

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

# MEGATRADE

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

Año XXV III Nro. 326 Mayo 2020

📷 Revista Megatrade

🐦 @ReMegatrade

## Al final llegó La Pax Romana

**A último momento prórroga de las concesiones de las terminales de Puerto Nuevo por dos años**



**Dejar de languidecer: propuestas para el desarrollo frutihortícola**

**Impacto de la pandemia en el negocio marítimo**

**El avance institucional de la Hidrovía**

# MEGATRADE

Año XXVIII N° 326 Mayo 2020

## 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

## Diseño Editorial

📷 kogandg

📞 Tel: (54 11) 48579336

(+54) 911 40433288

Buenos Aires, Argentina

Registro de la propiedad intelectual

240.963

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

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

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

## Destacados

### Informe de Situación - 4

Las incertidumbres de la pandemia aceleran otras dudas

### Nota de Tapa- 6

Puerto Nuevo, la Pax Romana

### Coyuntura-8

El comercio exterior en la pandemia  
y propuestas para cuando se salga

### Mercados -9

Propuestas para el desarrollo de la fruticultura

### En el marco del lanzamiento de la SMM -18

Especialistas del sector marítimo  
trataron los efectos de la pandemia

### Entrevista -22

La necesidad de aprovechar más  
el potencial de la hidrovía

### Puertos 4.0 , Smart Ports y Smart People -25

"La tecnología no sirve si no tenemos  
a la gente que la sepa manejar"



**Nuestros clientes, el mayor valor agregado; nuestro staff, el mejor activo.**

**ONE**  
OCEAN NETWORK EXPRESS

**"AS ONE, WE CAN."**

Construimos experiencias a través de canales personalizados.

Esa, es nuestra mayor ventaja competitiva; ese, nuestro mayor intercambio de valor.

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







# Assekuransa

CON NOSOTROS  
USTED ESTÁ REALMENTE  
ASEGURADO

SEGUROS DE COMERCIO INTERNACIONAL

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





Por Dario Kogan

# Las incertidumbres de la pandemia aceleran otras dudas

**N**o hay muchas certezas en estos días de incertidumbre en el comercio exterior y la logística global. A nivel local, quizá una excepción ha sido la firma de la prórroga de las concesiones de las terminales de Puerto Nuevo. Además de las incertidumbres naturales que la propia pandemia genera a nivel global y local, se dan otras nuevas como la situación de la OMC donde su director general, Roberto Acevedo, anunció que anticipa su renuncia – el principal gol de su gestión fue la aprobación del Acuerdo de Facilitación del Comercio y no mucho más– insistiendo en que el multilateralismo es esencial, aunque la gestión que venga tendrá que trabajar mucho en la reestructuración del organismo, frente a la avanzada en contra, especialmente de los EE.UU. y la desconfianza hacia la globalización de la que se ha hecho en

parte responsable a la OMC como si fuera su figura central. El agregado de lo contradictorio lo da que precisamente esta desconfianza tiene como una de sus abanderadas a otra de las organizaciones que como la OMC también depende de Naciones Unidas, la UNCTAD. Así vemos como en forma reiterada su secretaria adjunta, Isabelle Durant, insiste en que hay que cambiar el “modelo de comercio”.

Argumenta que las redes de producción integradas y las largas cadenas de valor globales con sistemas de adquisición «justo a tiempo» y China en su corazón, se han convertido en el modelo dominante y el motor del comercio internacional. Pero con China concentrando este poder, dice Durant, lo que experimentamos ahora es el riesgo y el costo asociado con una alta dependencia y la solución es la diversificación de los

mercados de origen y destino para reducir el riesgo aunque haya costos más altos. *“No debemos engañarnos a nosotros mismos de que esta es una situación aislada. Hace solo diez años, el mundo experimentó el efecto dominó de la crisis financiera. Si a esto le sumamos los efectos del cambio climático en el comercio internacional y los efectos de la revolución digital, como la capacidad cada vez mayor de los robots para reemplazar a los humanos, debemos reconocer que debemos cuestionar el modelo comercial actual. «Negocios como siempre» ya no es una opción. Lo que necesitamos es un modelo de negocio abierto que esté más diversificado en términos de producción y que tenga cadenas de valor más cortas”,* señaló recientemente en un escrito. La OMC promueve una cosa y UNCTAD otra?. Qué modelo gana la pulseada?

## Efectos de la bajante

Sabido es cómo está pegando la bajante del río Paraná/Paraguay y Uruguay desde bien al norte en toda la hidrovía y más aún para los buques que tienen que cargar en el Gran Rosario. Allí con los niveles de agua actuales – normalmente para esta época estaban en 10.51 mts. – los buques pueden estar cargando unas 11.000 tons menos en un panamax y 8000 ton menos en un Handy. Esto implica que cada cuatro buques hay que incorporar uno más al sistema para llevarse toda la carga; lo que mete presión al sistema ya que

hay apuro porque se muevan más rápido los barcos y esto pega contra el resto de los involucrados en la logística de poner un buque a un muelle up river, además de mayores costos y todo un tema de responsabilidades a la carga por las demoras. Lo que pasa río arriba, impacta en el Río de la Plata y viceversa, los controles sanitarios por la pandemia, con cambios en los protocolos que generan avances y frenos en la liberación de los buques. Incluso completar en Bahía o Quequén beneficiados con la bajante up river, es

todo un tema, porque puede llegar un momento en que no haya carga suficiente en los puertos atlánticos.

Un operador nos decía que más que la necesidad de dragado, obviamente esencial, el problema adicional en la gestión para la carga granaria del Gran Rosario, es que se generan más tiempos muertos entre un barco y otro, algo que también tiene que ver por los controles vinculados al cuidado de la pandemia.

Mientras tanto, los volúmenes de la cosecha están fluyendo a los puer-

tos aceleradamente. Operadores que estaban más acostumbrados a enfrentar las crecientes – cuando incluso se daban situaciones complicadas cuando había que poner balizas en los dolphins para ubicar al barco- hoy se mueven con otra realidad, aparecen bajo fondos difíciles de identificar en situaciones normales. Por ejemplo en

una terminal es posible que no se llegue con la lancha hasta el dolphin para el amarre.

Entre tanto con esta inédita bajante se podría aprovechar para seguir de cerca cómo están las estructuras en las terminales, ya que se ve mejor que nunca a cielo abierto. Alguna inquietud referida a la solidez de las barran-

cas en Rosario y en las zonas adyacentes no debiera preocupar, nos dicen, ya que las bases de las terminales son sólidas. Pero al fin y al cabo, esa revisión es una forma de asegurarse gratis un trabajo de consultoría que puede resultar muy caro.

Algo positivo entre tanta complicación.

## Efectos locales

Se sabe que los días son poco felices para segmentos como la industria petrolera y esto pega al sector naviero y también a nivel local. Parate de buques por la falta de demanda, el cambio en la modalidad de contratación de YPF y al mismo tiempo se autorizan a ingresar buques para hacer de depósitos flotantes con tripulación extranjera rompiendo la norma de cabotaje, con el reclamo de los gremios amenazando con parar todo.

Por otro lado, cuando las aguas parecían tranquilas, por estos días se volvieron a aguzar algunas diferencias en relación al cumplimiento de la cuarentena de los buques que vienen de Brasil como algunas variantes que se dan en los criterios entre Transporte y Sanidad vinculados al control. En el marco del Comité de Crisis que ha funcionado bastante bien, han surgido recomendaciones que se van cambiando y tienen que ver con la dinámica de la actividad y donde a veces Prefectura queda en el medio. Agentes marítimos, prácticos, lancheros, PNA se ven afectados y se toman medidas que van cambiando exigencias. Esto hace que por varios días no fuera muy claro a qué buques se les da autorización para ingresar al sistema o se privilegien o no a los que van a Buenos Aires respecto de los que van up river. Cómo se hace

el control?. No es lo lógico que los buques pasen a medida que llegan a Recalada?. Ultimamente se les exige a los prácticos una suerte de declaración con un seguimiento minucioso de su vida diaria; casi incumplible, esto porque exigen controlar más los buques que vienen de Brasil?

El sistema vino funcionando muy bien en la coordinación, pero de pronto por el caso de un buque que hace un servicio regional con Brasil, cuando llegó a Santos registró un contagiado, lo que alteró los ánimos. Está claro que nadie quiere terminar siendo el chivo expiatorio si por un buque que viene de Brasil se contagia un local. Y esto es porque precisamente el temor del contagio, especialmente a los prácticos se puntualmente en buques que pueden haber hecho cambio de tripulación en el país vecino, con controles más relajados. Una idea podría ser garantizar que en los puertos del país vecino, los tripulantes no toquen la planchada si tienen que venir al Río de la Plata, con una navegación mucho menor a los 14 días. El problema no es exclusivo del sistema metropolitano de puertos, también lo es en Montevideo donde también hacen escala los servicios vinculados al Mercosur.

Hasta ahora, al ingresar al sistema, había diferenciación entre los

buques tanqueros y los graneleros respecto de los portacontenedores, que por razones obvias de tener ventanas en las distintas escalas no pueden estar parados 14 días para pasar la cuarentena.

Hoy por hoy, el acceso a los buques de la gente local, salvo los prácticos, es casi nulo. Incluso algunos especialistas nos dicen que lo que tiene que ver con las terminales granarias, podría hasta obviarse la subida de estibadores, ya que si se mira bien, hoy con los caños y un joystick se llega a cualquier parte de la bodega de un buque. No como ocurría hace 40 años, donde había que palear y se requería mucha más gente. “*En el sistema de carga de granos hay una oferta de buques cercanos que saben que es época de demanda en el Gran Rosario. Si los vamos a espantar al tocar Brasil, habrá que buscar otros que no están en el sistema lo que puede resultar mucho más caro*”, nos dice un analista.

En realidad, las navieras globales de línea tienen sus sistemas de protocolos, se cuidan mucho. Es evidente que a ninguna le conviene que le salte un caso en un buque porque es un palazo a su economía y un incordio operativo. Si bien es difícil conformar a todos, un protocolo definitivo debiera promover que la cadena de provisión no se corte.



**Puerto Nuevo, sobre la hora confirmada la prórroga de las concesiones, ahora a pensar el nuevo formato de las concesiones**

# Llegó la Pax Romana

**P**ocos días de tranquilidad tuvo el gerente general de AGP, José Beni al asumir su cargo. no sólo la necesidad de resolver los protocolos de seguridad frente a la inédita situación de la pandemia que al principio estuvo referida al *“temor por las tripulaciones de los buques que viene de afuera”*, sino el reloj que venía corriendo frente al vencimiento de las concesiones de Puerto Nuevo. esto, previa anulación de la licitación abierta por el gobierno anterior.

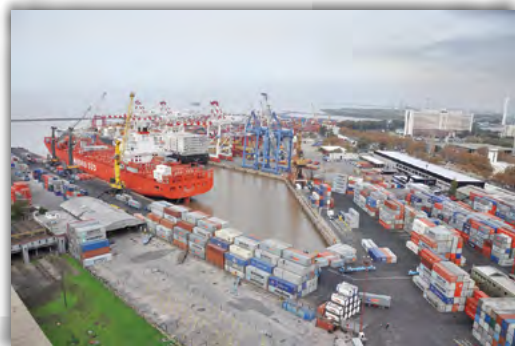
Como es sabido, luego de las variadas reuniones entre funcionarios y gremios, así como las terminales más involucradas, APM Terminals y TRP, se llegó al acuerdo para la prórroga de las concesiones de las dos terminales de Puerto Nuevo por 24 meses - cuando ya esté definida la nueva licitación-. Un período que se espera de “paz”, luego de los palos de los gremios hacia el grupo danés y la defensa que tuvo que hacer éste frente a esos ataques a poco de cerrarse el acuerdo.

La clave como se sabe, fue la definición del grupo Maersk de seguir operando el servicio SAMBA en la terminal TRP y no lo pase a la terminal

APM como era su idea desde hace tiempo.

Dentro del acuerdo estuvo también la conformidad de TRP y de la terminal 5 Bactssa para que el área de TERBASA que ocupaba APM, pase “oficialmente” a ser parte del espacio de su concesión; tema que también le sirvió a sindicatos y funcionarios para meterle presión a APM. De allí que en la firma del acuerdo estuviera gente de Bactssa. En realidad está terminal ya tenía prorrogada la concesión hasta el 2021 y se espera que se acuerde extenderla hasta mayo del 2022, equiparando la fecha de vencimiento de las tres terminales. Más allá de los reclamos de los gremios; para los funcionarios no era lógica que en este contexto de pandemia y malaria económica, Maersk mantuviera su posición de sacar ese servicio de TRP dejando a una de las terminales casi sin trabajo y así a cientos de trabajadores. En estas épocas las leyes del mercado no cuentan tanto....

En particular respecto al acuerdo,



para el gerente general de AGP, José Beni, todos pusieron un poco para lograr el objetivo, *“lo importante era mantener activo el puerto”*, resalta. Como parte la negociación también se incluye una reducción de los costos portuarios a las navieras con una escala que le da más ventaja a los que traen más buques. El canon y tasas a las cargas mínimas se mantienen y se piensa en una revisión de las tarifas de importación de las terminales que según estima AGP implicaría un aumento para un pequeño porcentaje de usuarios pero inocuo para la mayoría. El forzoso se deja en 7 días corridos.

Más allá de las idas y venidas que hubo en estos meses; y llegar a esta solución tranquilizadora; una suerte



## Licitación

Con las espaldas más relajadas, Beni - en la foto a la izq.- señala que ahora es momento de pensar en el futuro y ya mismo comenzaron los estudios internos para la próxima licitación que avanzaría en forma inmediata para estar definida en su primera etapa en los próximos meses. Lo básico que se puede decir hasta ahora es que se piensa en dos terminales, norte - T4 y T5- y sur - T1 y 2- y apuntando a muelles con un calado mayor al actual y buscando a los mejores operadores. El armado de los pliegos será con la propia gente de AGP y la licitación será manejada por dicha Administración.

de “pax romana”, el problema de fondo del puerto de todos modos continúa y en esto coincide Beni, y es la recesión que lleva años en la Argentina y que hace que la carga por Buenos Aires no levante...pero ese es otro tema. En definitiva se trata de qué

hace la Argentina con su comercio exterior y si es que le interesa promoverlo al poder político. *(En la foto los directivos de APM Terminals, Silvia Iglesias y de TRP, Gustavo Figuerola en la firma del acuerdo)*



## Ratificación del Ministro en el puerto

Días después de la firma del acuerdo en AGP, el Ministro de Transporte, Mario Meoni, acompañado por Beni se reunió en la Terminal 5 del Puerto con representantes de los concesionarios y de los gremios para ratificar la prórroga. *“Estamos muy contentos de poder estar en esta terminal refrendando la continuidad de la operación de las distintas terminales en el Puerto de Buenos Aires, algo que nos da tranquilidad sobre todo por los trabajadores en este momento de crisis de la Argentina y también porque de esta manera, podemos estar garantizando el comercio internacional para el país en un momento crítico de la economía y de la salud. También tenemos la oportunidad de contar con dos años para repensar cuál va a ser el futuro del Puerto de Buenos Aires y tener en*

*definitiva un proyecto a largo plazo que nos permita sostener a la Argentina con el comercio exterior desde un puerto sustentable, moderno y que le dé garantías por muchos años a sus operadores”, dijo.*

En el encuentro en representación de los trabajadores estuvieron representantes de FEMPINRA; Leonardo Salom, Secretario Adjunto de la Asociación del Personal de Dirección de los Ferrocarriles y Puertos Argentinos, Roberto Coria, Secretario General del Sindicato de Guincheros y Maquinistas de Grúas Móviles, Pablo Loza, Secretario del Interior de la Asociación Argentina de Empleados



de la Marina Mercante, Javier López, Secretario Adjunto del Sindicato de Encargados Apuntadores Marítimos y Afines, y Cristian Flores, vocal del Sindicato de Capataces Portuarios. Por los concesionarios, participaron por TRP, Gustavo Figuerola; por AMP, Silvia Iglesias, y por Bactssa, Carlos Largui.

***“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



## Cómo se está manejando la operativa del comercio exterior y propuestas para cuando se salga

Uno de los impactos sustanciales de la pandemia tuvo que ver con las operaciones de comercio exterior y en ese contexto, Alfonso Mingo Jozami, Director Académico del Programa de Derecho en Comercio Exterior de la Facultad de Derecho de la Universidad Austral, - en la foto- marcó algunas pinceladas sobre como fue el proceso de adecuación en el ámbito público para mantener el flujo de una actividad considerada esencial. Lo hizo en la presentación organizada por el Timón Club con el título de “Cómo garantizar el flujo del comercio exterior en tiempos del coronavirus (COVID-19)”.

Entre sus conceptos, destacamos que para Jozami priorizar salud o economía es un falso dilema ya que son interdependientes. *“Sin una economía sana no se puede gestionar la salud y por otro lado, no se puede avanzar en la economía con una pandemia descontrolada”*, dijo.

Destacó el buen trabajo que hubo en materia de organización de los protocolos sanitarios ante una crisis inédita, por ejemplo, la constitución del Comité de Crisis en el área, con la diversidad de protocolos que se fueron consensuando en una sinergia público-privada. Todo en un contexto que en un principio tuvo sus dificultades y confusiones por algunas medidas locales que iban contra las normas federales frente a la cuestión del aislamiento, cuando el comercio exterior y el transporte de cargas fueron desde un principio señalados por el Gobierno Nacional como actividades esenciales. Poco a poco esto se fue poniendo en caja – un caso fue la resolución de la excepción de los prácticos a la cua-

rentena, y el paso del control de la tripulación al acceso de buques de línea de Recalada al muelle-, destacó.

En este proceso que sigue evolucionando, Jozami señala que por estos días se ve un cambio en muchas de las operatorias que lleva a procesos digitales y que debiera tomarse como una oportunidad para que sea de aplicación permanente en el futuro. Por ejemplo, procesos donde interviene la Aduana, PNA, o Transporte deberían intentar confluir y salirse de la lógica del papel, con autorizaciones mediante un sistema electrónico de datos, lo que hoy en día ayuda a preservar la salud de la gente y reduce costos.

Por ejemplo, la Aduana al principio tomó como actividad esencial sólo la importación, pero luego se fue corrigiendo con exportación con la atención a dotaciones mínimas. Hay una determinación de la noción de actividad impostergable del comercio exterior y el servicio aduanero público como esencial que dentro de un horario lógico no tiene porqué cobrar servicio extraordinario, como algunos podían pensar en un principio. Incluso se daba la circunstancia de pensar como esencial sólo a los alimentos, energía, insumos médicos, cuando la actividad total del comercio exterior es importergable, dice Jozami. Sólo ver que 80% de las importaciones son insumos para la industria y la exportación, advierte. Sería una locura en principio operativa que si viene un buque tenga que descargar el contenedor “crítico” y dejar el que no lo es. Reconoce que hubo una baja del flujo de comercio exterior pero que la bate-



ría de medidas vinculadas al control del coronavirus desde el exterior ya está lo suficientemente consolidada.

Jozami se planteó como plantarse de cara al futuro: *“Hace falta un plan de reactivación para la economía, una estrategia para el día después de la pandemia. Independientemente de la renegociación de la deuda; el comercio exterior es un factor estratégico para combatir el virus, por un lado se deben garantizar las importaciones por lo esencial y las exportaciones tanto por la importancia en sí misma como por la generación de divisas. En definitiva, el comercio exterior contribuye a combatir la pandemia, mantener la producción y el empleo. La peor cara de la pandemia es la pérdida de trabajo de las pymes. Vemos que más allá de la ayuda del Estado a ciertos segmentos, se mantienen vigentes, por ejemplo, las retenciones a las exportaciones. Esto no ayuda”*, argumenta. Para el especialista, es importante desgravar las exportaciones para darle una mayor dinámica a la producción nacional. Cree un despropósito el mantenimiento de la tasa de estadística a las importaciones extrazona en 3%, lo

**CONTINÚA PAGINA 15**



Una actividad con un potencial de competitividad enorme, pero que con los años y la indiferencia se la condena, a diferencia de otros países del hemisferio sur.

## Propuestas para el crecimiento de la fruticultura

**D**os referentes del ámbito de la fruticultura – más allá de estar presentes en emprendimientos vinculados desde la producción hasta la exportación- Adolfo Storni y Ernesto Saade, (hoy los une ser directivos de la empresa Extraberries), presentaron un documento “Propuestas para el crecimiento de la fruticultura argentina” que implica una descripción de las políticas que pueden hacer despegar al sector muy vinculado a las economías regionales de forma de poder equipararse a los países competidores y al mismo tiempo evitar que los productores y empresas del sector sigan languideciendo o que terminen desapareciendo. El documento que publicamos en las páginas siguientes tiene el respaldo de

gente con mucha experiencia en la actividad. Storni ahora en empresas de cerezas y arándanos en Argentina y Uruguay y Cámaras del sector y con casi 30 años en la industria alimenticia y los agronegocios; desde Ingenio Rio Grande, Expofrut, San Miguel, hasta Arcor y Cargill y Saade con muchos años de asesor en la actividad.

Es evidente que varias de las propuestas exigen soluciones que requieren decisión política, pero el problema que hay que enfrentar es que finalmente la política se interese en temas que tienen que ver con el largo plazo y que le son ajenos en el diálogo que las empresas y especialistas les proponen. Otros temas tienen que ver con lograr consensos serios y que se complican



frente a situaciones macroeconómicas que las hacen inviables.

“No se puede pensar en un planteo de este tipo sin insistir ante las autoridades sobre lo que sucede en el resto del mundo”, dice Storni que se lamenta al ver que países que hace años no eran nada en frutas, ahora nos multiplican en producción y por otro lado en innovación.

Seguramente resulta frustrante para

# TUS PROYECTOS EN MOVIMIENTO

EL MUNDO TE ESPERA

**TERMINAL ZÁRATE**

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

**TERMINAL ZARATE**  
PUERTO

Una empresa de: **GRUPO MURCHISON**



los emprendedores, repetir los mismos argumentos ante las distintas gestiones oficiales y ver que estamos cada vez más atrasados y con empresas y mano de obra que desaparecen.

*“Es triste ver cómo se puede dar una lenta decadencia de años donde algunas producción siguen agonizando y otras desaparecen”*, reconoce Storni (en la foto arriba).

Entiende que con la producción no hay que hacer política basada en prejuicios.

En general en la política hay un desconocimiento muy grande, y los innovadores que quieren cambiar las cosas ven una respuesta que va entre ineptitud y desinterés. *“Aquí todavía se discuten temas que en el mundo se*

*han superado. Esta falta de políticas funden a las empresas, en otros países el Estado las cuida”*, agrega.

Es necesario articular políticas que no vayan supeditadas a otras emergencias que siempre relegan lo importante. *“Muchas de las economías regionales tiene enorme potencial, aquí tenemos un excelente cimiento y varios pisos hechos, pero falta generar políticas y establecer las medidas concretas. No hacerlo genera pérdida de trabajo y la generación de divisas que a partir de las exportaciones”*, dice.

La cuenta única tributaria, es una idea clave, compensar lo que el Estado le debe al exportador por el IVA con los impuestos y gravámenes que paga la empresa.

El mundo sigue funcionando con o sin pandemia con gobiernos de uno u otro signo político, advierte.

Lo increíble, entiende Storni, es que lo que producimos se puede vender fácilmente, *“los problemas que tenemos son autoinfligidos, el mundo puede ser neutral o indiferente. Hace años comencé a ir a Perú y muchos emprendedores recién se iniciaban. Hoy esas mismas empresas son gigantes y facturan cientos de millones*

*de dólares, cosa que aquí, salvo alguna excepción (que produce también y más en otros países) no existe”*, advierte.

Reconoce que algunos pueden dedicarse a aprovechar la diferencia del desdoblamiento del tipo de cambio o competir informalmente y no invertir, obligados por las políticas macro que promueve el foco en el negocio financiero y no en la producción. Pero no es su idea. *“Uno pretende una producción con un sesgo ambicioso y disruptivo. Lo contrario pega en la producción, porque al no invertir y con estas políticas, los números de la actividad nunca son muy buenos”*, dice. Esto es porque la calidad cae, se generan calibres malos y allí lo que se descarta para la industria es mucho y paga poco.

Agrega Storni que si se ven países competidores, Sudáfrica exporta gran parte de la producción. Su pera por ejemplo llega con más calidad y más barata a Europa. Más calidad implica inversión en cobertores, aspersores, mejora de cámaras con más frío, equipos para la reducción de golpes en la fruta y todo esto es costo; *“hacer las cosas bien cuesta dinero”*, dice. En este contexto no parece extraño que sea más competitiva en Brasil una pera

we know how.

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

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



de Portugal o una manzana chilena que una argentina. Mientras que en Chile le devuelven al productor todos los impuestos en forma inmediata a la hora de exportar aquí los productores tienen grandes montos pendientes de cobro.

Más allá de la pandemia, otros países competidores tienen proyectos de inversión y aquí no hay ninguno.

*“Tenemos el Valle Medio como una nueva pampa húmeda, con reserva de agua y tierra y un medio ambiente que puede ir más allá de la frutihorticultura, con inversiones en infraestructura, pero con una base que ya existe hay un enorme potencial para granos, -soja, maíz, pellets de alfalfa (hoy muy demandada en ciertos mercados), y sin embargo no se lo tiene en cuenta”, explica.*

El resto del mundo sigue viendo a la Argentina con potencial, pero hay que pensar que no está esperando que se ponga de pie, hay otros proveedores. Hoy Chile exporta más cítricos dulces que la Argentina, Sudáfrica más limones, China exporta más manzanas. Hace 10 años Perú no exportaba arándanos y hoy produce 150.000 toneladas y entró en una ventana que

era de Argentina y Uruguay y el precio bajó de U\$15 a U\$5, mientras Argentina no llega a 10 mil tons. cuando en su momento llegó a 20 mil. Al mismo tiempo Sudáfrica que hace cinco años no producía arándanos, hoy produce 25 mil tons. *“Dormirse” con problemas macroeconómicos, impuestos distorsivos, sin acuerdos de libre comercio, etc., implica que el competidor gane*”, agrega Storni. Resalta que hay productos que pueden aparecer en cualquier parte en forma rápida; pasó con los arándanos y el especialista teme que suceda lo mismo con las cerezas. Nos dice que Argentina tiene calidad y cantidad en cerezas pero hoy no se planta una hectárea, y esto mientras hay una fuerte demanda porque el mundo sigue consumiendo más allá de la pandemia. *“Como está la situación del negocio, una retención a la exportación de 5% es una catástrofe”*, advierte. Por ejemplo, los peruanos se salen de la vaina por producir cereza porque hoy tiene un alto retorno. Hoy Chile exporta en cerezas U\$1200 millones, el equivalente a toda la fruticultura Argentina. Ni las exportaciones de carne de nuestro país llegan a ese nivel.

Un elemento positivo es que se mantiene un alto nivel de intercambio técnico con los vecinos de la región. Pero atención, un caso paradigmático es que hoy compramos conocimiento. Con Chile se ha generado una brecha enorme de conocimiento. *“Hace años viajaba al exterior a enseñar y ahora voy a aprender y mi visión es cómo achicar esa brecha y apunto a una producción con inversión en tecnología y con el cuidado en la sanidad y seguridad”*, advierte.

Recuerda que a la hora de tomar decisiones en la política no hay que olvidar que hay muchas empresas y mano de obra detrás de distintas producciones en todo el país. *“No se nos puede ver sólo como una ubre a la que hay que ordeñar”*, culmina.

**El siguiente es el Documento presentado por Storni y Saade para desarrollar la fruticultura argentina**

**Situación actual:**

*Falta de rentabilidad. Alta presión impositiva. Impuestos distorsivos con sesgo anti exportador y anti empleo. Problema de acceso a los mercados por falta de ALC y existencia de aranceles*

**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**







de importación en destino que nos quitan competitividad frente a otros orígenes que no los tienen. Otros países muy competitivos con respecto a Argentina (Chile, Perú, Sudáfrica, Colombia, México, Australia, Nueva Zelanda). Países importadores con monedas muy devaluadas (Brasil, Rusia). Falta de acceso al crédito y de mano de obra por competencia con la informalidad, planes sociales y capacitación. Caída producción y exportación; Desaparición de productores, empaques y exportadores => concentración de toda la cadena; Disminución de superficie cultivada. Desaparición de actividades. Ej: uva de mesa, pomelo, carozos; Pérdida de empleo; Baja productividad de campos y empaques. Descartes para industria de bajo valor económico; Baja incorporación de tecnología. Envejecimiento de plantaciones y atraso varietal.; Baja calidad para exporta-

ción. Mercado interno chico y de bajo poder adquisitivo; Falta de inversión en toda la cadena productiva

Políticas públicas necesarias: Recuperar la competitividad en forma inmediata; Fomentar la inversión y la producción por reconver-

sión varietal e investigación aplicada a productos saludables; Aumentar las exportaciones; Incentivar el empleo formal; Mejorar el acceso al crédito. Políticas para recuperar la competitividad en forma inmediata: Eliminación de retenciones a la exportación, único país del mundo que las aplica en fruticultura. Volver al nivel de reembolsos por exportaciones anterior a Agosto 2018. Unificar el nivel de reembolsos para todas las frutas y envases en un 5%. Cuenta única tributaria para usar los saldos inmovilizados por recuperos de IVA para el pago de otros tributos (cargas sociales, ganancias, etc.). Reconversión de planes sociales que atentan contra el trabajo formal y disponibilidad de mano de obra. (El trabajo presenta el proyecto de utilización de créditos fiscales vinculados a la exportación y beneficios a la

exportación y un proyecto de reforma al artículo 43 de la ley 23.349

Políticas para fomentar la inversión y producción: Las economías regionales requieren un esquema tributario basado en impuestos a la renta, dejando de lado herramientas distorsivas tales como ingresos brutos, impuesto a los débitos y créditos bancarios, impuestos de sellos, impuestos a la masa salarial, tasas de estadísticas en los insumos importados, etc. Prohibir que se cobren impuestos por adelantado, bajo prerrogativa de pagos a cuenta. Eliminación de toda carga impositiva a la importación de materiales usados para la tecnificación del agro (equipos de riego, coberturas contra lluvia y granizo, genética, maquinaria de empaque, etc.). Hoy se aplica una Tasa de Estadística a todas las importaciones de hasta un 2.5% y un IVA recargado de 21+10,5%. Reducción de intereses en los planes de pago de deudas con AFIP. La tasa de referencia nunca puede superar la tasa BADLAR. Exención de Ingresos Brutos provinciales para todas las economías regionales, eliminando el SICORE. Beneficios adicionales para la inversión (amortización acelerada en inversiones

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



y devolución automática de IVA). Construcción de obras de infraestructura relacionadas con la producción, en especial vías de comunicación, energía y acceso al agua de riego. Implementar políticas públicas del uso de agua para riego y antiheladas premiando el uso eficiente del recurso hídrico. Costo energético: reducir los costos de energía eléctrica estableciendo en 10,5% la alícuota del IVA a aplicar sobre el costo final de cada servicio, en vez del 27% actual (gran costo financiero para las empresas exportadoras demandantes de energía que no pueden descargar la posición contra el IVA Ventas). Promoción de fuentes alternativas de generación de energía amigables con el medio ambiente. Reducción de impuestos a los combustibles para el transporte terrestre y el consumo en el campo (riego, control heladas, movilidad). Adecuación de las tarifas eléctricas de tal modo de guardar equidad entre las épocas de alto y bajo consumo, pagando por consumo real y no por potencia. Eliminación de tasas provinciales y municipales en las facturas de energía eléctrica y gas. Políticas para incentivar las exportaciones: Tipo de cambio competitivo y único, evitando la apreciación y la existencia de tipos de cambio múltiples. Trabajar en la ampliación y mejora

en el acceso a los mercados, reforzando el camino de apertura, negociando nuevos tratados de comercio y priorizando las negociaciones estratégicas. Poner en funcionamiento el Acuerdo Unión Europea - Mercosur. Nuevos Acuerdos de Libre Comercio con EFTA, China, ASEAN, Singapur, Corea del Sur, India, USA, Canadá, México, Centro América, Comunidad Andina, Rusia, Ucrania, Medio Oriente, etc. Apuntar a la baja de aranceles y eliminación de barreras arancelarias. La apertura fitosanitaria debe ir acompañada por una reducción de aranceles de importación para que el mercado sea desarrollado eficientemente. Promover Alimentos Argentinos en las ferias más importantes a nivel mundial, evitando la superposición de la Agencia de Inversiones y Comercio Exterior con el CFI/Consejo Federal de Inversiones, único caso en que las delegaciones argentinas asisten bajo dos organismos estatales con el consiguiente extra costo. Logística: Costo Habilitaciones Aduana. Trabajar sobre reducir días y horarios inhábiles. Mejorar Infraestructura aeropuertos y puertos. Frío: aeropuertos Ezeiza – Tucumán – Neuquén. Adecuación de la red ferroviaria. Políticas para impulsar el empleo: Actualización automática del mínimo no imponible de acuerdo a la

variación salarial. Mínimo no imponible: el beneficio previsto en el Decreto 128/2019 no alcanzó a todas las actividades productivas ni a los contratistas de trabajo temporario. Durante las zafas suspender los beneficios sociales del Estado, sin eliminarlos, con posterior recuperación automática. Hoy es una fuerte amenaza

para conseguir mano de obra temporaria formal. Pago de cargas sociales: tarifa sustitutiva en función de las hectáreas del establecimiento (modelo uruguayo) o de la producción (modelo cítricos de Tucumán) para blanquear empleo. Límite de antigüedad para indemnizaciones de 6 años para todos los empleados nuevos



**DP WORLD**  
Buenos Aires

**TERMINALES RÍO DE LA PLATA**  
Sociedad Anónima

**Principal Red de Terminales facilitando el Comercio Global**

a partir del 01/06/2020 (legislación Uruguay). Fomento del Primer Empleo contemplando exenciones de contribuciones patronales y descuentos para seguridad social para empresas que contraten a trabajadores entre 18 y 24 años. Propuesta: 100% exención durante los primeros 12 meses, 80% en el segundo año, 60% durante el tercero, 40% durante el cuarto y 20% en el quinto. Fomentar políticas públicas de capacitación de mano de obra. Simplificación del proceso de registro de trabajadores temporarios rurales y reformular la metodología de

liquidación de jornales. Alta litigiosidad laboral: la posibilidad de realizar reclamos por doble vía (ART y Justicia) perjudica seriamente a las empresas y atenta contra el empleo y la inversión. Políticas para estimular el acceso al crédito: Financiamiento de capital de trabajo e inversiones accesible en condiciones, tasas y plazos. Líneas crediticias Banco Nación, BICE y Bancos Provinciales para prefinanciación exportaciones. Líneas crediticias a 7 años de plazo con 2 años de gracia para inversiones productivas (nuevas plantaciones, construcción y moderni-

zación de empaques, obras e instalaciones de riego, coberturas contra granizo y lluvias, etc.). Descuento de cheques: herramienta clave para financiar al sector productivo. El Banco Nación debe tener una línea para el descuento de cheques a una tasa de fomento. Simplificación de trámites y requisitos para el acceso al financiamiento.

La recaudación impositiva solo podrá crecer y la pobreza solo se reducirá como consecuencia de la Producción; Inversión; Exportaciones y Empleo.

## El arándano se prepara para la cosecha en la pandemia y hay incertidumbre sobre los vuelos para exportar

En plena pandemia y con perspectivas de ingreso en la fase de “nueva normalidad”, los productores de arándanos de la Mesopotamia Argentina ya proyectan las condiciones para encarar la cosecha 2020 con nuevas medidas de seguridad.

A partir de agosto, las plantaciones de Entre Ríos y Corrientes comienzan con la cosecha de variedades tempranas. Para garantizar el cumplimiento de las medidas impuestas por el gobierno nacional, los productores y productoras ya están elaborando junto a especialistas el protocolo de cosecha 2020, según señala Alejandro Pannunzio, presidente de la Asociación de Productores de Arándanos de la Mesopotamia Argentina (APAMA). Uno de los puntos que plantea frente al panorama comercial para este año, es que el sector se enfrenta a una problemática inesperada, la suspensión en el país de vuelos hasta el 1 de septiembre. “Tenemos la misma incertidumbre de todos los sectores sumado a que no tenemos vuelos hasta septiembre y tenemos cosecha

de primicia exportable, que va por avión. La preocupación es por resolver ese tema porque de otra manera sería casi imposible poder exportarla, son embarques de pequeños volúmenes y van en vuelos de pasajeros. La mayoría de la carga va en vuelos de pasajeros en los espacios libres, al no producirse esos vuelos es muy difícil encontrar ese lugar. También algunas líneas aéreas anuncian que se van del país y eso nos reduce opciones de frecuencias”, explica.

Sobre posibles soluciones anticipó que se están haciendo gestiones en todos los estamentos; “pero es difícil encontrarle a esto una solución porque hay una falta de conocimiento mundial sobre cómo va a evolucionar esta situación. Estamos trabajando en un convenio con Aerolíneas Argentinas para ver si en los vuelos de repatriados que van vacíos nosotros podemos colaborar enviando algo de fruta a nuestros destinos de exportación”. Si hay una certeza: creció el consumo



de frutas en el mundo, advierte. El directivo señaló que para las Jornadas de APAMA, que serán en agosto de forma virtual, confirmó su presencia un experto en comercio de frutas de California y desde Bélgica otro de los expositores de las jornadas, Juan González, nos confirma que el consumo de frutas creció 13 % en lo que va del año. “Es decir, el mercado va a estar, ahora qué precio puede pagar el consumidor es la incertidumbre”, concluye.



## VIENE DE PAGINA 8

que va en contra de las convenciones internacionales que señalan que la tasa debe ser acorde y no un porcentual del producto sino un valor fijo. Hay productos que éste alza les pega brutalmente y que hacen imposible su importación.

Por otro lado señaló que de aquí en adelante hay que pensar medidas que generen competitividad, mejora de costos, y operaciones más eficientes.

Más allá de lo operativo, señaló la necesidad de mejoras en la política de fomento de comercio exterior y un amplio rango de medidas que van desde lo normativo hasta la gestión: Trabajar en un control selectivo de las cargas de importación a través de un análisis de riesgo inteligente, quitar la tasa de estadística, un trabajo diferencial en cuanto a barreras arancelarias; modernizar la legislación vinculada a las zonas francas potenciándolas como herramientas de desarrollo; desarrollar más Acuerdos de Libre comercio y fortalecer el Mercosur.

Entre estas medidas, la mejora de procesos de gestión documental, de control y autorizaciones; cumplir con el Acuerdo de Facilitación del Comer-

cio de la OMC, trabajar sobre la transferencia electrónica de datos, que es mucho más que la digitalización. *“Es entrar en una plataforma común que sea garantía en seguridad para los distintos usuarios; una VUCE como un solo portal para todas las áreas vinculadas a una operación de comercio exterior”*, agregó. Asimismo la implementación definitiva del OEA. *“hoy a algunos les puede parecer utópico, pero es estratégico”*, insistió.

Jozami señaló que por estos meses se esgrimieron argumentos de “problemas de fuerza mayor” en cuanto a responsabilidad frente a incumplimientos de contratos. *“La mejor salida es la negociada”*, recordó.

Destacó positiva la acción de las terminales y de AGP en la extensión de forzoso en terminales y remarcó los mensajes de organizaciones internacionales como la OMI a los gobiernos locales recomendando mantener el flujo del comercio sin interrupciones ni trabas al movimiento de buques ya que resultan elementos sustanciales para mantener la cadena de provisión.

Por otro lado, Jozami señaló a la resolución de la situación de Puerto Nuevo



y la nueva concesión de la operación de la red troncal de la hidrovía como dos temas sustanciales esenciales.

Cuando se lo consultó sobre cómo veía el concesionamiento de la futura hidrovía; Jozami remarcó el rol del órgano de control, entre otras cosas, para la generación de estadísticas y no depender exclusivamente de la información del concesionario. Además, a medida en que se desarrolla la concesión poder generar medidas correctivas que vayan maximizando la operación en la vía.

Además señaló la necesidad de establecer un “peaje sustentable” para sostener la situación de la hidrovía y allí entiende como opción salir de la lógica de medir el TRN como componente exclusivo del cobro del peaje y quizá tomar el factor de ocupación del canal o el kilometraje efectivo de navegación.

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

Inauguración con la presencia del gobernador Kicillof

## Nuevo Depósito Fiscal Integrado del Grupo ITL

**C**on la presencia del gobernador de la provincia de Buenos Aires, Axel Kicillof, el Grupo ITL inauguró un nuevo Depósito Fiscal Integrado (DFI) próximo a las terminales portuarias de Dock Sud y Puerto Nuevo. Situado en el Acceso Sudeste, Avellaneda, el nuevo emprendimiento prestará servicios de almacenaje y consolidado para cargas de exportación que embarquen a través del Puerto de Buenos Aires.

En la presentación además del gobernador, estuvieron el interndente de Avallaneda, Jorge Ferraresi, la diputada nacional, Magdalena Sierra, la presidenta del Consorcio de Gestión



del Puerto Dock Sud, Carla Monrabal, el secretario de Producción de Avellaneda, Lucas Gimenez y el secretario de comunicación, Roberto Mariani - en la foto abajo junto a autoridades de la empresa -

ITL completó así una inversión de \$520 millones (USD 8 millones) para este centro consolidado de 5040m2 de depósito cubierto y 3300 m2 de playón semi-cubierto. El nuevo emprendimiento contará con un moderno sistema operativo para administrar y controlar todos los procesos operativos. De esta manera los clientes podrán acceder al mismo para administrar y verificar el estado de sus operaciones y stock en tiempo real.

*“Este DFI está pensado como un servicio para todas las terminales portuarias y permitirá mejorar sustancialmente la trazabilidad de la carga y reducir significativamente los costos al sector exportador argentino”,* detalló Roberto Triay Cuestas, gerente comercial de ITL en Argentina - en la



*foto a arriba junto al Kicillof y el CEO de ITL Roberto Negro-.*

Las principales características del predio son:

A 2km de Exolgan. Acceso directo a autopista Buenos Aires - La Plata con conexión al Paseo del Bajo.

5040m2 de depósito cubierto.

3300m2 playón semi cubierto.

Servicio de Shuttle exclusivo para clientes Exolgan-DFI-Exolgan. Oficinas de Aduana / SENASA / verificación / administración.

Sala VIP para despachantes.

Parking para 100 camiones con sala de descanso y vestuario para transportistas.

Seguimiento de stock y condición

# PUERTO SANTA FE

**Terminal Multipropósito**  
**Agrograneles**  
**Combustibles**

[www.puertosfe.com](http://www.puertosfe.com)

de carga online a través de nuestro sistema operativo.  
Balanza y scanner fiscales.  
Cámara de transferencia para consolidado de carga refrigerada.

Centro de monitoreo online con vigilancia 24/7.  
Más información en:  
[www.dfi.itl.com.ar](http://www.dfi.itl.com.ar)



## El valor de la carga aérea

Si bien la aviación comercial de pasajeros ha caído violentamente, la de los cargueros se mantuvo estable. Un detalle de IATA nos muestra lo que aporta la carga aérea a la economía y el comercio mundial. Lógicamente hoy es clave en el manejo de productos esenciales o aportando conexiones en regiones distantes para acercar la producción al resto del mundo.

Como parte de la campaña “La carga aérea hace que las cosas sucedan” veamos aquí algunos de esos números.

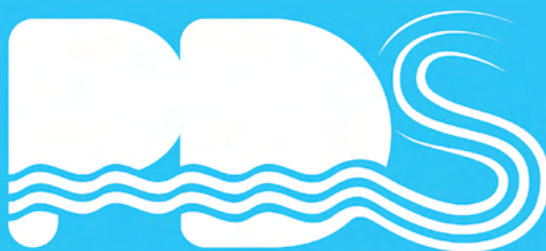
Por ejemplo, antes de la pandemia en un día despegan 100.000 aviones, 140.000 tons de carga, 657 millones de paquetes equivalentes a U\$17.8 mil millones, se mueven 1.1 millones de smartphones u de 80.000 flores u 898 millones de cartas.

Señala IATA que los países que alcanzan una mejor conectividad aérea multiplican su comercio por eso es importante implementar políticas que promuevan un movimiento eficiente de la carg, pues además le da un tremendo potencial de promover su competitividad a nivel global

El transporte de carga aérea mueve USD \$6 billones en valor de producto, con 68 millones de personas empleadas en la industria de la aviación en general. La carga aérea representa 35% del comercio global por valor, cuando es menos de 1% del comercio por volumen.

Veamos ejemplos de países en desa-

rollo. Costa Rica ha facilitado las operaciones de carga aérea, lo que ha permitido tanto el crecimiento de los volúmenes como más empleos en ese país. En el caso de Etiopía se ha movido de productos básicos como el algodón, al envío de productos de valor. Entre 2010-2015 su industria textil y de instrumentaria creció más de 50% a través de una modernización de su aduana y adoptar mucho más el e-cargo. Los envíos de flores de Kenia llegan a 120.000 tons. y sostienen 90.000 empleos. Vietnam se metió en la cadena de valor de la industria electrónica en parte gracias a la carga aérea. Esto gracias a haber construido una fuerte red de conexiones aéreas con



**Consorcio de Gestión del  
Puerto Dock Sud**



hubs internacionales con más de 60.000 vuelos a más de 65 destinos. En el mundo hay 3.200 aeropuertos, 60.000 conexiones y 900.000 contenedores aéreos, valuados en mil millo-

nes de dólares.

Otros números: la carga aérea transportó antes de la pandemia- ahora mucho más- 62.500 Tons de ayuda humanitaria por año. Dato: Para pro-

ducir una pelota de tenis, se deben transportar materiales vía aérea de 14 países y recorrer 50.000 millas.

## En una conferencia donde se anunció la nueva fecha de la SMM de Hamburgo tradicional muestra del ámbito naval.

### Especialistas del sector marítimo trataron los efectos de la pandemia

Una de las tradicionales muestras del ámbito naviero, la SMM de Hamburgo, que se realiza cada dos años en septiembre, se pospuso por efectos de la pandemia, del 2 al 5 de febrero del año próximo. Se trata de la 29ª edición a la que espera que lleguen unos 2.000 expositores y 50.000 visitantes en un espacio de exhibición de 90.000 m<sup>2</sup>.

Recordamos que la SMM refleja toda la cadena de valor de la industria marítima de la que participan, directivos y expertos de distintas partes del mundo, convirtiéndola en una plataforma de innovación clave del sector. Precisamente por estos días sus organizadores presentaron detalles de este cambio, en una conferencia de prensa virtual, donde los efectos de la pandemia fue el tópico principal de análisis. Allí especialistas y líderes de organizaciones del sector naviero, dieron algunos tips sobre la situación del mercado a partir del coronavirus, lo que

implica también un cambio en la agenda del SMM. En el encuentro se hizo un fuerte foco en el Green Shipping y la digitalización.

La conferencia fue presentada por el presidente y CEO de Hamburg Messe und Congress GmbH -centro de exposiciones de Hamburgo-, Bernd Aufderheide - en la foto abajo- y fue seguida en forma virtual por docenas de medios de todo el mundo.

Allí el ejecutivo dio las razones de la postergación y señaló que la mayoría de los expositores respaldaron la nueva fecha. Se mostró optimista respecto al futuro: *"Juntos podremos superar la crisis y lograr una SMM que tendrá los altos estándares que todos esperan"*, dijo. La expectativa es contar en febrero con visitantes de más de 120 países; *"donde podrán encontrarse con expositores con productos y servicios innovadores que reflejarán lo más moderno del sector"*, agregó Aufderheide.

La industria marítima se venía enfrentando a un clima de cambio, el desafío de la digitalización y ahora la crisis del coronavirus. Estos cambios son de una escala similar a los que se dieron con la movida de la vela al vapor, señaló Martin Stopford, presidente de la tradicional consultora Clarkson Research. Recordó que el crecimiento



del comercio venía lento ya antes del COVID-19. *"Nos estamos moviendo hacia una era donde la globalización no es más el objetivo principal. Veremos más shipping de corta distancia y producción local"*, agregó. Advirtió que un elemento clave es que este ciclo de crisis es producido por un virus que lleva a políticas que fueron decididas por los gobiernos, a diferencia de otras financieras. Se mostró preocupado en cómo los gobiernos van a resolver los problemas de financiamiento, las inversiones necesarias y en particular en el ámbito marítimo la cuestión de la industria de cruceros y el movimiento de las tripulaciones hoy complicadas. Anticipó distintos escenarios para el shipping después de esta pandemia: en el mejor de los casos el comercio marítimo levantará nuevamente en 2023, creciendo 3.2% anual. Una segunda posibilidad asume la extensión de la recesión con el comercio mundial quedándose en 1% entre entre



2020 y 2024, seguido por un crecimiento renovado a una tasa de 2.2%. Finalmente un tercer escenario más pesimista con una recesión extendida donde el tráfico marítimo cae 17% al 2024.

En cuanto al futuro de los combustibles marinos señaló que puede haber varios escenarios. Por un lado advirtió que el diesel es “algo maravilloso” para las navieras y reemplazarlo no va a ser fácil. Por un lado se verá una ola de buques optimizados con combustibles convencionales, seguido por buques operados a gas o híbridos o eléctricos con baja emisión con controles digitales avanzados y a batería. Una tercera ola con combustibles en células que permitan cero emisiones en los buques. Señaló Stopford que en las próximas décadas habrá muchos cambios tecnológicos, mejoras continuas apuntando a la emisión cero de carbono. Por lo pronto, ve que la forma de hacer más barata la reducción de emisiones es “ir más despacio”: un nivel probado es que los buques se muevan a 10 nudos.

Otra vía para reducir emisiones es la propulsión con viento, una tecnología en la que cree otra de las participantes

que estuvo en el panel, Cristina Aleixendri, COO de la empresa catalana Bound4blue. Dijo que esta pandemia puede ayudar a avanzar más rápido hacia nuevas oportunidades y por ejemplo llegar a los objetivos de descarbonización antes del 2050. Bound4blue desarrolló un sistema de velas inteligente llamado 'Wingsail' con el que las compañías navieras pueden ahorrar más de 40% de combustible y emisiones asociadas.. *"El propósito de las tecnologías verdes y la digitalización es recortar las emisiones y los costos, pero deben ser rentables desde el día uno sin subsidios",* dijo Aleixendri. Pero cómo pueden invertir los armadores durante una crisis como esta?. Allí Dirk Lehmann, director gerente de Becker Marine Systems, de Hamburgo y vicepresidente de SEA Europe, metió a los Estados en el tema y reclamó en ese sentido a los gobiernos concesiones y respaldo. *"Astilleros y proveedores marítimos son importantes pilares en respaldar al sector del transporte. Esas compañías y sus empleados están sufriendo mucho por la pandemia. Ellos dependen del apoyo de los que toman decisiones políticas y es la única forma de que se pueda asegurar en Europa*

*la provisión en forma estable de los productos y se avance con el progreso técnico",* señaló. Advirtió que hay nuevas movidas en China en materia de tecnologías, energías, digitalización pero Europa puede quedar afuera porque hoy en día es muy limitante la posibilidad de tener contactos personales entre la gente y en estos temas son fundamentales. No alcanza con un zoom...

En cuanto al Green shipping, señaló que la única forma en que el armador lo tome en serio es que no le cueste más dinero y hoy no ve un combustible más verde que sea más barato; aunque reconoció que se nota más juntos a los armadores, proveedores y astilleros para buscar soluciones en ese sentido. *"La tecnología está",* aseveró.

Otro de los temas abordados fue el de las tripulaciones de los buques, muchas que están abordo hace meses debido a que los puertos no permiten los recambios y de hecho no tienen forma de regresar a sus hogares por el riesgo de la infección y al no haber vuelos de pasajeros. A esta cuestión se refirió Sadan Kaptanoglu, presidenta de la International Shipowners Association BIMCO, reclamó de los gobier-

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

nos no abandonar a los armadores y sus tripulaciones en el mar o en tierra. “Estamos trabajando para el tema de la repatriación de las tripulaciones y para asesorar sobre el tema del impacto del Covid 19 con otras organizaciones para recomendar, por ejemplo, cómo hacer y cómo facilitar los recambios”, dijo. Al mismo tiempo señaló que desde que asumió en el cargo también viene abogando por un shipping más verde, un objetivo que la industria debe perseguir más allá de la crisis. “Todavía necesitamos alcanzar los objetivos de reducción de emisiones al 2050 y uno o dos años con bajos ingresos no cambiará eso. Pero debemos encontrar soluciones para el shipping; queremos invertir en nuevas tecnológicas pero hay que estandarizar las distintas regulaciones locales con las globales. Aquí es necesario un consenso.”, advirtió. Por otro lado, señaló que a partir de la pandemia no espera fusiones o compras masivas en la actividad, quizá si algo más que lo usual. “Me preocupa que en el contexto de esta pandemia se ataque a la globalización, que es la que nos está dando las soluciones y allí se destaca el shipping. Sin shipping y sin cadena de provisión global no hay

salvación y este concepto tiene que llegar a la gente. Ese es un reclamo de la gente más allá de lo que digan algunos políticos”, enfatizó.

En cuanto a cómo sería la recuperación de la actividad, si bien no le parece que se de en forma rápida, entiende que dependerá de cada país y sus políticas. Tal como señalamos en una edición pasada, empresas de clasificación como DNV GL, aprovecharon para incentivar un mayor uso de las supervisiones remotas. En 2018 había incorporado el sistema de diagnóstico DATE (Direct Access to Technical Experts) con el que ya realizó 15.000 surveys remotos. Esto le ha permitido ganar experiencia, señaló Knut Ørbeck-Nielssen, CEO de DNVGL – Maritime, otro de los ejecutivos que participó del panel de la conferencia de prensa de la SMM. Agregó que en un contexto de dificultades para los armadores, la empresa pospuso los surveys aplicando la cláusula de fuerza mayor. Se lo consultó sobre el futuro de la autonomía en los buques. “Creo que es más interesante analizar cómo hacer más autónomo un buque con tripulación y la relación con los centros de operación de los armadores en tierra,

así como conseguir las mejores eficiencias del buque individualmente, dentro de la flota y como buscar integrarlo mejor dentro de la cadena logística”, respondió.

Respecto a la importancia del shipping en el actual contexto, destacó que hoy en día más allá de mirar para adentro, el comercio global que queda evidenciado, puede ser el elemento que llame la atención de la gente sobre el valor que tiene el shipping.

En cuanto al Green shipping señaló que las organizaciones marítimas y los armadores tienen que promover que las soluciones para la reducción de las emisiones se adelanten aún más. Pero al mismo tiempo entiende que se está en la cúspide de un renacimiento de la industria marítima con gente nueva buscando soluciones inspirativas y espera que el sector marítimo salga mucho más competitivo. “En unos meses la pandemia ha recargado al sector en forma exponencial hacia la digitalización, mucho más que lo que se dio en cinco años”, finalizó.

|  |   |  |
|--|---|--|
|  <p><b>LO PRIMO</b><br/>DEPOSITO FISCAL PRIVADO</p> <p>BAJO TECHO SIEMPRE</p> | <h2>Depósito Fiscal / Depósito Nacionalizado</h2> <p>25 años creciendo junto a nuestros clientes</p>  |  |
|  | <p><b>Lo Primo 1</b></p> <p><b>Lo Primo 2</b></p> <p><b>Lo Primo 3</b></p>  | <p>14.000 metros cuadrados cubiertos y 3.000 descubiertos</p> <p>24.000 metros cubiertos</p> <p>6.000 metros cubiertos</p> |
|  | <p>Tel: 4301 1112 / <a href="mailto:info@loprimo.com.ar">info@loprimo.com.ar</a> / <a href="http://www.loprimo.com.ar">www.loprimo.com.ar</a></p> |  |



## Túnel de congelado en APM Terminals

APM Terminals, la Terminal 4 de Puerto Nuevo señaló que está presentando su exclusivo túnel de congelado, que permite la consolidación y exportación de mercadería -principalmente frutas y carnes- a Estados Unidos y China.

La primera operatoria del servicio se puso en marcha con una carga de limones, que ya se dirige hacia el mercado norteamericano.

Fuentes de la compañía señalan que se trata de un innovador sistema, supervisado por un equipo especializado en refrigerados, que mantiene la temperatura ideal de cada insumo, ya que tiene la flexibilidad suficiente para alcanzar desde temperaturas ambiente hasta de  $-35^{\circ}\text{C}$ ; y permite proteger los productos dentro del puerto y embarcarla rápidamente. De esta forma, el congelamiento de los alimentos queda asegurado en la etapa intermedia del proceso, de un modo rápido y a la temperatura requerida, evitando pérdidas de calor en el traslado previo a la terminal.

El túnel de congelado tiene una capacidad aproximada de 60 metros cúbicos de volumen, lo que permite que en simultáneo entren 11 pallets standard o 14 pallets Euro, y también puede colocarse mercadería suelta.



## 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 13, (C1009ABC) Buenos Aires, Argentina.  
Teléfonos (+5411)4322-5504 al 08 / [www.argentina-consorcio.com.ar](http://www.argentina-consorcio.com.ar)

# La necesidad de aprovechar más el potencial de la hidrovía

**A**l cumplirse el 7 de mayo el 30° Aniversario de la Primera Reunión del Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná (CIH), que tuvo lugar en Buenos Aires, dicho ente emitió un mensaje recordatorio con la firma de la responsable de la Secretaría Ejecutiva, Romina Bocache.

El CIH fue creado en 1989. *“En estos 30 años, la Hidrovía Paraguay-Paraná ha tenido un desarrollo exponencial: ha habido importantes inversiones en puertos, astilleros, terminales especializadas, así como en obras para mejorar la navegabilidad; se ha expandido la frontera productiva de sus zonas de influencia, con importantes incrementos en los volúmenes producidos y en la carga transportada (que pasó de 700.000 toneladas a comienzos de la década de los noventa a más de 20 millones de toneladas anuales); se*

*han desarrollado polos productivos; la flota de barcazas ha crecido; los costos logísticos han disminuido, con la consiguiente mejora en la competitividad sistémica de la Hidrovía. Para posibilitar lo anterior han confluído la voluntad política de los cinco Estados miembros y el empuje e interés del sector privado”*, señala el comunicado.

Destaca los logros del CIH; Contribuir -junto a la Comisión del Acuerdo- a la construcción de un cuerpo normativo común para el funcionamiento de la Hidrovía. Al respecto, los desafíos pendientes se relacionan principalmente con lograr la plena aplicación de dicho plexo normativo. Afianzar un marco institucional que brinde estabilidad y certidumbre a los actores. En tal sentido, en 2020 entró en vigor el Octavo Protocolo Adicional, que dispone la vigencia indefinida del Acuerdo de

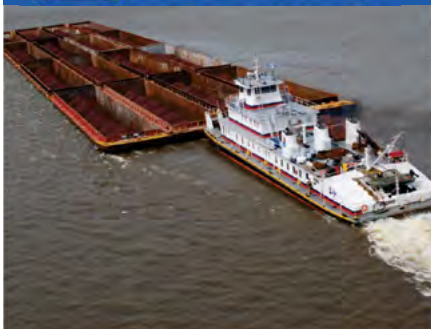


Santa Cruz de la Sierra. Asimismo, en 2018 se aprobó y suscribió el Acuerdo de Sede, el cual se encuentra en proceso de internalización. Relacionado a lo anterior, se está avanzando en la instalación de una Secretaría Ejecutiva autónoma, con capacidad técnica y los recursos necesarios para canalizar las demandas de los diversos actores de la hidrovía. *“Estos logros no habrían sido posibles sin la construcción de confianza entre los Estados miembros y la voluntad de que el CIH constituya una instancia de diálogo y cooperación, en función*

## SEGURIDAD Y EFICIENCIA EN TRANSPORTE FLUVIAL-MARITIMO



COMPAÑÍA NAVIERA  
**HORAMAR**



NAVIOS SOUTH AMERICAN LOGISTICS INC.

-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



del compromiso con este proyecto estratégico para el desarrollo regional”, dice.

Para darnos un mayor detalle de la realidad del CIH dialogamos con la secretaria ejecutiva, Romina Bocache. Se trata de un ámbito que debe coordinar la acción de los cinco Estados en el marco de la hidrovía. La funcionaria es diplomática de carrera con rango de Ministro y viene trabajando hace tiempo en Cancillería, en áreas vinculadas al medio ambiente y en política latinoamericana...

**Megatrade: Muy pocos recordaban que el CIH cumple 30 años de su primera reunión. Mucha agua ha pasado bajo el puente, con mayores o menores impulsos de parte de los Estados y los privados, aunque si se miran los volúmenes el crecimiento es exponencial, sin embargo para muchos**

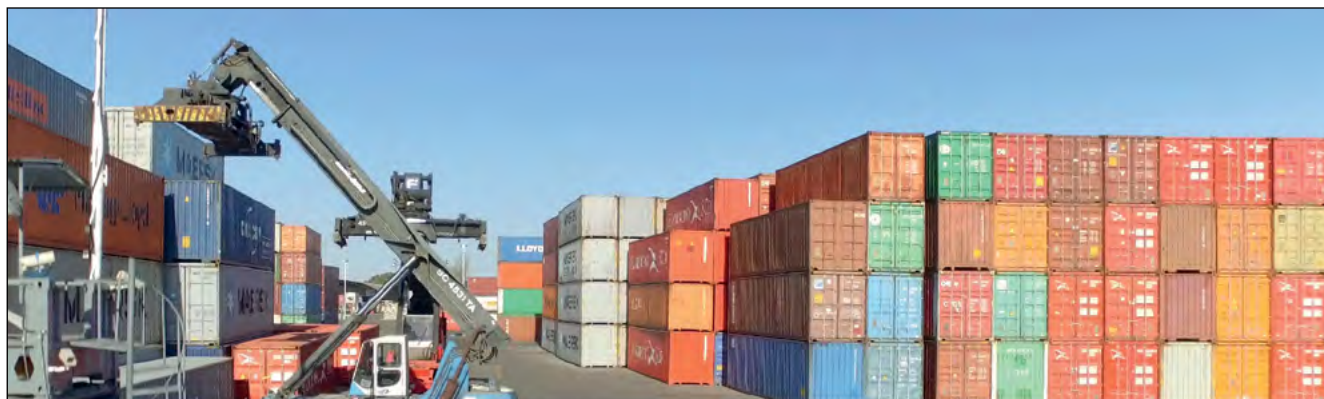
**hay un gusto a poco en cuanto a coordinación e integración de los países. Qué destacaría de este proceso que involucra a una vía que tuvo mucha dinámica quizá más desde el sector privado que desde lo público ?**

**Romina Bocache:** Creo que al cumplirse el 30 aniversario del CIH es bueno hacer un balance. Está a la vista que la hidrovía creció en forma exponencial en cargas y en mucho tuvo que ver la voluntad política de los Estados que lo ven como un proyecto estratégico para el crecimiento de la región. Al mismo tiempo ha sido fundamental la acción del sector privado. El CIH es importante en lo institucional y en lo jurídico y ayuda a dar previsibilidad a los operadores de la hidrovía. En ese sentido como se destaca en el comunicado, un avance sustancial ha sido la extensión del Acuerdo sin fecha límite y la aproba-

ción de la instalación de una sede de la Secretaría Ejecutiva autónoma que hoy utiliza instalaciones en la Cancillería Argentina, pero que la idea es llevarla a otro lugar con su propio presupuesto e impronta, lo que dará lugar a mas proyectos que beneficien a los distintos actores.

**M: Se espera una mayor dinámica entre ese objetivo y la realidad?... Muchos dicen que los pasos que se vinieron dando a través de las reuniones toman un tiempo demasiado largo a la hora de la implementación...A veces de acuerdo al momento político, los Estados parte empujan y a veces frena el apoyo al CIH y evidentemente la secretaría ejecutiva no puede hacer lo que los Estados parte no quieren....**

**R.B.:** A futuro en la hidrovía debemos seguir avanzando en lo que es el



## Trayectoria y compromiso al servicio del Comercio Exterior

- Reducción de costos portuarios
- Experiencia en cargas fuera de medida



murchisondefiba.com.ar

Una empresa de: **GRUPO MURCHISON**





marco jurídico; que los ocho protocolos y quince reglamentos tengan una aplicación efectiva e interpretación común de la normativa. No hay que olvidar que en cada estado intervienen numerosas agencias gubernamentales. En ese sentido hay mucho trabajo por hacer para profundizar la coordinación y cooperación. El tema estadístico es clave y hoy los Estados no recopilan la misma información con la misma metodología, creo necesario crear un mecanismo de intercambio definiendo metodologías comunes. Esto ayuda a la toma de decisiones, por ejemplo a la hora de invertir. La Secretaría Ejecutiva podría centralizar y recopilar esa información. Ya con un manejo y presupuesto autónomo, incluso se puede avanzar en la conformación de un Observatorio para sistematizar información, hacer análisis de datos, inteligencia comercial no solo sobre la carga, volúmenes, origen y destinos, sino todo lo vinculado a la infraestructura existente y requerida con una visión no sólo de las terminales a lo largo del río sino de lo que es la conexión intermodal.

**M: En varios casos se dan iniciativas particulares de cada Estado. Hace poco tiempo lo lanzó Antaq en Brasil con universidades...**

**R.B:** Insisto en que el balance del trabajo del CIH ha sido positivo, los

cinco Estados creen en este proyecto y lo han apoyado. La hidrovía constituye para ellos una política de Estado; pero a futuro hay nuevos desafíos y vuelvo a insistir en que siempre hay una complejidad inherente al trabajo de la hidrovía, donde es muy posible que cada miembro tenga agencias con visiones diferentes. Esto hace que se puedan presentar demoras u obstáculos. Un punto central donde hay que avanzar es contar con estadísticas confiables y seguras, de otra forma es difícil planificar y el CIH ofrece una alternativa....

Por otro lado, en cuanto al interés del sector privado, precisamente gran parte de mi tiempo lo dedico dialogando con los operadores para entender lo que necesita la hidrovía...

Una idea al respecto es que la Secretaría del CIH funcione también como una ventanilla única para receptor distintos reclamos o inquietudes de los privados y canalizarlos.

**M: Claro que todo esto requiere de una estructura en medios y personal que hoy el CIH no tiene....**

**R.B.:** Cuando la Sede establecida en la Argentina, cuente con personal propio y su presupuesto con los aportes de cada Estado se podrá desarrollar estos trabajos...

**M: Es utópica la idea de que se convierta en un ente supranacional que maneje la hidrovía al modo del Rin?**

**R.B.:** En este punto no hay que olvidar que el CIH es precisamente un comité intergubernamental, cada decisión debe ser aprobada por cada Estado. No es como el típico ejemplo de las hidrovías europeas. Es decir podemos pensar juntos e intercambiar ideas y en obras sin que sea vinculante, pero luego tienen que ser aprobados internamente, dependiendo del tema

interviniendo agencias o los congresos. En algún momento hubo en el marco del CIH un comité de obras de dragado, no sé si debiera recrearse pero si se podría crear una instancia de diálogo en esta materia, pensada desde la intermodalidad, integrada por gente experta en el tema. Sería bueno contar con esa instancia de coordinación para, por ejemplo, no sobreponer esfuerzos. La vía ha crecido mucho, pero todavía es subutilizada. Hay que pensar en adaptar la infraestructura para la mejor navegabilidad y el CIH podría ofrecer una instancia para que los cinco Estados planifiquen las obras necesarias en forma coordinada. Es sólo una idea..

**M: También hoy en día hay más presión para adecuarse a lo que es un Smart River y cumplir con metas vinculadas a la protección del medio ambiente....**

**R.B.:** Precisamente, otro eje de trabajo es promover prácticas ambientalmente sostenibles, como puede ser una vía navegable ecológica agregando valor, por ejemplo en la utilización de estándares de uso de combustibles limpios...Es evidente que hay que estar muy atentos a los efectos del cambio climático y en ese sentido se debe trabajar para mitigar los efectos y adoptar nuevas prácticas. Más allá de la búsqueda de bajar costos para ser eficientes y competitivos. Ya hay un fuerte trabajo sobre lo que es la prevención de la contaminación y sería bueno avanzar en otros elementos como combustibles verdes o alternativos que no sólo apuntan a mejorar el medio ambiente sino que también a crear nuevas actividades de valor con un fuerte impacto en las economías.

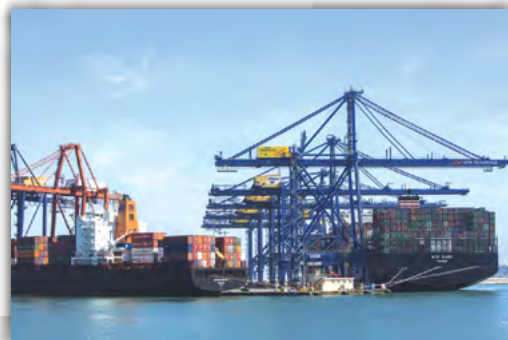
## "La tecnología no sirve si no tenemos a la gente que la sepa manejar"

**E**l Port Community System dejó de ser una herramienta competitiva para un puerto; ya es básica. El problema lo tiene el que no cuenta con esa herramienta. Se volvió una suerte de commodity?. Así lo entiende Miguel Garín - Director de Desarrollo Internacional de Fundación Valenciaport- tal como lo señaló en la primera conferencia online de una serie que organizan la CIP-OEA (Comisión Interamericana de Puertos de la OEA) y la Fundación Valenciaport, enfocadas al Sector Portuario y Logístico Latinoamericano. Garín que se explayó sobre la temática de los puertos inteligentes y nuevas tecnologías, fue presentado por Jorge Durán, Jefe de Secretaría CIP-OEA. En principio el especialista fue definiendo conceptos que hacen a las

nuevas tecnologías desde la digitalización, que implica interactividad, inmediatez, movilidad y automatización.

Por más pequeño que sea, hoy cualquier puerto es digital -al menos tiene conexiones-. Pero incluso mientras más chico más rápido se pueden implementar los cambios hacia un Smart Port. Señaló las "palabras tendencia". Claro que avanzar sobre lo que es el Port Community System que combina todas las gestiones, no es un mero software o un producto que se vende como un paquete, "es mucho más, porque exige adaptarlo a cada situación", insiste. En el caso particular del puerto de Valencia por ejemplo, generó un 500% en ahorro de gestión de procesos.

Otro de los conceptos tendencia, es el



de Puertos 4.0, que deriva de la Industria 4.0 aplicado a las instalaciones portuarias. "En la industria aparecen una serie de factores tecnológicos que llevan a una evolución exponencial, y una suerte de aceleración infinita, lo que exige a los puertos estar muy atentos a lo que pasa", dijo. Un punto interesante y al que hay que seguir y que marcó Garín, es que el concepto de Puertos 4.0 traerá cambios



### 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](mailto:info@riopar.com.ar)

en cuanto a la gobernanza portuaria. Aquí aparecen otros elementos como el internet de las cosas, big data, -almacenar grandes bases de datos- inteligencia artificial, con un desarrollo centrado en algoritmos. Estos permiten llegar a la resolución de un problema en base a una solución matemática, se detectan patrones y se hace una predicción donde es el sistema el que llegará a tomar las decisiones, el llamado “machine learning”. Incluso ya hoy se puede utilizar como mínimo para la gestión de giros, de carga y descarga de un puerto.

La automatización, tiene el objetivo de eliminar incertidumbre en tiempos de respuesta, reducir costos y los errores asociados a la conducta humana. Esto se viene aplicando tanto en muelle como en patios, grúas, buques, y hasta camiones autónomos que operan dentro de las terminales.

Otro concepto es el del Blockchain, que básicamente implica transacciones digitales en forma segura, más allá de sus particularidades, resulta interesante para los puertos porque precisamente las operaciones exigen un alto grado de seguridad...

Más avanzado es el concepto de Smart Port o puerto inteligente, que resulta una evolución del puerto 4.0 pero aplicado sobre varios componentes: estrategia digital en las personas – Smart people-, productividad, seguridad, sostenibilidad y tecnologías digitales.

Esto exige superar barreras, dice Garín; una de ellas es la inversión, *“la tecnología se paga”*, dice. Para ello se necesita contar con organizaciones con filosofía de cambio e innovación bien cultivada. Al respecto, muchos piensan que estas tecnologías eliminan personal y puede llevar a un ánimo no muy colaborativo, *“frente al temor, la robotización en la industria automotriz generó más puestos de trabajo porque se pudieron producir más autos”*, respondió.

Otra barrera a enfrentar se da en el campo de la ciberseguridad, lo que exige un trabajo colaborativo con todo el medio ambiente portuario y por supuesto, contar con personal calificado, *“no sirve la mejor tecnología sino tenemos quien la sepa manejar. Hay que saber identificar las barreras para transformar un puerto en Smart Port y cada uno debe analizar cuál es su situación dentro de esas barreras para poder superarlas”*, señala Garín - en la foto a la derecha-

En ese sentido destacó una herramienta de la Fundación ValenciaPort, Port CDM una plataforma electrónica que permitió la optimización de procesos y tiempos de escala de los buques, así como facilitar los intercambios para tomar decisiones rápidas, efectivas y rentables. Lo hizo en sociedad junto a Híades y Infoport creando la start up Seaport Solutions y que tiene el objetivo de compartir sus avances con otros puertos. Por otro lado en cuanto al tema ciberseguridad señaló: *“Nos estamos encontrando con que no hay ciberseguridad diseñada para los puertos y por gente que sabe de puertos. Por eso trabajamos en un diagnóstico especializado y propuestas de mejoras para los puertos latinoamericanos junto a S2 Grupo con gran experiencia en la materia para andar ese camino”*.

Asimismo la Fundación está desarrollando a propuesta del BID en lo que es gestión y cambio, un manual de puertos inteligentes; una base que los puertos podrán usar para encarar esa transformación para pasar a ser Smart Port. Esto en un desarrollo en etapas entre 2020 y 2040. Hoy ya se están haciendo proyectos pilotos en Valparaíso, Puerto Coronel, Callao y Kingston. Insistió en el concepto de calificación de la gente *“no hay Smart port sin Smart people, la estrategia y la gestión está definida por las personas, pero lo que*



*diferencia es el talento. Este o bien se lo contrata o se lo genera, a través del entrenamiento, el desarrollo y la gestión con capacitación efectiva”*, argumenta. En ese sentido recordó la experiencia en materia de capacitación en el área portuaria y logística en general de la organización de la que es parte. Por ejemplo, la Maestría de la Fundación que hace en Valencia donde hay becas para latinoamericanos y las que encara in situ como las realizadas, en Panamá, Barranquilla, Brasilia, las que se hicieron por dos años en Buenos Aires y la que está proyectada en Bogotá este año, entre tantas otras. Insiste en que es momento de manejar los nuevos conceptos como normales. *“La tecnología ha venido para quedarse y ya no se puede hablar de “revolución” 4.0 porque es la normalidad. No hay que olvidar que un puerto competitivo, hace más competitivo al país”*, destacó. Concepto que parece obvio, pero que no parece entenderse del todo en varios puntos de nuestra región. Entiende que los puertos han dejado de ser instrumentos únicamente tomados como un servicio público, para tener que competir y se ven obligados a hacerlo en forma urgente. *“Dependerá de lo competitivo que se quiera ser. Pero no hay que quedarse. Aquí bien vale la frase que señala que en un puerto los movimientos de información van a ser más importantes que los de mercancías y esto hay que tomarlo muy en serio”*, advierte.



## Récord de movimientos en Bahía Blanca

Buenas noticias más allá de la pandemia para el puerto de Bahía Blanca: Durante el primer cuatrimestre del año el movimiento de mercaderías en el ámbito de actuación del Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca alcanzó las 7.879.049 toneladas. Esta cifra refleja una suba del 2 % con respecto a igual período en el 2019 con 275 buques que transitaron por el estuario local; lógicamente liderando los graneleros. La afluencia de camiones, superó los 66.600 y más de 19.700 vagones. Los principales destinos de las cargas exportadas por Bahía Blanca fueron Brasil, Vietnam, Indonesia, Arabia Saudita y Malasia.

Granos, aceites y subproductos lideraron las cargas con 2.961.553 toneladas, allí lideró el trigo con casi la mitad (suba del 14% con respecto a 2019), maíz (+ 29%) y poroto de soja (+22%).

Por el lado de los inflamables y petroquímicos, se movieron 1.195.745 toneladas un 24% por sobre el mismo período del año 2019. Desde el Muelle Multipropósito, se movieron 40.148 toneladas, destacándose el PVC, polietileno, frutas (manzana y pera) y alfalfa en contenedores.

El sitio 5 de Puerto Galván que opera directamente el CGPBB hubo fuerte descarga de fertilizantes para mercado interno, como así también arena cerámica y baritina para Vaca Muerta y carga de combustible para bunker. Además, se continuó con la descarga de nuevas piezas de aerogeneradores y material de proyecto con 317.530 tons.

con un acentuado incremento del 33% con respecto al año anterior.



## NUEVO DEPOSITO FISCAL PARA EXPORTACION DEPOSITO FISCAL INTEGRADO



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



# MEGATRADE

# Nos renovamos!

Mira la nueva opción para ver  
nuestros contenidos.



Ingresa a nuestro sitio web

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