapertura de la industria de cruceros. No sabemos cuándo será, pero las empresas monitorean lo que estamos haciendo y hemos presentado propuestas que se están evaluando por parte de las entidades responsables”,* dijo.

Por su parte, Rodrigo Torras gerente general del Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca, - foto arriba- dio detalles de los protocolos lanzados a partir del Covid 19, las tareas de sanidad y seguridad para los trabajadores, la prohibición de desembarco de tripulantes desde el primer momento, la limpieza y sanitización en los accesos al puerto y a las terminales, el monitoreo del cumplimiento de las medidas, el control desde el exterior al acceso de camiones – en detalle publicado en



newsletter Megatrade de este mes- todo esto representa un desafío extra, especialmente frente al crecimiento de volúmenes que tuvo Bahía Blanca en estos meses frente a la bajante en el río Paraná. *“Hemos crecido en volúmenes en mayo y en junio con récords de carga y sigue la tendencia”,* dice Torras. En los primeros cinco meses del año se movieron 6.731.062 de toneladas, 2% más que en 2019, pasaron 394 buques, casi 97 mil camiones y se operaron 26 mil vagones. En mayo en particular se movió más carga en todos los segmentos. El directivo observa como una tendencia que vino para quedarse los procesos de digitalización *“Nuestro desafío es mantener la operatividad preservando la salud de los trabajadores”,* agregó. A su turno, el capitán Alfonso Salas Trujillo, CEO del Puerto de Cartagena - Sociedad Portuaria Regional de Cartagena- (foto abajo) con enorme

Acciones de AAPA

En un aparte, el coordinador para América Latina de AAPA, (la Asociación Americana de Autoridades Portuarias), Rafael Díaz Balart, anunció la realización del AAPA Latino en Cartagena con nueva fecha, entre el 4 al 6 de mayo de 2021.

Además, lamentó la forma en cómo ha pegado la pandemia, especialmente a la industria de los cruceros. Destacó la necesidad de reanudar esa industria lo antes posible cumpliendo con todas las normas de seguridad. Recordó que precisamente AAPA está muy enfocada en este tema. Entre otras cosas, la entidad preparó una declaración para crear conciencia en la búsqueda de encontrar soluciones en forma conjunta entre los participantes de la cadena y las organizaciones, por ejemplo, buscando crear protocolos uniformes para los puertos y las líneas. *“Estamos trabajado arduamente para salir adelante con este tema”,* dijo.



experiencia en la actividad, destacó primero lo que es hoy dicha terminal en cuanto a su gestión, que *“subió los estándares del manejo portuario”*. Reconoció que se está ante una crisis inédita, distinta a las anteriores, más fuerte que la crisis financiera del 2009 y con más incertidumbre. *“A las grandes crisis le siguen crecimientos y grandes transformaciones”*, señala, pero hay dudas de cómo se afectarán las cadenas globales de suministro. *“Entiendo que dependerá de las medidas que tome cada gobierno en cuanto a las restricciones que se generen en su comercio, en cuanto a los puertos si son hubs o de nicho; de los flujos de comercio que manejan y especialmente de las decisiones que tomen las navieras y sus redes de llamada, o que tipo de buque van a usar”*, explica. Además se espera que

las navieras busquen hacer más ajustes, que ya venían encarando. Salas señaló que durante la crisis del 2009, mientras que a nivel global se daba una caída de 22% en la carga; en Cartagena subió 16%. De todos modos resaltó que en los últimos años, el crecimiento del comercio y el de los puertos ha sido similar. Agregó que los desafíos para los puertos es mantener la continuidad de la operación, entender la situación de crisis de los clientes y darles respuestas, apuntar a más automatización y digitalización. En cuanto a cómo respondió Cartagena a la situación de la pandemia, señaló que hoy hay más de 40% de los trabajadores del puerto que lo hacen a través del home office, se han rediseñado procesos para el cuidado de la gente – el puerto de por sí ya venía con una cultura de sanidad y seguridad fuerte- se hace un acompa-

pañamiento de las familias y un fuerte apoyo a las comunidades y en cuanto a la relación con la carga se apunta a darle soluciones a medida a los clientes o sea ir más allá del muelle, señala el directivo. Un dato a profun-

dizar: el puerto tiene más productividad que antes, dijo Salas. Recordó que Cartagena tiene una capacidad para operar 5 millones de Teus, y llegó a mover unos 3,5 millones, opera ya buques de más de 16.000 teus. Se trata, añadió, del puerto de mayor conectividad de América Latina y el Caribe, con destinos y conexiones directas en 750 puntos en todo el mundo y con una enorme productividad y en estos momentos y hacia el futuro; estos son factores claves. La tendencia de una mayor cantidad de operaciones y negocios vía digital brindan oportunidades para la transparencia, aunque cree que en ese sentido todavía hay muchas debilidades que resolver en toda la cadena. Finalmente para Salas un desafío importante será entender los cambios en los flujos de comercio; en qué medida habrá una mayor regionalización pero a su vez mayor interdependencia y cómo adaptarse a todo ello. Pero la pregunta del millón es cómo será la recuperación. *“Es posible que las cosas no vuelvan a ser igual que antes y nos tenemos que preparar para este desafío”*, cerró.



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



Betina Santillán, Secretaria Nacional de la Mujer, del SOMU, una lucha personal a bordo de los buques y también en tierra con experiencias interesantes para transmitir

“Nosotras podemos transformar la cultura marítima”

Introducir la figura femenina en la actividad naviera – concretamente a bordo de los barcos – no ha sido una tarea fácil. Más allá de que la realidad a nivel global ha mostrado avances; llevarlo a la práctica en el país no ha tenido el mismo ritmo; todavía se debe revertir una situación basada en estereotipos respecto a género, en una actividad de trabajo a bordo tradicionalmente considerada sólo para los hombres. Betina Santillán, Secretaria Nacional de la Mujer del Sindicato Obreros Marítimos Unidos, SOMU, viene luchando desde hace tiempo por esa inclusión femenina que no tiene que ser “compulsiva” sino reconocida por el mundo naviero como un factor de la evolución natural de la sociedad. Desde su posición, viene trabajando por un trato igualitario de la mujer y

promover la mayor capacitación para acceder a más empleos, además de enfocarse, en los últimos tiempos, en promover acciones para desterrar conductas violentas contra la mujer que se pueden dar en la actividad a bordo o en tierra – ver cuadro –.

Cuando la consultamos sobre el rol de la mujer en el mundo marítimo, nos dice: *“Hoy no hay un campo donde las mujeres no hayan demostrado su valentía ya que asumieron todo tipo de responsabilidades con gran éxito. Su inclusión en el ámbito marítimo ha avanzado en el reconocimiento de sus derechos laborales, sociales y de reafirmación de la profesión marítima. De todos modos, la navegación es convencionalmente un mundo de hombres y muchas mujeres temen acercarse a esta profesión. Sin*



embargo, creo que el miedo no es más que un producto de nuestra imaginación. Si la mujer cree en sí misma y tiene una fuerte determinación, todo es alcanzable”.

Advierte que la navegación es un trabajo arduo y para elegir esta profesión se requieren estudios, preparación física, mental y emocional, así como

NDS
we know how.

Nautica del Sur S.A.
Consultoría y Servicios de Prácticaje 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

fuerza y coraje. *“Con una actitud positiva y adaptación, puede traer muchas satisfacciones”*, añade. Un tema recurrente es cómo combinar la vida laboral marítima con la familiar, y más específicamente al tener hijos. En ese sentido, Santillán reconoce que tener una familia y trabajar a bordo es complicado, pero no imposible. *“Las responsabilidades de cuidado y atención de hijos se comparten con la pareja, complementándose como un equipo. Los chicos se acostumbran también a la dinámica de estar con papá, mamá o ambos cuando coincidimos en tierra. Sabemos que en ocasiones nos perdemos cumpleaños, momentos de festejos, navidades, etc., por eso es fundamental el apoyo de los padres, abuelos y otros familiares que colaboran”*, explica.

Un punto crítico tiene que ver con la posibilidad del acoso laboral en el ambiente marítimo y cómo combatirlo. *“Si bien puede existir el acoso psicológico, considero que el poner límites claros en las relaciones laborales a bordo contribuye a prevenirlo. Desde la Secretaría de la Mujer del SOMU elaboramos un protocolo contra la violencia y el acoso laboral y el formulario de denuncia, para que el marítimo, sea hombre o mujer pueda denunciar lo sucedido”*, señala.

Para Santillán trabajar a bordo aunque es exigente, puede ser divertido en la medida en que se de una adaptación y finalmente se acostumbra. *“Todos los días desde que amanecen se dan muchos desafíos y se aprende con el trabajo”*, señala. Recuerda que así como cada profesión tiene

sus propios retos a superar, la industria marítima es una de las consideradas laboralmente peligrosas de acuerdo la Organización Internacional del Trabajo (OIT). *“Se trata de una profesión de riesgo. Toda trabajadora marítima debe ser naturalmente prudente y previsora, y estar siempre alerta a los peligros que puedan encerrar todo tipo de situaciones, incluidas las más corrientes y cotidianas”*, dice.

Finalmente encaramos otro tema recurrente; la navegación es un ámbito originalmente del género masculino. Santillán señala que al ser un ámbito principal y mayormente dominado por hombres, a lo largo de la historia, se presenta como un escenario especialmente desafiante para las mujeres, dadas sus características únicas e inusuales. Son varios los elementos a considerar una vez a bordo, uno de ellos es la aceptación, *“Es el primer y principal desafío una vez a bordo. Que la tripulación masculina te acepte y reconozca como una trabajadora más, como par; algo que toma cierto tiempo porque las mujeres en el mar pueden sentirse no consideradas e ignoradas. La única solución es trabajar codo a codo junto a los hombres y ganar así su respeto. A menudo a las mujeres se les exige más para demostrar su valor. Debemos ser fuertes, mostrar disposición para aprender, hay que tener iniciativa y participación en las tareas”*, explica.

Otro punto como para cualquier marítimo, dice, es enfrentar la soledad. *“Las primeras jornadas en el barco son difíciles, en ocasiones siendo la única mujer*

a bordo, no se cuenta con nadie con quien compartir sentimientos y pensamientos. Una forma efectiva de lidiar con este estado es manteniéndote ocupada en las horas de descanso y algún tiempo libre que pueda generarse”, explica. Allí van algunas recomendaciones: escribir un diario personal o documentar el trabajo y los nuevos aprendizajes que se van asimilando, crear un

álbum propio de fotos aprovechando el medio ambiente natural y humano/laboral, realizar manualidades, tocar algún instrumento musical sin perturbar el descanso de los compañeros, leer libros físicos o digitales, mirar películas precargadas en la notebook y otras actividades planificadas previo al viaje, estudiar y prepararse para los exámenes de actualización, anotarse en un curso



virtual, o incluso en una nueva carrera. *“Como Profesora de Educación Física y deportista, la actividad física era todo un tema al no disponer en el barco de un gimnasio o espacio físico. Estando a bordo, planifiqué mi propia rutina: caminar por cubierta, hacer bicicleta fija si había, realizar ejercicios localizados en mi camarote. Con una frecuencia de una hora dos a tres veces por semana, me mantenía activa mental y físicamente”,* explica.

Asimismo, si hay internet a bordo, se mantiene conectada con familiares y amigos, siempre en el camarote o en los espacios permitidos. Recuerda que se debe evitar la utilización del celular durante la guardia en el puente o en cubierta cuando se está operando o en situaciones de trabajo.

“Reinventarse, darse tiempo para una misma, observar la hermosa naturaleza marítima, los atardeceres con puesta del sol. De esa manera, la vida a bordo se hace mucho más llevadera”, agrega. Otro desafío es enfrentar prejuicios y estereotipos. Señala que la primera vez que una mujer embarca, casi todos los marineros y oficiales hacen la misma pregunta: *¿Qué estás haciendo arriba de los barcos?, ¿Por qué quisiste navegar?*

“Al principio, estas preguntas resultaban desconcertantes. Una amplia mayoría de marítimos parecían dejarse llevar por estereotipos, creyendo como consecuencia que las mujeres no estamos capacitadas para estar a bordo y responder a las exigencias que la profesión requiere. Consideran al barco como un mundo masculino donde ellos son los únicos gobernantes, a veces haciendo observaciones acerca de que el trabajo doméstico (a bordo y/o en tierra) es una responsabilidad exclusiva de las mujeres. Pero en la actualidad con la tecnología y la automatización a bordo, sorteamos esa condición de debilidad con que nos caracterizan”, señala. Le disgusta escuchar en varias ocasiones cómo se destacan los aspectos negativos de la presencia de una mujer en un buque. *“Es importante creer firmemente en nosotras mismas, en las habilidades teórica/prácticas adquiridas al obtener la Libreta de Embarque, en nuestros*

talentos, saber que somos más detallistas y cuidadosas, estar dispuestas al aprendizaje constante, mejora la autoconfianza y es un antídoto realmente eficaz para sobreponerse con éxito y estar a la altura de las circunstancias. Con fuerza de voluntad peleé contra mis debilidades, me fortalecí y trabajé en cada nuevo embarque para ganar confianza y respeto. Lo que me abrió la oportunidad de realizar una carrera sindical. Finalmente lo logré”, insiste Santillán.

Hasta fue todo un desafío obtener el anhelado mameluco; algo que puede parecer curioso. En su primer día de trabajo, se sorprendió notablemente al descubrir que ninguno de los mame-lucos que le habían ofrecido coincidía con su talla. *“Tuve que arreglármelas con camperas de lluvia holgadas, botas de agua que se me salían al caminar, guantes gigantes que no podía evitar perder cuando estaba operando con los cabos, y zapatos de seguridad de mala calidad. El que me veía no podía diferenciar si era un trabajador o trabajadora marítima. Todos daban por sentado que nunca tendrían una mujer trabajando junto con ellos. Finalmente tuve que solicitar personalmente al contra maestre que me proporcionaran la ropa de trabajo y el calzado de mi talla”,* comenta.

De todos modos, la convivencia a bordo es otro gran desafío. Allí tira unos tips. *“Las relaciones humanas entre hombres y mujeres son difíciles al principio, hasta que ganas confianza y respeto como consecuencia de realizar bien las tareas. Hay que comportarse adecuada y eficientemente al trabajar y lograr un correcto trato cotidiano, basado en el respeto mutuo, marcando así la diferencia entre la imagen negativa con que se ve a la mujer marítima y lo que finalmente terminas imponiendo por mérito propio. Muchas veces el favoritismo hacia un compañero, puede resultar también en pérdida de unidad y confusión. Y esto lo digo por experiencia, la actitud de compañerismo y profesionalismo es lo más adecuado para una saludable y solidaria convivencia a bordo. El poder interactuar con cada miembro*



de la tripulación en calidad de “pares profesionales” resulta en armonía para el entorno de trabajo y el sano desarrollo de los vínculos. Además, el buen desempeño laboral y social, nos muestra como trabajadoras competentes y facilita así el camino para ser consideradas en próximos embarques y allanarles el camino a otras trabajadoras marítimas”, explica.

También destaca el reconocimiento a la calidad del trabajo, *“Esto es algo extremadamente importante, ya que estamos representando a toda la comunidad de mujeres marítimas y cambiando el paradigma existente, a uno de mayor inclusión e igualdad de oportunidades. Creo que la trabajadora marítima debe lograr mostrar un perfil laboral serio y responsable”,* repite.

También es necesario superar el estrés mental y físico. Como marinera de cubierta, Santillán tiene experiencia en barcos petroleros. Dice que allí se trabaja a toda hora del día y de la noche, con maniobras de amarre, desamarre, alije, timón, guardias de puente, guardia de puerto, una detrás de otra; maniobras nocturnas a la intemperie con lluvia y temperaturas bajo cero, con ráfagas de viento en proa o en popa, manejando la grúa para levantar las defensas o desconectar y con ruidos de motores intenso. Durante el día en cubierta, a rayo del sol en pleno verano con 35 o 40 grados de temperatura, con mameluco, zapatos de seguridad, casco, guantes en maniobra o pintando al rayo del sol. En puerto se opera en uno o dos días, no hay tiempo de

esparcimiento, entre guardias y horas de descanso. Los tiempos de navegación pueden ser horas o días. Después de completar las horas de trabajo, de nuevo maniobra, timón, y volver a empezar la rueda. *“En ese contexto al principio no tenía tiempo para descansar. Mi sueño estaba alterado por horas de trabajo intensas y arrítmicas. Estaba irritada, enojada, me molestaba más allá de mi poder de resistencia. Fue mentalmente y físicamente agotador. Como mujer, nunca quise tener preferencias de descansar más o trabajar menos a pesar de que era difícil. No lo pedí ni lo quería, porque mi deseo era ser aceptada como “una trabajadora igual”. De hecho, trabajé duro y a veces más que mis compañeros masculinos para demostrar mi aptitud marítima”,* explica.

Otro de los puntos en que trabajó es probar su competencia. *“Embarcarme implicó salir de la zona de confort y trabajar fuertemente para demostrar mi valor. Aunque al principio fue difícil, perseveré y mi confianza comenzó a crecer. En ese sentido, mi mensaje para todas las marítimas es que nunca se rindan y nunca piensen que son menos competentes que nadie. Con esfuerzos persistentes se puede hacer posible lo imposible”.*

En particular, todo un desafío para Santillán fue reunir coraje para hacer tareas novedosas, como trabajar con

las grúas, con las que nunca había tratado - palanca para arriar-virar, derecha-izquierda y elevar-bajar la pluma-. Dice que esto especialmente la asustaba porque sabía que toda la tripulación la podía estar observando, pero se animó y reconoce que tuvo la mejor predisposición de sus compañeros para ayudarla. Se trata de una tarea que lógicamente requiere precisión y seguridad, sobre todo en el momento de hacer conexión o arriar/virar las defensas del barco. Finaliza comentando esa experiencia: *“Recuerdo una noche con viento soplando fuertemente en mi espalda y muy baja temperatura, el trabajo fue todo un reto, después de 3 horas en la grúa, me di cuenta de que los únicos límites en nuestras vidas son aquellos que nos fijamos falsamente. Deberíamos atrevernos a salir de nuestro círculo de confort y explorar lo desconocido. Por supuesto, la seguridad es de máxima prioridad y nunca debe verse comprometida”.*



IGUALES

EN DIGNIDAD, DERECHOS Y OBLIGACIONES

CONDUCTAS QUE SE PRESUMEN VIOLENTAS NO ACEPTADAS SOMU

- Ofender (en Público o Privado)
- Ridiculizar / Descalificar / Culpabilizar
- Humillar / Bromas hirientes
- Chantaje / Mentiras / Engaño e Injurias
- Publicación de datos personales de otras personas (en redes, etc)
- Controlar / Prohibir
- Golpes de cualquier tipo, incluso Golpes “jugando”
- Pellizcos / empujones / tironeos / arañazos / patadas
- Destrucción de objetos personales
- Contacto físico NO DESEADO (manoseo, caricias agresivas, etc)
- Encerrar / Aislar
- Amenazas Verbales y/o con objetos o armas de cualquier tipo
- Forzar una relación sexual / Abuso sexual / Violación
- Mutilaciones / Asesinato

SI TE SENTIS AGREDIDA / AGREDIDO
COMUNICATE CON LA SECRETARIA DE LA MUJER

SECRETARIA DE LA MUJER

Betina Santillán

11 3382 3345

secretariadela mujer@somu.org.ar

betina.santillan@somu.org.ar

“B.O.M.U.” Sindicato de Obreros Marítimos Unidos

Prev. 1987 (2018) 1400 CABA, Argentina. Tel: 601 4023-4300 ext. 109

login...

soluciones logísticas

la mejor conexión entre Argentina y Brasil.

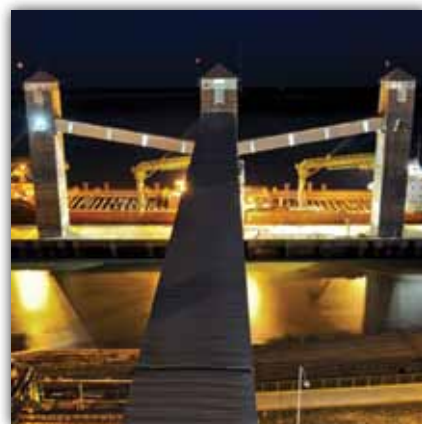
Av. Eduardo Madero, 1020 - piso 1
Retiro - Buenos Aires - Argentina
Tel: +54 11 4119-9100

La Cámara de Puertos Privados Comerciales y la situación de Vicentín

Ya venimos hablando en nuestras ediciones de la situación generada con la intervención y el pedido de expropiación ahora en proceso de “negociación” desde el gobierno nacional del concursado grupo Vicentín. En ese sentido, más allá de las entidades del agro, las Bolsas de Comercio, analistas y especialistas - y no tanto una de las pocas entidades dedicadas específicamente al comercio exterior que salieron a expresar su punto de vista públicamente, fue la Cámara de Puertos Privados Comerciales que representa a las terminales de las cerea-
leras, de cargas líquidas y generales, y también a terminales privadas de contenedores - excepto las de Puerto Nuevo- .

La entidad emitió un comunicado rechazando la movida oficial que considera que implica un quiebre a la división de poderes, la promoción de decisiones ilegales y el quiebre de la Constitución, “La Cámara de Puertos Privados Comerciales, eslabón de la cadena agroindustrial nacional, expresa su preocupación por la decisión del

Gobierno de la Nación de interrumpir el equilibrio de la división de los Poderes - soporte de nuestra República- disponiendo la intervención estatal de una sociedad regulada por el derecho privado que, afectada por cambiantes circunstancias macroeconómicas, resolvió con madurez ajustarse a derecho y recurrir al remedio del concurso preventivo, poniéndose en manos de su juez natural para no solo ordenar su pasivo y acordar con sus acreedores la forma de honrar los compromisos asumidos, sino para que fuera el Poder Judicial de la Provincia de Santa Fe -único competente- quién analice los motivos y causas de su presentación y la conducta empresarial de quienes la conducían.-La aceptación de tal presentación por el Juez Lorenzini y la apertura del concurso preventivo deja bien a las claras que la Empresa cumplió acabadamente con la ley aplicable.- Nuestro país es netamente agroexportador y este sector, pilar de la economía nacional, se cimenta en la actividad privada de miles de productores agrarios que a lo largo y ancho del país han generado -año tras año- records de produc-



ción agropecuaria que han permitido asegurar siempre nuestra soberanía alimentaria a punto tal, que nuestro consumo interno representa apenas un quince por ciento del total de nuestra producción actual de alimentos.- La intervención del Estado Nacional en el contexto descripto sería ilegal e inconstitucional por invadir la esfera de otro Poder del Estado. Por otro lado, el argumento de una pretendida protección de la soberanía nacional siempre fue utilizado por países competidores, importadores, para impedir en sus territorios el ingreso de la producción agropecuaria de nuestro país.- La participación forzada del Estado nacional en este sector además de no corresponder por ir en contra de uno de los principios rectores de nuestra

 LO PRIMO <small>DEPOSITO FISCAL PRIVADO</small> BAJO TECHO SIEMPRE	Depósito Fiscal / Depósito Nacionalizado 25 años creciendo junto a nuestros clientes						
	<table><tr><td>Lo Primo 1</td><td>14.000 metros cuadrados cubiertos y 3.000 descubiertos</td></tr><tr><td>Lo Primo 2</td><td>24.000 metros cubiertos</td></tr><tr><td>Lo Primo 3</td><td>6.000 metros cubiertos</td></tr></table>	Lo Primo 1	14.000 metros cuadrados cubiertos y 3.000 descubiertos	Lo Primo 2	24.000 metros cubiertos	Lo Primo 3	6.000 metros cubiertos
	Lo Primo 1	14.000 metros cuadrados cubiertos y 3.000 descubiertos					
Lo Primo 2	24.000 metros cubiertos						
Lo Primo 3	6.000 metros cubiertos						
Tel: 4301 1112 / info@loprimo.com.ar / www.loprimo.com.ar							

República, no es conveniente porque es demostrativa de un estado de inseguridad jurídica manifiesta en momentos en que la economía nacional está sometida a un stress extraordinario producto de

la deuda externa, aún insoluta con sus acreedores y a la paralización ocasionada por la pandemia.- El avanzar por este camino no generará el estado de certidumbre imprescindible para

conseguir la llegada de inversores, ni el acceso al financiamiento internacional, ni el ingreso de las divisas necesarias para superar esta coyuntura”.

Ataque en Rosario

La seccional del sindicato de Dragado y Balizamiento de Rosario denunció un ataque a su sede y según su secretario general, Edgardo Arrieta; se hace evidente que el mismo tiene que ver con la posición que tomó el gremio frente a la situación de Vicentín que es totalmente favorable a la expropiación.

En un comunicado, la Federación Marítima, Portuaria y de la Industria Naval de la República Argentina repudió “este vandálico accionar y se solidariza con el secretario general de esa seccional y los compañeros damnificados por estos

hechos”. Agrega que el ataque a la sede se produjo cuando en el interior de la misma la gente del gremio junto a Arrieta estaba elaborando un documento que fijaba la posición frente a la situación de la empresa Vicentín.

Agrega el comunicado que se están realizando las gestiones pertinentes para girar todos los antecedentes -incluidas las filmaciones de las cámaras de seguridad que posee el edificio - a la Justicia, para que tome cartas de la situación y proceda en consecuencia.

También hubo una declaración de Juan

Carlos Schmid, Secretario General del Sindicato y de la FeMPINRA, respaldando la posición de la filial rosarina. Asimismo, Arrieta participó en una movilización frente a la Bolsa de Comercio de Rosario junto a otras organizaciones sociales y la Federación Agraria, y según medios locales, dijo que se hizo allí “porque la BCR es enemiga de los trabajadores y el pueblo nacional y queremos que Vicentín sea parte de la soberanía nacional”. Será así?

Mejora en el río

La crisis de Vicentín le da menos trascendencia a una muy buena nueva de que el caudal del río Paraná mejoró mucho con las lluvias en la cuenca intermedia, y la ayuda de un mayor volcado de agua de Itaipú, permitiendo una mejor navegación de barcazas y la salida de los buques de las terminales graneleras. Si bien para la carga en Rosario con un nivel de 1.05 se está 1/1,5 pie por debajo de lo normal para esta época, e Iguazú está en 7,70 es muy bueno frente a lo que se vivió en estos meses de bajante tremenda. Esperemos que dure.

***“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



En medio de un contexto complicado hay buena demanda mundial de cítricos.

Así aparece la primera incursión de limones a China desde la Argentina.

Espíritu pionero



Por estos días se inicia el primer envío de 24 toneladas de limones frescos a China. El envío de origen tucumano de la empresa Citromax, se confirma luego de dar cumplimiento a los requisitos fitosanitarios acordados entre ambos países, luego de muchos años de negociaciones. El total de envíos proyectados para este año es de 130 toneladas, según informó el ministro de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Nación, Luis Bastera quien participó de los preparativos de consolidación del envío a través de una videoconferencia junto al titular del Senasa, Carlos Paz, directivos de la empresa y el ministro de Desarrollo Productivo de Tucumán,

Juan Luis Fernández. En la oportunidad, las autoridades saludaron a los exportadores y a los inspectores del Senasa que fiscalizaron el tratamiento de frío del cargamento. *"Gracias a todos los que formaron parte de este proceso, para que el sector esté presente con un producto regional, representativo de nuestro país y que nos permite hoy llegar al mercado chino para seguir mostrando al mundo la calidad con la que producimos, más en el contexto actual de pandemia que exigen mayores esfuerzos de todos, productores y Estado"*, señaló el titular de la cartera agropecuaria nacional. La carga sale del puerto de Buenos

Aires a bordo del buque Maersk Labrea con destino a China continental haciendo transbordo en Hong Kong. *"Este es el primer envío a China de limones bajo este nuevo protocolo, cumpliendo con todos los requisitos del plan de trabajo firmado con ese país como, por ejemplo: que los productores y los empaques estén inscriptos; que cumplan con todas las medidas fitosanitarias establecidas con controles en campo, en empaques y en certificación"*, explicó el director de Comercio Exterior Vegetal del Senasa, Martín Delucis. Antes de iniciar esta exportación, además, se envió a la autoridad China - que lo aprobó y publicó en su página web - el listado de unidades productivo-



tratamiento de frío (entre 2 y 3 grados) en tránsito durante la travesía para prevenir la mosca de los frutos, señalaron en el Ministerio.

Citromax, con sede central en Carlstadt, Nueva Jersey, está compuesta por cinco compañías con instalaciones en los Estados Unidos y Argentina y en los próximos días espera poder embarcar

otros cuatro contenedores desde Tucumán hacia China. Precisamente esta embarcando el segundo en la próxima llamada del servicio de línea en el Puerto de Buenos Aires, pero esta vez directo a Shanghai.

“Es un primer paso el que dimos. Va a

llevar tiempo para que sea un mercado que lleve más volumen pero sentimos que estamos haciendo algo histórico. Es un producto nuevo para los chinos, hay que ver qué la aceptación”, sostuvo Bernabé Padilla, responsable comercial de fruta fresca de la empresa que tiene 4.500 hectáreas de plantaciones de limones en Tucumán y espera exportar este año unas 20.000 toneladas. Esto más allá del procesamiento de 200.000 toneladas de limón de terceros para productos industriales que en su mayoría también se exportan. La empresa ya había realizado ventas a Hong Kong. Lógicamente, nos dice Padilla, es un mercado más chico y China continental es otra cosa. Si bien con estos primeros envíos hay mucho de prueba y reconocimiento del mercado, no se trata de un “experi-

ras, de productores, de empaques y de inspectores habilitados para iniciar el tratamiento de frío.

Recordamos que previo al embarque antes del inicio de la temporada, se vinieron realizando las certificaciones de las fincas, de la panta y el empaque de Citromax.

En la operación de estos días el camión de 20 pallets con 1600 cajas de 15 kilos cada, a temperatura natural, llegó a Buenos Aires para el tratamiento de frío en cámara para llegar a los exigidos 2,5 grados – medidos en la pulpa del limón- y recién allí se la consolida en el contenedor pre seteado. El enfriado se hizo en una de las cámaras de la empresa “Almacén de frío”, de la localidad de Carlos Spegazzini, partido de Ezeiza.

Precisamente, uno de los requisitos acordados entre la Argentina y China es que los limones viajen con un

Protocolo

Por estos días, Pablo Padilla, presidente de la Asociación Citrícola del Noroeste Argentino (Acnoa) señaló que el protocolo que se hizo operativo ahora con China actualizó el que venía rigiendo desde el 2004 para cítricos dulces (naranjas, mandarinas y pomelos), incorporando a los limones frescos. *“La temperatura que exigía China no permitía que los limones lleguen en buenas condiciones. Pero luego de varios años de ensayos realizados por el Senasa y la Estación Experimental Obispo Colombres de Tucumán demostraron que a la mosca se la puede controlar a temperaturas más altas por lo que en el protocolo se aumentó de 1,8 a 3,2 grados en la cual no afecta al limón”,* dijo.

PUERTO SANTA FE

Terminal Multipropósito
Agrograneles
Combustibles

www.puertofe.com

mento”, sino de una venta comercial a compradores chinos en forma directa. “La idea es ir desarrollando el mercado y ver su dimensión y respuesta”, agrega.

Recuerda que cuando Argentina volvió al mercado de limón fresco a EE.UU. el acceso de la empresa fue progresivo, de 10.000 tons el primer año a 30.000 el último. Ahora queda seguir el itinerario de unos 40 días de tránsito a destino final y esperar que la fruta llegue en las mejores condiciones, algo que seguramente será así dadas

las facilidades tecnológicas que existen en materia de monitoreo de temperatura; por ejemplo, los termógrafos que permiten a las empresa seguir la temperatura de la fruta on line.

Si bien hay algunas pocas empresas que se irán sumando, se trata de un primer avance para el próximo año ir afianzando el mercado, dadas las dificultades para viajar a China y generar más contactos en el actual contexto. Se espera que este país absorba entre 20.000 a 30.000



toneladas, aunque es poco lo que se puede aventurar en un mercado tan enorme como el chino.

Hay que ir y hacer la experiencia.

AGP mejora costos de operación de buques

Además de la extensión de los días de libre almacenaje (de 5 a 7 corridos) que ya señalamos en ediciones anteriores, (que imitó Exolgan en Dock Sud); dos medidas operativas estableció la AGP en Puerto Nuevo, vinculadas a las líneas navieras, tanto de contenedores como de cruceros. Por un lado, se han adoptado fuertes rebajas para la operación de cruceros, desde el muellaje, la terminal hasta el peaje. Esto es por un lado la continuidad de lo que se venía haciendo para promover el crucerismo en la gestión anterior y dada la crisis de la actividad a partir de la pandemia, generar ahora mayores incentivos para cuando la misma recomience, especialmente en cuanto a los grandes buques. Algo que en materia de grandes tráficos parece complicado por ahora.

En el caso de los contenedores, los beneficios tienen que ver con la bonificación de la tasa de uso de puerto a las

líneas y que tiene que ver con un porcentaje progresivo que va de acuerdo a la mayor cantidad de escalas de buques.

En la disposición se señala que esto tiene que ver con que entre los temas abordados a lo largo del proceso de negociación llevado a cabo con el objeto de prorrogar los contratos de concesión vigentes a partir del 15 de mayo, AGP arribó a la necesidad de bonificar la Tasa de Uso de Puerto a los Buques Portacontenedores y que con el fin de alcanzar este propósito, se ha diseñado ese esquema de bonificación parcial. La medida tiene vigencia hasta el 30/06/2022. El esquema tiene el siguiente detalle: Escalas Trimestrales; Bonificación: De 4 a 7 buques 5%; de 8 a 14 buques 10%; de 15 a 29 buques 20% y de 30 o más buques 50%. Si bien al ser consultado algún armador, nos señaló que el beneficio no es tan importante; en el contexto actual, algo es algo. Nadie hoy en día



llega a operar 30 buques propios en el trimestre como para obtener un gran descuento que impacte. Se entiende que hoy un tasa de uso de muelle para un portacontenedor promedio está entre U\$15/20.000, 7,5/10% del valor de la escala. Así que un descuento de 20% podría llegar a ser en una factura proforma 1%. Es poco, pero como mensaje es bueno...

Curso de la FICBC

La Fundación ICBC presenta el Curso de Inversiones y Finanzas que se dará a fines de julio en forma online.

Para informarse ingresar en

<http://www.boncomunicacion.com.ar/html/html-programa-de-inversiones-y-finanzas-julio-2020/>



Una reivindicación necesaria para el sector de cargas del interior cuando vuelva la actividad aérea

Ya se podrá retomar "la continuación de bodega aérea por vía terrestre"

Días pasados y a través de una gestión que llevaba cuatro años de arduas negociaciones la ACAC (Asociación Cordobesa de Agentes de Carga), consiguió que mediante la publicación en el Boletín Oficial (Resolución General 4731/2020), se restituyera la "continuación de bodega aérea por vía terrestre", una necesaria reivindicación para todo el sector vinculado al comercio exterior del interior del país.

Así, el sector de cargas recupera una normativa que permitirá un mayor desarrollo regional para todos actores que forman parte del mismo. Un logro que se motorizó en mucho desde Córdoba pero que beneficia a todo el interior de la Argentina y principalmente a las ciudades con aeropuertos que disponen de conexiones nacionales e internacionales como ser Córdoba, Rosario, Mendoza o Salta. Evidentemente se trata de un logro que se podrá materializar cuando la cuestión de la aviación vuelva a recomponerse.

Una entidad que trabajó fuerte en esta materia fue la ACAC, Asociación Cordobesa de Agentes de Carga. *"Estábamos motivados por la imperiosa necesidad de eliminar el sesgo negativo y discriminatorio que históricamente hemos sufrido quienes vivimos fuera del radio de Buenos Aires y que se manifiesta a diario en la toma de decisiones aduaneras, que impactan desfavorablemente en el desarrollo de las economías regionales. Es por ello, que nuestra entidad tomó como propio el desafío de trabajar en pro de todo el sector del interior del país. Luego de casi 4 años de gestión hoy llegamos a un final feliz"*, afirma Laura Casaletti, Presidente de ACAC - abajo en la foto-.

La importancia de esta nueva normativa radica especial-

mente, en que convalida la plena vigencia del tratamiento que debe darse a todas las mercaderías que arriban al país por vía aérea, destinadas a las aduanas del interior. Las cuales, por motivos propios del tipo de transporte (sean



DP WORLD
Buenos Aires

TERMINALES
RIO DE LA
PLATA
Secundaria Argentina

Principal Red de
Terminales facilitando
el Comercio Global

restricciones en dimensiones de los aviones de cabotaje o por las características intrínsecas de las cargas), deben utilizar la vía terrestre para llegar a la aduana de destino final. Es decir que beneficiará por ejemplo al movimiento y volumen de cargas en aeropuertos como el de Rosario, Salta, Mendoza que disponen de conexiones nacionales e internacionales y a sus correspondientes aduanas locales. *"Con la anterior legislación, los importadores estaban obligados a realizar un tránsito aduanero ISTA hasta las aduanas del interior del país, cuyo costo generaba un alto impacto económico en la gestión logística integral de transporte de sus productos (repuestos, componentes, piezas y partes de la cadena productiva, etc.). Con el fin de minimizar su impacto, muchas empresas comenzaron a realizar el despacho de aduana directamente en Ezeiza. Lo cual significó, la pérdida de trabajo de*

los operadores locales afectados a la operativa: agentes de carga, despachantes de aduanas, depósitos fiscales y de carga general", señala Casaletti.

Lo relevante de esta resolución para el sector, está dado porque principalmente posibilita la descentralización del comercio internacional, tanto en lo operativo como en lo comercial, y además les da a los operadores mayores alternativas para elegir las líneas y por supuesto hacer Aduana en el lugar que de destino, sólo con un precinto sin necesidad de hacer un ISTA, dicen desde el sector. Ya que permitirá salir de la esfera del manejo de Buenos Aires, para devolverle al interior, su posición como operadores del comercio exterior.



Lo cual, necesariamente redundará en mejores costos para el servicio. Y consecuentemente, impactará de lleno en la competitividad de diversas regiones del territorio argentino, al reducir los costos de la cadena productiva de las empresas importadoras / exportadoras. Lo que se debería traducir también, en mejores costos para el mercado local e internacional", agrega la ejecutiva.

Otro punto para destacar, es que este nuevo esquema generará mayor actividad en las aduanas del interior, lo que representa trabajo para todos los operadores que están vinculados al sector, como agentes de cargas, depósitos fiscales, despachantes de aduana, transportistas, etc. *"Estamos muy felices con lo logrado, ahora nos queda el tremendo reto de poner en marcha el servicio multimodal aéreo, en medio de una etapa tan compleja como la que hoy vive esta industria",* finaliza Casaletti.



"El mayor beneficio será el impacto económico que esto generará en todo el interior del país. Dado que posibilitará un mayor acceso a la oferta del transporte aéreo que posee Argentina, a través de sus aeropuertos.

TUS PROYECTOS EN MOVIMIENTO

EL MUNDO TE ESPERA

TERMINAL ZÁRATE

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

Una empresa del **GRUPO MURCHISON**

Primera operación de descarga de graneles líquidos en el puerto de Montevideo

La operación duró menos de 24 horas y permitió que se descarguen 1600 ton de fertilizante líquido mediante un sistema de carga directa de buque a camión cisterna, tanto el producto como el sistema son novedosos en el puerto.

Hace unos días operó en el puerto de Montevideo, el buque tanque “Wenche Victory” de bandera Noruega, para la descarga de unas 1.600 toneladas de fertilizante líquido procedentes de Donaldsonville, EE.UU. El buque amarró en el muelle número 3 de la ANP e hizo la descarga en forma directa mediante la conexión de las líneas del buque hacia los camiones cisterna, asegurando que la operación sea en forma continua, sin demoras y ritmos similares a lo que es un tradicional sistema de ductos. La carga tenía destino para su almacenaje a la ciudad de Paysandú. PTP Uruguay SA fue el operador portuario encargado del trabajo.

De esta forma, señala la empresa, “el Puerto de Montevideo suma una nueva operación, que puede interactuar con otras sin que sean afectadas; ya que la misma se realiza en un período menor a 24 horas y permite utilizar distintos

muelles. Así, desde ahora los buques con destinos hacia puertos de la Hidrovía podrán arribar con más carga abordo, donde se realice esta operación de “alije” y las naves alcanzarán el calado permitido para continuar su navegación “up river”. Asimismo agrega que “Con este tipo de desarrollos logísticos se continúa poniendo en valor la mayor profundidad de Puerto Montevideo para trabajar con nuevos mercados y también para hacer más eficiente la cadena de suministros de la agroindustria uruguaya”.

La gente de PTP señala que este tipo de producto como así también el know how del sistema de operar, son una novedad para Montevideo pero ya se realiza en otros puertos uruguayos como Nueva Palmira y Fray Bentos desde hace ya bastante tiempo, siempre con el apoyo del resto la cadena de suministro, que en este caso fueron CF Industries como fabricante y Nitron Group, empresa de Trading



de fertilizantes líder a nivel mundial, que permite llegar al mercado interno así como también a los mercados de la hidrovía Paraná Paraguay y al resto de la región.

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

El Port de Barcelona idea medidas económicas millonarias para impulsar un crecimiento económico sostenible

Barcelona es el puerto con mayor dimensión económica de España y el primero por valor de las mercancías “Activaremos al máximo las inversiones para acelerar la recuperación, priorizándolas según los criterios de eficiencia y de rendimiento social, ambiental y económico”, asegura la presidenta del Port de Barcelona, Mercè Conesa.

El Port de Barcelona es un motor económico esencial, además de infraestructura crítica imprescindible para garantizar los servicios básicos a la ciudadanía. Este puerto tiene una capacidad notable para impulsar la generación de negocio en su hinterland. Con una Comunidad Portuaria formada por más de 500 empresas y 41.000 trabajadores; es el puerto con más dimensión económica de España, aportando aproximadamente el 1,7% del PIB de Catalunya, y el primer puerto por valor de las mercancías (más de 86.000 millones de euros en 2019).

Todo este potencial hace del Port de Barcelona uno de los actores principales en la recuperación económica que la sociedad espera, ejerciendo de palanca para reanudar la actividad empresarial en los próximos meses, dice la presidenta del Port de Barcelona, Mercè Conesa. Por eso, asegura: *“activaremos al máximo las inversiones para acelerar la recuperación, según los criterios de eficiencia y de rendimiento social, ambiental y económico. Los puertos somos uno de los actores principales en la recuperación económica, pero no los únicos. Somos parte de un engranaje complejo en el que también participan las empresas, las diferentes administraciones públicas y la sociedad en general. Todos tenemos el deber de hacer posible la respuesta urgente y coordinada que se necesita para generar nuevas oportunidades que permitan el resurgimiento*

de una economía mejor para todos, así como de un ecosistema y una forma de vida más igualitaria, inclusiva y sostenible”, añade Mercè Conesa.

Plan de Choque: 56 millones de euros

Con el objetivo de frenar el golpe que la pandemia de COVID-19 supone para el tejido empresarial, el Port de Barcelona empezó a aplicar desde los inicios del estado de alarma un Plan de Choque de Medidas Económicas con las que pone a disposición del tejido empresarial hasta 56 millones de euros para amortiguar el impacto de la pandemia.

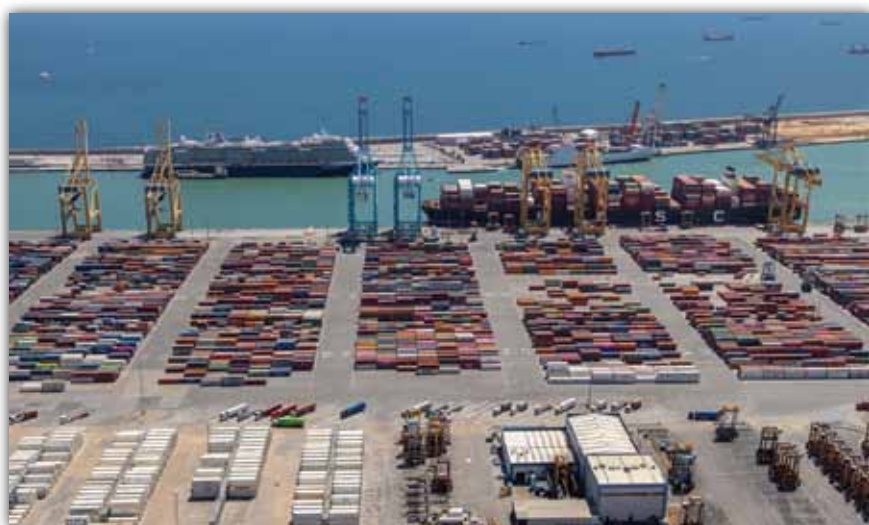
Algunas de estas medidas son el pago inmediato a proveedores; el fraccio-

namiento de pagos a sus clientes; la suspensión de cobros a clientes y concesionarios; la facilitación de los aplazamientos de pagos de determinadas tasas portuarias; la tarifa plana de almacenamiento para contenedores de importación; o la rebaja de tasas, entre otras.

Este Plan de Choque de Medidas Económicas es el primer paso previo a la puesta en marcha de otro plan, más complejo y de mayor calado, que es el Plan de Recuperación, dice Conesa.

Estrategia a medio plazo

Se trata de una iniciativa consensuada con la Comunidad Portuaria y que tiene como principales objetivos reforzar el hinterland y la exportación,



Las terminales de contenedores del Port de Barcelona cuentan con 3.500 conexiones reefer permanentes, liderando la capacidad en el Mediterráneo.

buscando tráficos estratégicos; reforzar los lazos con mercados exteriores clave, como Asia y América, para convertirse en gateway port; y desarrollar una estrategia de nuevo suelo logístico. Unas metas que se basan en las líneas maestras de su nuevo Plan Estratégico 2021-2025, que el Port de Barcelona presentará en los próximos meses.

Infraestructuras, servicios y conectividad al servicio del sector hortofrutícola.

Agrega la ejecutiva que el Port de Barcelona sigue reforzando su posición como primer puerto del Mediterráneo y del sur de Europa para productos frescos con la constante mejora de sus infraestructuras, servicios logísticos y conectividad con los mercados emisores y receptores. *"Barcelona es hoy un hub único en el sur de Europa para productos hortofrutícolas, con una posición geográfica estratégica para la recepción de contenedores reefer provenientes de Sudamérica (Argentina, Brasil, Uruguay), con destino a los mercados europeos",* advierte.

La suma de un puerto orientado a las necesidades de importadores, exportadores y operadores logísticos hortofrutícolas; un sector logístico que ofrece servicios específicos altamente competitivos y de calidad; un

potente mercado de abastos, Mercabarna, altamente especializado que concentra la mayor oferta regional

de fruta y verdura y en constante internacionalización, además de las excelentes conexiones con Mercama-

INFORMACIÓN

Medidas económicas del Port de Barcelona para paliar los efectos del coronavirus

- **Pagar inmediatamente** a los proveedores que presenten factura electrónica.
- Facturar las tasas de ocupación con **carácter mensual**.
- **Aplazar las fechas de vencimiento** de todas las liquidaciones de tasas portuarias emitidas y no pagadas por no haber vencido hasta el 2 de junio.
- **Facilitar el acceso al aplazamiento de los pagos** durante seis meses, sin intereses ni garantías, de determinadas tasas portuarias, previa solicitud justificativa del interesado.
- **No aplicar las penalizaciones** establecidas por incumplimientos de tráficos mínimos.
- **Reducir las tasas de ocupación** hasta un 20% a las terminales de mercancías y hasta un 60% a las de pasajeros.
- **Destopar** el valor mínimo de la **tasa de actividad**.
- **Reducir la tasa al buque, durante el estado de alarma**, un 10% a todos los de transporte marítimo de corta distancia y un 50% a barcos de servicios regulares de pasaje o carga rodada.
- Establecer una **tarifa plana de almacenaje para contenedores de importación** de 2 euros al día, del 31 de marzo al 13 de abril de 2020. Durante la vigencia de esta tarifa, el tiempo de estancia de los contenedores queda en suspenso y no se computará para calcular costes de estancia una vez finalicen las medidas extraordinarias adoptadas por el Gobierno.

www.portdebarcelona.cat/coronavirus

25 AÑOS INVIRTIENDO EN INFRAESTRUCTURA PARA CONTRIBUIR AL DESARROLLO DEL PAÍS.



drid, Mercazaragoza, Saint Charles y Rungis, hacen del Port de Barcelona el hub idóneo desde el que abastecer a más de 50 millones de consumidores europeos y del Mediterráneo.

La apuesta por los servicios específicos para los productos agroalimentarios está recibiendo una excelente respuesta por parte del sector, como demuestran los datos de tráfico de este tipo de productos: en 2019 pasaron por el Port de Barcelona más de 1,5 millones de toneladas de frutas, hortalizas y legumbres, con un incremento del 30% respecto al mismo periodo del año anterior, y cerca de 93.000 contenedores refrigerados.

Hub reefer en el Mediterráneo

Las tres terminales de contenedores del Port de Barcelona – Hutchison Ports BEST, APM Terminals Barce-

lona y Port Nou- han incrementado de forma significativa el número de conexiones eléctricas destinadas a los contenedores refrigerados, superando actualmente las 3.500 conexiones reefer permanentes, liderando así la capacidad en el Mediterráneo.

El Port de Barcelona, señala Conesa, también destaca por su oferta de conexiones viarias y ferroviarias regulares y fiables con los principales mercados mayoristas de España y el importante mercado de Saint-Charles, en el sur de Francia. Asimismo, ha consolidado el servicio ferroviario Canal Frío, que conecta diariamente Zaragoza y Barcelona exclusivamente con carga refrigerada, así como la autopista ferroviaria para camiones y remolques que une Perpignan y Rungis (París).

En el ámbito marítimo, los impor-

tadores y exportadores disponen de una completa oferta de líneas regulares de contenedores con los principales mercados emisores y receptores de fruta, verdura y productos frescos. Finalmente, destaca el porcentaje de contenedores en tránsito que lo sitúa como uno de los nodos europeos y mediterráneos para los tráficos a temperatura controlada y el primer puerto hortofrutícola de la región.

En el Mediterráneo, las líneas de short sea shipping, operadas por diferentes navieras, entre las que destacan Grimaldi Group y Grandi Navi Veloci, ofrecen conexiones diarias con los principales puertos de Italia y el Norte de África.

El proceso de acuerdos Mercosur, Alianza del Pacífico, Unión Europea

Interesantes informes elaborados en el marco del proyecto “Alianzas para la Democracia y el Desarrollo con Latinoamérica” ADELA de la Fundación Konrad Adenauer (KAS ADELA) y el Departamento de Negocios Internacionales e Integración de la Universidad Católica del Uruguay sobre la relación entre la Unión Europea, la Alianza del Pacífico y el Mercosur.

Aquí está el detalle:

Informe 1: Alianza del Pacífico y Mercosur: descripción de las economías, acuerdos comerciales vigentes y negociaciones en curso.

<https://www.kas.de/documents/7851262/9136552/Informe+1+-+Alianza+del+Pac%C3%ADfico+y+Mercosur.+Descripci%C3%B3n+de+las+econom%C3%ADas%2C+acuerdos+comerciales+vigentes+y+negociaciones+en+curso.pdf/49723527-34c7-ca6d-dc49-e0cfb7185c81?version=1.0&t=1592516642195>

Informe 2: Análisis del proceso de convergencia iniciado entre la Alianza del Pacífico y el Mercosur.

<https://www.kas.de/documents/7851262/9136552/Informe+2+-+An%C3%A1lisis+del+proceso+de+convergencia+iniciado+entre+l+Alianza+del+Pac%C3%ADfico+y+el+Mercosur.pdf/fade9366-280d-809e-9a28-a16923a03ca6?version=1.0&t=1592516641989>

Informe 3: Mercosur, la Alianza del Pacífico y la Unión Europea Flujos de comercio e inversión.

<https://www.kas.de/documents/7851262/9136552/Informe+3+-+Flujos+de+comercio+e+inversi%C3%B3n+entre+el+Mercosur%2C+la+Alianza+del+Pac%C3%ADfico+y+la+Uni%C3%B3n+Europea.pdf/5596a8a0-7601-9af9-e553-e863e8fd8af3?version=1.0&t=1592516641778>

Informe 4: Análisis de los acuerdos de la Unión Europea con países de América Latina.

<https://www.kas.de/documents/7851262/9136552/Informe+4+-+An%C3%A1lisis+de+los+acuerdos+de+la+Uni%C3%B3n+Europea+con+pa%C3%ADses+de+Am%C3%A9rica+Latina.pdf/a35ae206-7ddb-fa3f-6d55-b7321aeb3e5a?version=1.0&t=1592516641567>

Informe 5: El rol de la Unión Europea en la hoja de ruta de la convergencia entre el Mercosur y la Alianza del Pacífico:

<https://www.kas.de/documents/7851262/9136552/Informe+5+-+El+rol+de+la+Uni%C3%B3n+Europea+en+la+hoja+de+ruta+de+l+a+convergencia+entre+el+Mercosur+y+la+Alianza+del+Pac%C3%ADfico.pdf/a1fb6ef2-6520-220a-c10a-178e8a418909?version=1.0&t=1592516641187>

Promovido como el mayor Marketplace y Red Social Profesional del mundo especializada en sector hortofrutícola abierto todo octubre para ir más allá del alcance de la Feria.

Expectativas ante la Fruit Attraction de Madrid que lanza Fruit Attraction LIVEConnect

Durante la presentación virtual Seminario online sobre las perspectivas de la feria Fruit Attraction 2020: Retos y oportunidades; Latinoamérica conexión Europa; quedó confirmada la fecha de este creciente encuentro para la frutihorticultura mundial que celebrará presencialmente del 20 al 22 de octubre. Según Raúl Calleja, Director de Fruit Attraction en IFEMA-consorcio que organiza ferias, salones y congresos en su recinto ferial de Madrid- el evento de este año será único y extraordinario. Asimismo, se dieron detalles sobre el lanzamiento al servicio de la comunidad hortofrutícola de lo que denominó, el mayor Marketplace y Red Profesional del mundo especializado en el sector hortofrutícola: Fruit Attraction LIVEConnect. Se trata de una nueva plataforma digital que permitirá generar miles de nuevas oportunidades de compra-

venta internacionales. Un nuevo canal de ventas mundial entre toda la oferta y demanda hortofrutícola, se anunció. LIVEConnect, dijo Calleja estará operativa desde el 1 de octubre durante todo el mes, y, según señalan los organizadores de la Feria, fortalecerá capacidad de convocatoria presencial de Fruit Attraction, asentándose en cuatro patas estratégicas: CONNECT: Plataforma de gestión de contactos, networking, matching y activación de operaciones de compra/venta con operadores de todo el mundo, mucho más allá de los exclusivamente presenciales. IMPACT: Es una herramienta que permite generar millones de impactos, notoriedad, comunicación y publicidad a targets muy cualificados de nuestro ámbito de actividad, productos y soluciones comerciales. INNOVATE: Innovation Hub: Plataforma que difunde por todo el mundo profesional las novedades



e innovaciones que forman parte de Fruit Attraction 2020. EMPOWER: Virtual Fruit Forum será el espacio-network que durante 30 días acogerá todos los grandes temas de debate, conocimiento, formación, sesiones privadas, etc.

“De esta manera, a las indiscutibles oportunidades de negocio que ofrece la feria durante los tres días presenciales, y en un momento clave para la planificación de campañas como es octubre, se suma esta nueva plataforma que potenciará, durante todo el mes, la generación de nuevos contactos entre oferta y demanda de toda la cadena



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. ✉ info@riopar.com.ar

de valor hortofrutícola del mundo. Con todo ello, se multiplicará la capacidad de contactar e impactar en compradores internacionales”, agrega la gente de IFEMA.

Durante la presentación virtual, Calleja señaló que Fruit Attraction será el primer evento global y presencial especializado para el sector hortofrutícola, tras la recuperación de la normalidad en toda Europa, y por tanto “será el punto de re-encuentro en el que la consolidación de las relaciones comerciales, la diversificación de mercados para la exportación, y el posicionamiento internacional como proveedores fundamentales de la distribución será estratégico”.

Así agregó que Fruit Attraction 2020 será Live, Hybrid y Online, iniciando ya toda una campaña de comunicación internacional con el mensaje: *The world's largest fresh produce community Marketplace. Helping fresh produce community to stay open for Business.* Así la refundación de Fruit Attraction se desarrolla por tanto bajo un modelo híbrido (físico-digital), que según los organizadores potencia el valor y utilidad del producto a los diferentes perfiles de expositores, asistentes, audiencias y comunidades profesionales del sector, y velando por seguir cubriendo las necesidades empresariales, apoyados en la tecnología 5G ya instalada en IFEMA

Recordamos que Fruit Attraction cuenta con una base de datos cualificada de 230.000 registros de 160 países. La nueva plataforma tecnológica, Fruit Attraction LIVEConnect, estará disponible del 1 al 31 de octubre, a través de Mobile App, y con todas las funcionalidades Web, que servirá de puente entre lo presencial y lo no presencial. Tiene además Catálogo de expositores, productos y responsables comerciales de estas empresas; perfiles y recomendaciones de profesionales de todo el mundo alimentado por la actual Base de Datos, y por la difusión y viralidad de la plataforma; Networking y AI-Powered Match (conecta de forma automática perfiles de interés y necesidades comerciales. Enlaza automáticamente oferta expositiva y sus soluciones con

la demanda de todo el mundo; Matchmaking. Entre expositor-expositor o expositor-visitante; Online Business meetings durante 31 días; Virtual Fruit Forum: diariamente del 1 al 31 octubre, con un completo programa de actividades y jornadas: Programa oficial (packaging, sostenibilidad, Smart agro, Woman Attraction); World Fresh Forum. Cinco sesiones privadas, por invitación, con mercados como USA, India, China, Japón y Península Arábiga; Fresh'n'star: aguacate, tropicales, bio, frutos rojos; presentaciones de expositores; innovation hub: directorio de todas las novedades de Fruit Attraction 2020; eB2B & networking sessions; Chat Live; Fruit Group Discussions. En definitiva, dice Calleja, LIVEConnect viene a completar y complementar la generación de nuevos leads en todo el mundo, y permitirá conectar y desarrollar oportunidades comerciales entre toda la comunidad hortofrutícola mundial, y conectar a la comunidad profesional mundial de Fruit Attraction

La Feria

Durante la presentación virtual, al referirse a la Fruit Attraction, Calleja confirmó gran parte de la ocupación de los stands en la feria, todo el esquema de seguridad y sanidad montado – corredor seguro– para la tranquilidad de expositores y visitantes; por qué el encuentro presencial permite encarar negocios mucho más allá de los lazos virtuales –más en este tipo de productos– las nuevas formas de comprar y vender que implica enfrentar el virus, e hizo un análisis de la evolución de la situación en Europa y algunas enseñanzas en medio y post pandemia. En primer lugar, dijo que la apertura se trata de una cuestión muy dinámica; las noticias van dando forma a una nueva realidad, hay distintos avances en las fases; por ejemplo: empresas que ya reanudaron vuelos en Europa (que incluso frente a lo que se pensaba no exigen dejar asientos libres); corredores seguros de tráfico aéreo – se puede pensar en un nuevo pasaporte de inmunidad al covid19?–; en varios países hay apertura al turismo desde el 1 de julio; hay especulaciones sobre la



posibilidad de que haya vacunas en los próximos meses; 70% de las regiones de España están en fase dos y gran parte en fase tres para llegar a una nueva normalidad; ya se han abierto grandes centros comerciales, siempre controlados y se ha vuelto a consumir en bares. En Europa los mercados trabajan con normalidad. *“En España somos mucho más optimistas hoy que hace dos meses y en el futuro lo seremos más. Estamos siguiendo lo que sucede en el resto de Europa y la conectividad. Hay nuevas formas de comprar, algunas han venido para quedarse y otras quizá no. Pero siempre hay cambios, y esta situación también nos exigen cambiar”*, señala. Y esto implica reaccionar rápido para no perder mercados. *“No conviene esperar tomar decisiones dentro de 6 meses, el corto plazo es hoy y hay que ser muy ágil”*, señala en cuanto al cierre de negocios.

“Hay que mirar el futuro con ojos del futuro y no como lo que ocurre hoy en forma aislada. Lo más disruptivo serán las relaciones humanas; la visita comercial frecuente será premiada”, dice. Específicamente cree que habrá cambios en la forma de vender en los productos frescos, frutas, carne, lácteos, la forma en cómo se acerca el que vende al cliente y construir juntos un nuevo escenario en el que hay que trabajar. *“Más importante es cómo vendemos y acompañamos a los clientes que lo que vendemos”*, agrega. En estos tiempos han funcionado los productos de más larga duración y el consumidor busca lo más saludable y está será una tendencia imparable. Por ejemplo, en los retails durante el mes de mayo, se vendieron 30% más de productos hortofrutícolas. Otras tendencias: se ha reducido el número de veces que la

gente sale a comprar y hay más confianza en los puntos de venta más próximos; la gente come distinto pero no más; hay novedades en cuanto al control sanitario dentro de las tiendas; la compra es más personal, ya no va la familia a comprar; además el consumidor senior entró en la compra on line, en la cuestión de la salud hay más interés en el origen, conocer más sobre garantía de seguridad alimentaria. Las nuevas estrategias de las empresas tienen que ver con la flexibilidad y la agilidad. Hoy debe haber una única propuesta de valor; fundamental la garantía de gestión de entrega de los productos con la máxima puntualidad y una relación mucho más estrecha entre cliente y proveedor. Asimismo, la internacionalización y diversificación de mercado, va a ser una de las patas de la recuperación; incorporando soluciones digitales. Esto exigirá la incorporación a las empresas de nuevo talento digital y además la democratización de la oferta, con pequeños productores que van a llegar a los compradores a partir de la venta on line, lo que exige prepararse aún más para competir, argumenta el ejecutivo. Calleja resaltó que en Europa hubo menos daño al sector de la frutihorticultura, respecto a otros sectores. Recordó que la feria comenzó en 2009 con 300 empresas expositoras, la edición 2019 tuvo 1800 expositores y 90 mil visitantes. Esta edición es para IFEMA y FEPEX es una refundación de Fruit Attraction.

Al realizarse en octubre, el encuentro es ideal porque es el momento cuando todos los compradores planifican la compañía para la provisión de invierno. Es importante para los países de Latinoamérica seguir potenciando la marca país como exportador de productos frescos, agregó.

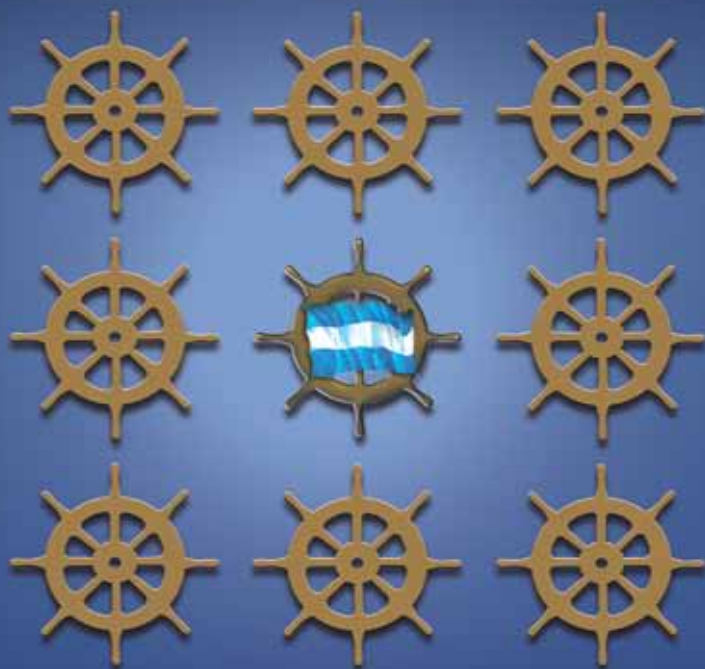
Advirtió que en China ya hace dos meses que se celebran ferias – y algunas de las más importantes en determinado sector convocaron a 7000 empresas y 80 mil participantes-. Asimismo, las ferias ya están habilitadas en Alemania a partir del 1 de noviembre y en ese sentido avanzan Francia e Italia. Lógica-

mente con todo lo que tiene que ver con control de acceso y garantías sanitarias...

En España específicamente, a partir de junio las comunidades autónomas vuelven a recuperar el manejo de las cuestiones vinculadas a la emergencia que habían sido delegadas al Estado español. En ese sentido, en lo que tiene que ver con ferias en el concepto de “aforo máximo”, que es una licencia en base a las puertas de emergencia que tiene el lugar, se utiliza la densidad que es el número de personas paradas en una superficie. Es decir un predio ferial no se puede comparar con un teatro.

“Tenemos la responsabilidad de promover la feria porque las

UN VALOR FUNDAMENTAL NOS DIFERENCIA ENTRE LAS EMPRESAS TRANSPORTISTAS



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



ARGENTINA

CONSORCIO DE COOPERACION NAVIERO
NAVIERA SUR PETROLERA SA - NATIONAL SHIPPING SA
Carlos Pellegrini 179, Piso 17, (C1009ABC) Buenos Aires, Argentina.
Teléfonos (+5411) 4322-5504 al 08 / www.argentina-comercio.com.ar



empresas tienen que seguir vendiendo, optimizando costos con la enorme ventaja de recibir a nuevos y tradicionales clientes de todo el Continente bajo un mismo techo. También implica un gran homenaje a toda la cadena de valor del sector frutihortícola, que está haciendo un enorme aporte en esta emergencia”, destacó Calleja.

Lógicamente que la incertidumbre en cuanto a la pandemia continúa. De todos modos, en una encuesta, 75% de los consultados señalaron que van a estar presentes en la feria.

En caso de que se revierta la situación se garantiza la devolución del 100% de la inversión de las empresas. “Venimos tratando casos particulares como los de Latinoamérica; buscamos riesgo cero y minimizar las inversiones en stands, se

ha trabajado con una red de hoteles a los que se le recomienda flexibilidad en caso de cancelaciones y no hace falta reservar ya, en septiembre se podrán conseguir buenos precios”, dice.

En lo operativo, se mantienen los 8 tradicionales pabellones y en este caso entre otras cosas, se establecen corredores seguros, además se ha dispuesto tecnología 5G para garantizar conectividad en todo el predio. Así Calleja entiende que Fruit Attraction va camino a un evento híbrido donde se concentra toda la oferta y demanda en un espacio único, con la importancia y lo insustituible de lo presencial. “No me imagino navegar virtualmente por una feria e interactuar en un stand con un holograma. La conversación directa, tocar, oler y probar el producto, no es lo mismo que verlo por

una pantalla”, insiste.

Pero la gente de Fruit Attraction va por más con la plataforma LIVE CONECT, porque sabe que hay mucho más en la oferta y demanda del mundo frutihortícola frente a los 90 mil visitantes que se hacen presentes en la feria. Ese mundo de miles de relaciones comerciales puede abarcar unos 230 mil compradores y vendedores de 170 países. LIVE es llegar a todos a lugares que los proveedores y compradores quizá no saben que existen, dice el ejecutivo, que no sólo une oferta y demanda, sino es un espacio de encuentro que se alimenta permanentemente y va más allá de los tres días de la feria que volverá a ser un gran centro de participación para Latinoamérica.

Operación en el puerto de Santa Fe

Imagen de los silos parte de la Terminal de Agrograneles del puerto de Santa Fe con un embarque de 2000 toneladas de maíz partido con destino a Uruguay. Una movida que es parte de un mayor volumen que viene saliendo en la cosecha gruesa. Fuentes del Ente Administrador del

Puerto señalan su satisfacción por la reactivación de la operatoria del puerto, todo gracias al esfuerzo de la gente y los directivos del Ente además de la obra fundamental de dragado mediante el acuerdo con Jan de Nul que permitió que el puerto tenga un nivel operable.



SEGURIDAD Y EFICIENCIA EN TRANSPORTE FLUVIAL-MARITIMO



-TRANSPORTE FLUVIAL DE CARGAS SECAS, LIQUIDAS Y LPG

-TRANSPORTE MARITIMO DE COMBUSTIBLES LIVIANOS Y PESADOS

-ALMACENAMIENTO Y DESPACHO DE COMBUSTIBLES, GRANOS Y MINERALES



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

Informe de Rosgan: luces de alarma con carnes en China

Según un informe del Mercado Ganadero de Rosario; el gobierno de Shanghai, anunció que fortalecerá las inspecciones de carne, mariscos, frutas y verduras frescas importadas. Estas medidas surgen a raíz de la aparición de un nuevo brote de Covid-19 en el mercado mayorista Xinfadi de la capital China hace unos días. Un nuevo episodio en Tianjin lleva a que cada contenedor de carne que arriba a este puerto de Beijing es analizado mediante hisopado de la mercadería. Sin dicho control, no se permite el retiro de la mercadería. Similares controles estarían comenzando a aplicarse en los puertos de Shanghai.

Señala el análisis de Rosgan, que ya a mediados de mayo, China encendía una primera alerta en términos de precios. A pesar de haber mostrado una reaparición comercial mucho más rápida de la que el mundo aguardaba, la lenta reactivación del consumo doméstico sumado a los elevados stocks acumulados tras la disrupción en la cadena de distribución interna y a los altos volúmenes de importación registrados, llevaron a una caída de los precios internos que se trasladaron rápidamente a una menor paridad de compra para la importación. Claro que detrás de esta lógica también jugó y fuerte el poder de negociación que reúne hoy China. Agrega el informe que en menos de un mes, los valores de los principales cortes que lleva China registran una caída de más de U\$S 1.000 por tonelada. Hoy el escenario es diferente, los valores pagados a mediados de junio se sitúan entre un 25% y 30% por debajo de los niveles de junio pasado y hasta un 50% por debajo de los máximos registrados en noviembre.

“Claramente, las medidas de control que están siendo adoptadas al arribo de la mercadería, generará demoras en los despachos hacia los distintos canales de distribución interna. Esto no tardará en repercutir sobre el ritmo

de embarques a fin de evitar nuevas congestiones logísticas en destino”, dice. Estrictamente en lo referente a cuestiones sanitarias, el informe señala que Argentina al igual que Uruguay, no debería presentar mayores inconvenientes. En relación a proveedores como Brasil o EE.UU., la Argentina se encuentra en una posición

de fuerte ventaja en términos de control del virus. Sin embargo, más allá de la carta comercial que pueda estar ofreciendo este nuevo episodio, la repentina reaparición del virus en Beijing, considerada entre las ciudades más seguras del país, enciende una importante luz de alerta.

NUEVO DEPOSITO FISCAL PARA EXPORTACION DEPOSITO FISCAL INTEGRADO



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

ITL INTERNATIONAL
TRADE
LOGISTICS
A member of PSA GROUP

EXOLGAN
CONTAINER TERMINAL
A member of PSA GROUP

EXO LOGISTICA
A member of PSA GROUP

LPI LOGISTICS
PLATFORMS
INVESTMENT
A member of PSA GROUP

MEGATRADE

Nos renovamos!

**Mira la nueva opción para ver
nuestros contenidos.**



Ingresa a nuestro sitio web

www.revistamegatrade.com.ar