

MEGATRADE

Año XXXIII Nro. 402 Julio 2025
www.revistamegatrade.com.ar
@ReMegatrade

La diversificación de cargas del Puerto de Bahía Blanca Entre Oil & Gas, Granos, Proyecto y Contenedores

Acciones de Paraguay y Argentina
en el Alto Paraná

Los números de las exportaciones
y el peaje

Efectos de la baja de los DEX

El "Don Toyo", cambios en el trasbordo?



Compacto y eficaz Elevamos su carga todos los días

La solución inteligente para contenedores, productos a granel y proyectos

LIEBHERR

Equipamiento Portuario

Av. Juramento 1775 2° • Capital Federal
Buenos Aires, Argentina • Tel: 43984-4100
Mail: Lag-gruasportuarias@liebherr.com



MEGATRADE

Periodismo de especialidad.

Tendencias globales y regionales en logística de comercio exterior, según la visión de los propios operadores. Forma parte del portal y la red de la comunidad Megatrade de cargadores, embarcadores y operadores de comercio exterior, al mercado naviero, puertos y de logística global de Latinoamérica.

Destacados

Informe de Situación - 4

Desarrollos 5

El puerto de Bahía Blanca sigue diversificando cargas con más proyectos

Propuestas-10

Números de las exportaciones y la incidencia del peaje

Alternativa -14

Nuevo CDA, busca volver a poner al despachante en el centro de la escena del comercio exterior

Shipping-18

El "Don Toyo" quiere cambiar la historia de la navegación fluvial

Iniciativa-21

Puerto Seco de CACEC en Córdoba
Nueva etapa de anhelado proyecto para bajar costos

Obras-25

Esfuerzo binacional para desarrollar el Paraná Superior.
Un río mejor para sacar más producción

Puertos-30

Posadas va por más

Navegación-33

Propuestas por la licitación de la Vía Troncal

AFAC-37

Crítica visión de autopartistas:
el espejismo de los números del Mercosur

Año XXXIII Nro 402

Julio 2025

Director-Editor

Darío Kogan

Redacción

Damián Kogan

Diseño editorial

Guido Kogan

Tel: (+54) 911 40433288

suscripcion@revistamegatrade.com.ar

contacto@revistamegatrade.com.ar

www.revistamegatrade.com.ar

Buenos Aires, Argentina

Registro de la propiedad intelectual 240.963



CÁMARA DE ACTIVIDADES DE PRACTICAJE Y PILOTAJE

SEMINARIO

"EL PRACTICAJE Y SU IMPACTO EN LA COMPETITIVIDAD"

Disertante invitado:
Otávio Fragoso

PRATICAGEM DO BRASIL

MIÉRCOLES
20 de Agosto de 2025

HORA
10:00 am

LUGAR
Centro de Capitanes de Ultramar y
Oficiales de la Marina Mercante
Av. Independencia 611 - CABA

+INFO

Tel & WhatsApp: +54 9 11 2161-9907
Email: gerencia@camaradepracticaje.com.ar



El río con mucho por dar, pero carga, puerto y bodega son esenciales

Mientras hay quien dice que en otros lares se pueden venir las batimetrías utilizando drones, por estos lados aún se sigue debatiendo si liberar o no la bandera para desarrollar la navegación fluvial y que, de este modo, por ejemplo, las embarcaciones que operan incluso varios empresarios argentinos en Paraguay, puedan subir y bajar contenedores en forma fluida entre puertos de las vías fluviales de la región. La desregulación de la marina mercante promovida por el gobierno nacional se frena a nivel judicial con amparos de los gremios y estos celebran. “Bajar la prepotencia y presentar propuestas”, nos dice una fuente gremial. Los propios navieros locales dicen que el nuevo esquema promovido de tener que indemnizar al personal para poder ingresar al sistema “flexible” resulta imposible. La opción oficial será terminar con la ley de cabotaje como en tantas otras cosas, a partir de un supuesto éxito de las próximas elecciones legislativas?.

Por lo pronto, agrega una fuente empresaria, nada cambiará si no se llama a renegociar los actuales convenios para dejar de lado la ultraactividad de las condiciones laborales que se establecieron hace muchos años.

Hace años se propusieron mesas tripartitas para generar más competitividad. No funcionaron. Los gobiernos no quieren promover la actividad con baja de impuestos y reducción de aportes laborales.

Al mismo tiempo, Brasil sigue tratando de renovar el esquema para promover el cabotaje marítimo.

Sistema en transformación. Para bien?

Mientras tanto hay algunas movidas en el sistema argentino, en un volumen global del país estancado hace años, aparecen más servicios feeder que unen los puertos argentinos con Montevideo y Brasil – incluso schutters que sacan carga a los oceánicos que tocan los puertos metropolitanos y los toman fuera-. Chaco, con puertos que no vienen operando, porque o bien no hay carga o no hay bodega; parece querer impulsarse a través de YPF, nuevamente, trabajos en el riacho Barranqueras. Se moverá carga de su silo paralizado por incompetencia política?. Además se están dando otras movidas en el Alto Paraná que destacamos en estas páginas. Carga, puerto, bodega: esenciales para hacer funcionar un puerto. Soñar con el berretín de tener un puerto sin estas condiciones se paga. La política y las presiones de distinto tipo no alcanzan para que funcione o lo paga la sociedad.

Una noticia que puede pegar en la logística local es la renovación de las concesiones de trenes de carga. Se vendrán inversiones reales de parte de los concesionarios?. Apertura de las vías para cargadores y gestores de puertos que hagan crecer esta matriz de transporte?. Será así?. Alguien tiene que poner la plata. *Los gobiernos miran para otro lado.*

El puerto de Bahía Blanca sigue diversificando cargas con más proyectos

Tradicional terminal cerealera, de carga petroquímica, de proyecto, y creciendo cada vez más en oil & gas, con buenas novedades en materia de contenedores y carga general, el puerto de Bahía Blanca sigue diversificando su manejo de carga.

Desde operar el 80% de los aerogeneradores que ingresan al país, hasta ser una herramienta clave como parte del crecimiento de Vaca Muerta, los planes y proyectos se desarrollan con fuerza.

Más allá que la región haya pasado hace poco tiempo por un tremendo desastre climatológico que llevó a un efecto social y económico del hinterland crítico, del que se está recuperando. El puerto es uno de los estándares de esa salida.

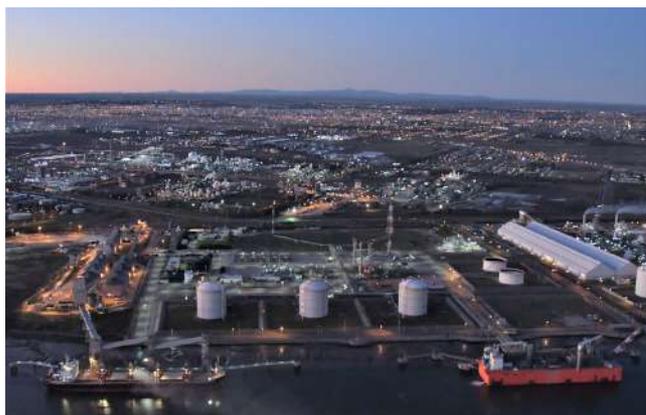
Energía

En un contexto general; la curva de crecimiento de la producción de Vaca Muerta impacta directamente y en positivo al puerto de Bahía Blanca, tanto por el ingreso de insumos o maquinaria para la explotación petrolera y de gas como obviamente por la salida y transformación de la energía que llega por los ductos y que se transforma o sale directamente en su amplia terminal. Así lo reafirma Santiago Mandolesi Burgos, presidente del Directorio del Consorcio de Gestión del Puerto de Bahía Blanca - *abajo en la foto*-.

Entre los últimos proyectos que maneja el puerto, se destaca el de la empresa Transfigura que ha invertido más de U\$120 millones en tancaje -entre 30/50.000 toneladas- y descarga de camiones- y el acuerdo con Oldeval para el desvío de su oleoducto hasta su planta para la exportación. Desde este año, el puerto exporta crudo desde las postas de inflamables de esta terminal, que tiene la idea de seguir invirtiendo como elemento de salida de petróleo desde Bahía Blanca.

Recordamos que en abril Oldeval concretó el Duplicar Plus, la obra que permite aumentar de 225.000 a 540.000 barriles diarios la capacidad de evacuación desde Vaca Muerta hacia el Océano Atlántico.

Asimismo, la empresa Mega está invirtiendo también



cerca de U\$300 millones duplicando su capacidad de exportación de gases. Eso también claramente tiene que ver con el aumento de la producción de crudo en Vaca Muerta. El crudo sale con gas asociado, una obra que está para finalizar en marzo del 2026 y para entrar en producción e ir creciendo a fin de ese año y lograr la duplicación de los volúmenes exportables de gas. Recordamos que Mega tiene muelle propio -que hasta hace un tiempo es el que ocupaba el buque de regasificación que tomaba el gas importado-. Por eso, hoy tiene disponibilidad para aumentar su volumen y la capacidad de su propia infraestructura para seguir creciendo en volúmenes.

El puerto también ha invertido en un re-bumping de las postas de inflamables – proceso de reinyección de gas para incrementar la presión y mejorar la producción- que administra el puerto de Bahía Blanca por donde sale el crudo, químicos y petroquímicos que exporta. “*No sólo estamos poniendo en valor obras que tenían más*



de 70 años, sino que se han comprado nuevos brazos de carga con inversiones millonarias en dólares para mejorar la tecnología y distribuir mejor los tiempos de carga para ser más eficientes”, nos dice Mandolesi.

Estas mejoras permitirán, con la misma infraestructura, – aunque esta previsto incorporar una cuarta posta de inflamables - aumentar en dos tercios los tiempos de carga. *“Así se eficientiza el tiempo en que el buque está en muelle para que rápidamente cargue e ingrese el próximo buque”*, añade el funcionario.

Respecto a la producción y la exportación de energías verdes, reconoce que es un tema donde Bahía Blanca viene trabajando desde hace tiempo con alianzas locales y globales. Esto se da en un contexto donde a partir de los ataques de Rusia a Ucrania y la incertidumbre respecto al abastecimiento de energía global, se dejó un poco de lado la urgencia por incorporar esas energías verdes en los países más avanzados.

En este punto, Mandolesi destaca la ventaja de Bahía Blanca que tiene 20 años de experiencia en generación y exportación de amoníaco y es uno de los 38 puertos del mundo que lo exporta. Asimismo, el puerto y el área que lo circunda cuenta con varios elementos de la cadena de valor del hidrógeno, además de la generación de energía eólica, líneas de alta tensión y cuenta con la termoeléctrica, etc.

El tema de renovables viene siendo estudiado con mucha profundidad por los técnicos del puerto a partir de la creación de su área de innovación, además de formar parte de consorcios sobre la materia con otros emprendedores y compañías líderes a nivel local y global y que buscan generar las condiciones para avanzar en la transición energética. *“El puerto de Bahía Blanca quiere ser punta de lanza en el país en esta materia y en exportación de hidrógeno y contamos con un nodo muy particular por la experiencia y por la capacidad instalada. Un ejemplo es lo que viene exportando en amoníaco hace muchos años”*, dice.



En ese sentido destaca dos cuestiones claves: Bahía Blanca es un nodo energético en el cual llegan distintas líneas de alta tensión, gasoductos que vienen del sur y de Vaca Muerta, lo que permite junto a la curva de crecimiento de la producción de petróleo y gas asociado y la construcción del gasoducto Perito Moreno (ex Presidente Néstor Kirchner) hasta Salliqueló, una gran capacidad de retención de gas. Esto genera muchas expectativas de radicación de industrias y nuevas plantas como los proyectos de Profértil, Mega, TGS y las potenciales ampliaciones de plantas petroquímicas que utilizan ese gas como insumo.

En definitiva, la clave del crecimiento y la posibilidad de radicación de industrias tiene que ver con estos dos factores: el aumento de la capacidad de la producción de Vaca Muerta y la infraestructura de transporte con la capacidad de contar con gas, resalta Mandolesi.

“Insistimos en que la clave no sólo está en la inversión en la producción, sino también en el transporte para sacar la producción”, dice.

En cuanto a la capacidad del puerto para hacer frente a la demanda de espacio en muelle y equipamiento para los buques, que vienen más grandes y la necesidad de un potencial dragado para aumentar el calado; señala: *“Seguimos muy de cerca el avance de la inversión de Oldeval primero y de Oil Tanking con su nuevo muelle, analizando la posibilidad de profundizar el canal para que ingresen buques más grandes. Se deben hacer los estudios técnicos necesarios para poder avanzar en la profundización y ver cuáles son los sectores más complejos para el dragado. El puerto de Bahía Blanca ha tenido siempre la capacidad de ir por delante en esta materia, pero hay que analizar los impactos y costos”*, agrega.

Por otro lado, el puerto se ha convertido en un hub logístico para la carga de equipos de energía eólica y se espera con mucha expectativa el número de unidades que llegarán el año próximo.

Recuerda que Bahía Blanca es un elemento clave en la generación de energías renovables al ser una parte



sustancial en la logística de ingreso de aerogeneradores para la energía eólica, que además tiene la ventaja de que puede utilizar el régimen de zona franca y subzona franca del puerto.

“El puerto se ha convertido en el punto por donde ingresa 80% de todos los generadores que llegan al país, no sólo los que quedan en la región sino incluso los que van a provincias como Córdoba o San Juan”, dice.

Cereales

En otro de los puntos fuertes del puerto de Bahía Blanca, Mandolesi espera un mejor volumen en materia de carga cerealera. Recordamos que esta carga llega en buena proporción por tren (20% de lo que llega en cereales al puerto es por este modo). La inundación que golpeó muy fuerte a toda la comunidad de Bahía Blanca, impactó negativamente en la red ferroviaria – algo que nunca había sucedido con tanta fuerza- afectando el ingreso al puerto.

De todos modos, resalta que el puerto ha podido mantener los números esperados para el año. La expectativa es mover unas 32 millones de toneladas.

“Estamos convencidos que mejorar el transporte por vía férrea es fundamental para crecer. De hecho, hoy estamos analizando el esquema del ferrocarril hacia el interior de la provincia, justamente para ver cómo se pueden poner en marcha algunos pequeños ramales”, puntualiza.

Al mismo tiempo, sostiene que se está trabajando junto a Vialidad para la mejorar de los accesos terrestres y haciendo acuerdos, donde la terminal marítima viene aportando fondos.

“El puerto tiene que trabajar en el mantenimiento de sus muelles, en los servicios, en el mantenimiento de la vía navegable, pero a su vez la mercancía tiene que llegar en forma eficiente, por eso tenemos que trabajar tanto en la vía férrea como en las carreteras y las rutas de acceso”, añade.

Contenedores

Una buena noticia es que el puerto comenzó a recibir un servicio semanal liner de contenedores. Consultado Mandolesi, al respecto, dice: *“Nos dificultaba el tema de cómo generar carga si no llegaban las líneas en forma regular. Hoy con la llegada de un buque semanal*

de CMA CGM estamos muy satisfechos. Con todos los factores de carga vinculados al puerto, como la Unión Industrial, la Cámara de Concesionarios, la Bolsa de Cereales, la Asociación de Ganaderos, etc. todos los actores que integran el movimiento portuario, trabajan junto al Consorcio de Gestión coordinadamente para poder generar la carga. Primero avanzando en las industrias vinculadas al tejido portuario, que hasta hoy vienen saliendo por Buenos Aires, luego, los sectores ganaderos, agropecuarios y productivos en general del entorno de Bahía Blanca y después ir más allá de la región. No hay que olvidar que los servicios logísticos del puerto son eficientes, la aduana funciona muy bien, y eso nos permite ser un diferenciador enorme al momento de ofrecer a la carga salir por nuestro puerto”, explica.

Además, se siguen mejorando los procesos para hacer más eficiente las operaciones de la carga, entre otras cosas con el área de innovación que se integra con el sector industrial y con las universidades avanzando en ideas disruptivas y el aporte de la tecnología y la IA aplicada a la gestión portuaria. *“Es un enorme desafío que tenemos por delante, pero resolverlo es hoy”, añade.*

Zona Franca

A partir de la pandemia, con las dificultades que generó para el comercio exterior; las zonas francas pasaron a ser lugares de resguardo por circunstancias exógenas que intervenían en lo que era la operatoria y comercialización e importación de bienes.

Fue desde ese momento que la Zona Franca de Puerto Rosales y la subzona de Bahía Blanca, empezó a desarrollar su potencial, a lo que se sumaron los insumos habituales para la producción en Vaca Muerta e insumos y repuestos de las plantas petroquímicas que se van regulando en caso de necesidad desde allí, con la posibilidad de incorporarlo al territorio o reexportarlo. Así, la Zona Franca se transformó en un elemento clave en la logística y en el respaldo para dar respuesta inmediata a la industria de la región.

“Esta es la respuesta a lo que hace 20 años atrás proyectaron los actores del puerto de Bahía Blanca y Coronel Rosales y hoy se está concretizando”, cerró Mandolesi.

Energía, cereales, carga de proyecto y contenedores

En los próximos meses .el Grupo Pampa ligado al nuevo zar de la energía, Marcelo Mindlin, va a tomar la decisión se avanzar sobre el proyecto de instalación de una planta de producción de urea para la operación de 2 millones de toneladas anuales en el Puerto de Bahía Blanca. Allí ya se ha hecho la reserva de un sector puntual del puerto con una inversión que puede superar los US\$1200 millones.

Algunos analistas señalan que quizá la mitad pueda ir al mercado externo. Aquí habrá que ver cómo se define la continuidad de Nutrien – fusión de Agrium y PCS y dueña del 50% de Profertil – la principal productora de urea granulada del país- que está vendiendo su participación en la empresa. El otro accionista es YPF. Nutrien/Agrium busca salir del negocio de fertilizantes en Argentina para enfocarse en otros mercados como Brasil. El proceso de esta decisión puede durar dos o tres meses y un nuevo actor puede apuntar a ampliar la planta. Los analistas añaden, que, en la medida en que Profertil amplie su producción que tiene fuerte destino en el mercado interno, la nueva planta se podrá enfocar más en la exportación. Especialmente teniendo a Brasil al lado, el mercado de mayor demanda de fertilizantes del mundo. Esta capacidad de producción local, también reduciría de alguna manera el millón de tons. que hoy se viene importando en la Argentina.

Con la materia prima que es el gas de Vaca Muerta,



el mercado interno y Brasil, está todo el negocio consolidado para Midlin, más allá de que el precio del combustible bajó, advierten.

Bahía Blanca también maneja el proyecto de separación de gases de TGS donde Mindlin, también es co -controlante, y que está sujeta en su continuidad a las elecciones de octubre.

Crudo

En el crudo también hay novedades para el puerto de Bahía Blanca y si bien no lo afecta directamente, la operación del primer suezmax en Puerto Rosales, impacta en el manejo del canal de navegación que por ley administra el Consorcio de Gestión de Bahía.

Sus técnicos estarán analizando si el acceso más habitual de estos buques más grandes, hace más conveniente llevar el canal de 40 a 45 pies.



B2B Maritime SA

"A new style of ship agents"

B2B MARITIME SA - HEAD OFFICE

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

Tel Ops: +54-11-5239-8554

Tel Acct: +54-11-5239-8553

Rotative: +54-11-3482-4343

Main email: ops@backtoback.com.ar

B2B MARITIME SA - UPRIVER BRANCH OFFICE:

SARGENTO CABRAL 1483 - 2nd Fl. "B"

ZIP CODE 2200 - SAN LORENZO PORT - ARGENTINA

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

Tel: +54 9 3476 537028



Hoy los Suezmax que empezaron a operar en Rosales no salen a full. Hay que ver si el volumen de carga que se agregaría, justifica invertir en ese mayor calado. Fuentes del puerto, entienden que es posible avanzar en el proyecto; garantizando que estos buques salgan a plena carga con crudo mediano de exportación. Faltan definir los estudios técnicos que justifiquen la inversión y tratar de no generar tasas extras. Es sabido que sería posible hacer el trabajo con una draga de succión por arrastre, lo que implica costos más razonables. Pero aún todo está en estudio.

Hay que pensar, dicen los que saben, que el uso de los buques depende de la oferta en el mercado – panamax tiene alta demanda- y del destino al que se exporta. Pero el nuevo rango estaría entre el Aframax y Suezmax, aunque aquí depende de la capacidad de los muelles para atenderlos.

Los Suezmax - en la foto operando en Rosales-podrán seguir llamando aunque no salgan a full. Pero nos indican que un punto importante a atender, es que, si se carga con buques más grandes y con el aumento de la producción, será necesaria mayor profundidad. Así el uso de los muelles es más eficiente y no se necesitan tantas llamadas por la mejor rotación de los buques y se



carga más en cada uno.

Por otro lado, con el nuevo oleoducto está llegando un mayor volumen de crudo al puerto. Aunque la disponibilidad de la infraestructura es reciente, hay que darle un tiempo al yacimiento para que empiecen a levantar los niveles de producción. Esto eliminará a los camiones que hacían parte del movimiento. Aunque la matriz carretera es ínfima respecto a lo que puede mover un caño para 9 millones de toneladas de crudo adicionales. De todos modos, si se analiza el objetivo de YPF de mover un millón de barriles por año, esa capacidad adicional quedará chica. De allí que también se apura la salida por Vaca Muerta Sur.

Destacados

Contenedores

Arrancó en Bahía Blanca un nuevo servicio de línea de la francesa CMA CGM y semanal, algo sustancial para el mercado local y su hinterland, que se agrega a otro servicio quincenal.

Un buque por semana es importante para un mercado que lo esperaba hace mucho



tiempo.

El barco que también toca Mar del Plata, traspasa en Montevideo con otro oceánico de la misma línea, permitiendo, en teoría, una operatoria mucho más ágil. Ahora el trabajo es ir sumando cargas.

Arenas

El puerto también está trabajando junto a otros operadores respecto al transporte por tren entre Bahía Blanca y Vaca Muerta y la posibilidad de conexión de un servicio fluvio marítimo desde Ibicuy para traer la arena para el fracking. Será?

Inversiones

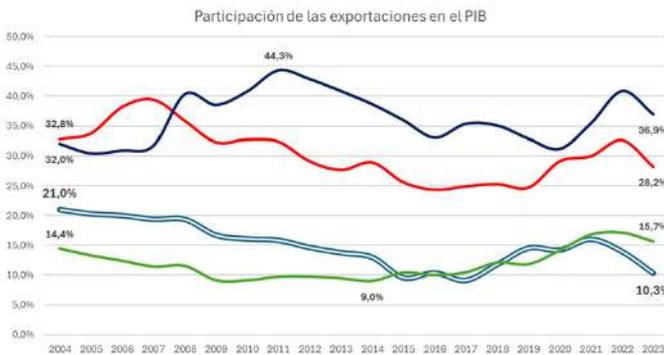
Los analistas energéticos, dicen que hoy los presupuestos de las empresas están muy finitos, las petroleras localmente están apuntando con inversiones en Vaca Muerta y maximizar la rentabilidad; no tan cerca de proyectos respecto a energías alternativas. Por otro lado, un mensaje no tan alentador es que las multinacionales, en cuanto se acomodaron los precios vendieron sus activos en Argentina y las nacionales aprovecharon para comprarlos. Y son las contrapartes del puerto hoy en día.

Números de las exportaciones y la incidencia del peaje: Propuestas

La CERA, Cámara de Exportadores de la República Argentina, presentó una serie de cuadros sobre la situación de las exportaciones y la incidencia del peaje en la actividad. Además de lo

interesante de los datos, respecto a la próxima licitación de la hidrovía troncal, la CERA señaló que según su visión, debiera licitarse definitivamente la Vía Navegable Troncal contemplando todos los aportes

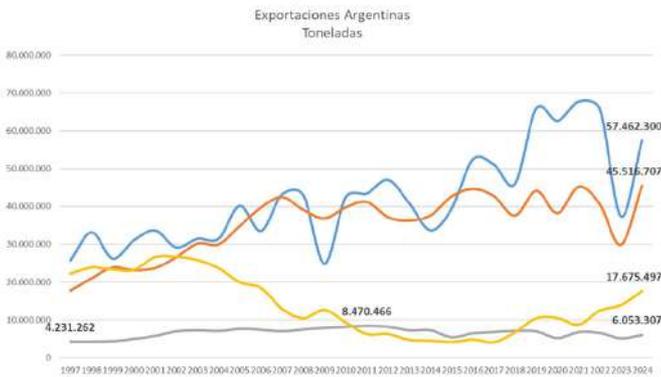
Importancia de las Exportaciones



Participación en las Exportaciones



Volumen de las Exportaciones



Aumentos de la Tarifa Base



HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ
Tarifa Base SFO en USD/TRN (*)

Período	Tarifa Base	Aumento s/origen	Profundidad (pies)	Subsidio	Sustento Normativo
May 1995 - Dic 1997	0,97		26 32	Si	Decreto N° 253/1995
Ene 1998 - Dic 1998	1,222	25,98%	32	Si	Acta Acuerdo del 03/10/1997
Ene 1999 - Dic 2002	1,136	17,11%	32	Si	Res. MEyOSP N° 1708/1998
Ene 2003 - Ago 2006	1,65	70,10%	32 34	No	Decreto N° 2687/2002
Sep 2006 - Ago 2014	2,25	131,96%	34	No	Res. MPFIPyS N° 1534/2006
Sep 2014 - Sep 2024	3,06	215,46%	34	No	Resolución MlyT N° 936/2014
Oct 2024 -	4,30	343,30%	34	No	Disp. SSPyVN N° 22/2024

(*) Toneladas de Registro Neto

fuente: Elaboración propia en base a infoleg

Cargas en el Río Paraná



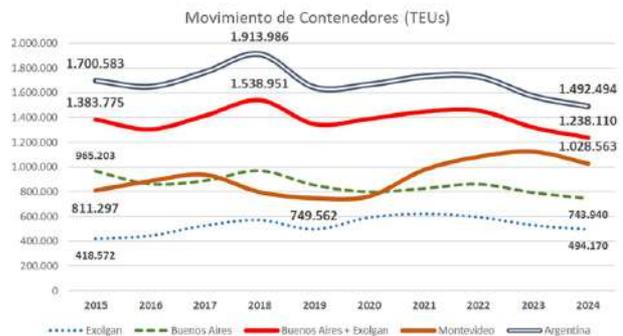
privados sobre canales de acceso, profundidades, cruces, tecnología, plazo de concesión, evolución tarifaria, nivel de tráfico, diferenciación por tramos y riesgo empresarial, etc. con el fin de incrementar su competitividad. Asimismo, adecuar la infraestructura, actualmente deficitaria, a la situación actual y futura, mejorando la matriz de transporte, aumentando la intermodalidad y optimizando los accesos a los puertos.

Además, basar las adjudicaciones en los mejores servicios a la carga, lo que redundará en una mayor utilización y en una mejor retribución a los concesionarios y establecer marcos regulatorios orientados a promover la eficiencia en la composición de los costos logísticos y un monitoreo basado en métricas objetivas.

La Tarifa Base y el Valor de la Carga



Contenedores en el Río de la Plata



Fuente: Elaboración propia en base a ACP SAU, Banco Mundial y Anuario Portuario 2014



SOLUCIONES LOGÍSTICAS INTEGRALES

- Servicio portuario
- Servicios de warehouse
- Depósito fiscal
- Transporte y distribución
- E-commerce

Integración de la cadena de suministro. Más eficiencia, transparencia y visibilidad en todo el proceso logístico desde la carga/descarga en terminal.

WWW.ITL.COM.AR



Bolsa de Cereales: Primer análisis de reducción de DEX

La Gerencia de Estudios Económicos de la Bolsa de Cereales de Buenos Aires, publicó un informe con proyecciones preliminares sobre los efectos de la reducción de los derechos de exportación que decidió el gobierno argentino. Aquí publicamos algunos de los cuadros.

Escenarios de reducción de Derechos de Exportación

Escenarios	Detalles
Base	<ul style="list-style-type: none"> Trigo y Cebada 9,5% para 25/26 Resto de los cultivos vuelven a alícuota previa.
Baja permanente de las alícuotas:	
Dex	<ul style="list-style-type: none"> Soja a 26% Girasol 5,5% Cereales 9,5%

Tecnología:

Mediano plazo: Cierre de brechas entre productores* (gradual a 27/28).

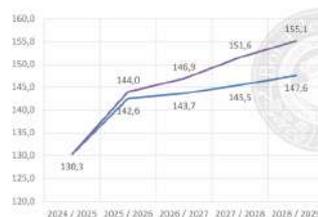
Largo plazo: Rendimiento potencial alcanzable* (GYGA) (a 28/29 un 60% del efecto).

* Proporcional a la reducción de dex

- Implica una modelización conservadora de los resultados al asumir sólo una proporción de la mejora potencial existente.
- Se lo supone una hipótesis de mínima dados:
 - Probabilidad de mayor uso de mejores paquetes tecnológicos
 - Ingreso de stocks al circuito comercial dados los nuevos incentivos.

Escenarios de Producción proyectada

Producción de Cereales y Oleaginosas (m. ton.)



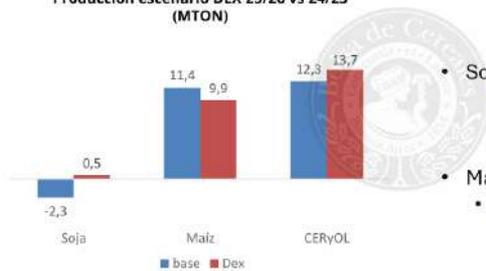
- El ritmo de la adopción tecnológica crece en función del nivel de reducción de los Dex.
- La producción alcanzaría casi 155 millones de toneladas en 2028/29.
 - (+ 7,6 MTON vs base)

Valor Exportaciones Cereales y Oleaginosas (MUSD)

MAÍZ				TRIGO					
2025/26	2025/26	COSTO POR TN		2025/26	2025/26	COSTO POR TN			
US\$/ha	RINDE QG/HA	30	35	105	US\$/ha	RINDE QG/HA	30	35	40
78	LABRANZAS + FUMIGADAS	10	9	4	98	LABRANZAS + FUMIGADAS	33	28	24
166	SEMILLA	10	17	18	62	SEMILLA	21	13	10
202	AGROQUÍMICOS + FERTILIZ.	30	30	28	204	AGROQUÍMICOS + FERTILIZ.	65	73	63
86	COSECHA	10	10	10	71	COSECHA	30	30	30
165	ESTRUCTURA (1)	21	18	17	62	ESTRUCTURA (1)	28	24	21
62	IMPUESTOS VARIOS (2)	8	7	6	91	IMPUESTOS VARIOS (2)	10	9	8
454	COMERCIALIZACIÓN (3)	57	57	57	142	COMERCIALIZACIÓN (3)	41	41	41
1292	SUB TOTAL COSTO	167	147	199	749	SUB TOTAL COSTO	227	212	199
476	COSTO FACTOR TIERRA (4)	38	33	43	352	COSTO FACTOR TIERRA (4)	63	53	70
1737	COSTO TOTAL	210	189	242	1101	COSTO TOTAL	290	265	269
PRECIO PAS a cosecha US\$/TN	174	174	174		PRECIO PAS a cosecha US\$/TN	266	266	266	
RESULT.PRODUCTOR US\$/TN	-42	-20	-12		RESULT.PRODUCTOR US\$/TN	-124	-66	-57	
RETENCIONES (1) US\$/TN	24	24	24		RETENCIONES (1) US\$/TN	22	22	22	

SOJA de 1a				SOJA de 2a					
2025/26	2025/26	COSTO POR TN		2025/26	2025/26	COSTO POR TN			
US\$/ha	RINDE QG/HA	30	35	48	US\$/ha	RINDE QG/HA	15	26	23
115	LABRANZAS + FUMIGADAS	30	30	28	67	LABRANZAS + FUMIGADAS	54	44	38
16	SEMILLA	10	16	14	66	SEMILLA	40	32	28
163	AGROQUÍMICOS + FERTILIZ.	54	47	41	64	AGROQUÍMICOS + FERTILIZ.	34	27	23
87	COSECHA	28	28	28	68	COSECHA	28	28	28
185	ESTRUCTURA (1)	25	47	41	83	ESTRUCTURA (1)	52	41	36
63	IMPUESTOS VARIOS (2)	21	18	16	31	IMPUESTOS VARIOS (2)	20	18	14
321	COMERCIALIZACIÓN (3)	60	60	60	100	COMERCIALIZACIÓN (3)	55	55	55
878	SUB TOTAL COSTO	277	251	234	592	SUB TOTAL COSTO	279	238	248
428	COSTO FACTOR TIERRA (4)	89	138	130	238	COSTO FACTOR TIERRA (4)	148	138	130
1353	COSTO TOTAL	438	387	364	830	COSTO TOTAL	427	376	378
PRECIO PAS a cosecha US\$/TN	283	283	283	283	PRECIO PAS a cosecha US\$/TN	283	283	283	
RESULT.PRODUCTOR US\$/TN	-159	-164	-87		RESULT.PRODUCTOR US\$/TN	-144	-76	-80	
RETENCIONES (1) US\$/TN	127	127	127		RETENCIONES (1) US\$/TN	127	127	127	

Producción escenario DEX 25/26 vs 24/25 (MTON)



- Soja pasa de caer a incrementarse (+2,7 MTON vs base)
- Maíz muestra menor crecimiento. (-1,6 MTON)



Producción escenario DEX 28/29 vs 24/25 (MTON)



- Soja
- +4.6 MTON
- Maíz:
- +1.8 MTON

Escenario DEX acumulado

- +1,4 MTON a 25/26
- +7.6 MTON a 28/29

En el mediano plazo la tecnología mejora

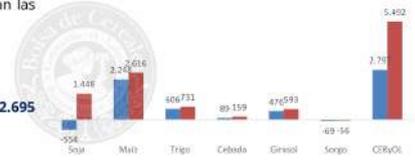
Valor Exportaciones Cereales y Oleaginosas (MUSD)

Este impacto **se incrementa en el tiempo** a medida que se materializan las mejoras en productividad.

- Complejo Soja: hasta +2.002 MUSD
- Complejo Maíz: hasta +369 MUSD

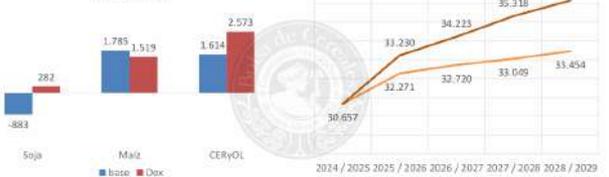
Exportaciones totales: hasta +2.695 MUSD hacia 28/29 vs base.

Exportaciones escenario DEX 28/29 vs 24/25 (MUSD)



Valor Exportaciones Cereales y Oleaginosas (MUSD)

Exportaciones escenario DEX 25/26 vs 24/25 (MUSD)



Escenarios de reducción de Derechos de Exportación

Corto plazo (24/25)

- El impacto en derechos de exportación, a corto plazo (24/25), se estima en **-505 MUSD**.
- La producción ya está determinada, pero existe un recápero vía otros impuestos por el mayor ingreso del productor, de **+145 MUSD**.
- El impacto neto resulta de **-353 MUSD o -0,05%** del PBI.



Mediano plazo (28/29)

- Las mejoras en la producción incrementan la compensación del impacto fiscal vía otros impuestos.
- Esta alcanzaría **+263 MUSD**, vs. -873 MUSD por Dex.
- El **impacto neto resulta de 609 MUSD o 0,08%** del PBI.



No se considera el ingreso de stocks al mercado. Atenuaría el costo fiscal.



EXPORTAR
es trabajo y desarrollo

Con mucho orgullo y satisfacción anunciamos la obtención de la certificación

IRAM-ISO 9001:2015

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

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

CONFIABILIDAD CELERIDAD
CONECTIVIDAD CUSTOMIZACIÓN

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

Nuevo CDA, busca volver a poner al despachante en el centro de la escena del comercio exterior

Un grupo importante de despachantes de Aduana, entre los que se encuentran dirigentes que participaron en distintas comisiones directivas anteriores del Centro Despachantes y nuevas figuras, presentaron una propuesta para, según dicen, volver a poner a la institución en el nivel que hasta hace poco tuvo, siendo el eje de la vida del comercio exterior. Se trata de la agrupación “Nuevo CDA” que se presentará en las próximas elecciones del CDA de noviembre. Ya en una declaración de hace unas semanas, expuso su propuesta y describió la situación de la institución que ya tiene más de 110 años como referente histórico entre las entidades de comercio exterior del país y del exterior.

Con el lema “Una profesión en Transformación. Un llamado al Compromiso”, la agrupación que apunta a una lista de unidad frente a la actual comisión, señalaba:

“La actividad del despachante de Aduana atraviesa un punto de inflexión, donde se lo muestra como el gran ausente dentro del debate en el ámbito del Comercio Exterior. A esto se le suma la debacle del Centro Despachantes de Aduana en materia económica, donde ejercicio tras ejercicio viene presentando balances altamente negativos. La pérdida de ingresos ordinarios y extraordinarios atenúan contra el desempeño de las actividades y los servicios a brindar al socio”, dice.

La presentación de Nuevo CDA, no se hace desde la queja sino desde la propuesta y la acción, agrega.

“La situación actual exige una representación sólida, con liderazgo, visión y compromiso. Es imprescindible que nuestras instituciones estén a la altura de las circunstancias, con una conducción que defienda con firmeza los intereses del sector y que sepa dialogar con las autoridades con conocimiento, carácter y respeto. Duele que hayamos transitado más de cien años de vida para llegar a este estado de cosas. Hoy tenemos la posibilidad y la responsabilidad de replantear el rumbo, fortalecer nuestra profesión y recuperar el lugar que nos corresponde. Creemos que hay que reformular la



manera en que podemos resolver ambas situaciones”, explica Nuevo CDA.

Añade la agrupación que se necesita una institución moderna con ideas claras y respuestas ante el panorama actual. Así convocó a todos los sectores, listas, personas, que en alguna oportunidad hayan participado de la vida institucional, y a quien lo desee, para contribuir a la formación de una lista de unidad “donde la experiencia y el aporte de los más jóvenes contribuyan a lograr el objetivo de un CDA fuerte y representativo”, dice.

Así, para ese fin se ha formado un equipo de trabajo para participar activamente en las próximas elecciones de autoridades del CDA; “con el firme propósito de impulsar cambios necesarios para proteger nuestra labor y dignificar el ejercicio profesional. No importa si alguna vez estuvimos en distintas veredas, hoy lo imperativo es trabajar juntos”.

Asimismo, señala la necesidad de participar para recuperar, “entre todos, el valor de lo construido en tantos años”.

Detalles

Rubén Pérez y Graciela Naz son dos reconocidos despachantes de Aduana que actuaron como dirigentes del CDA en distintos momentos, previo a la gestión de la comisión directiva actual.

Como parte de los equipos de trabajo de “Nuevo CDA”, nos dan detalles de porqué se busca abrir una nueva alternativa que vuelva, según ellos, a poner a la institución en el centro de la escena del comercio exterior,



Rubén Pérez y Graciela Naz, forman parte de Nuevo CDA, agrupación que apunta a jerarquizar la figura del despachante de Aduana y del Centro Despachantes a través de "Nuevo CDA"

y revierta la fuga de socios que se está dando en el CDA por la pérdida de servicios y donde se ha visto en los últimos años una situación económico-financiera muy complicada. Asimismo, dicen, se busca generar una mayor presencia de la entidad ante los organismos públicos de referencia y las entidades privadas vinculadas a la actividad. La agrupación está llamando a la participación de la mayor cantidad de profesionales de la actividad para presentarse en noviembre en las elecciones de la dirección de la institución, frente a la actual comisión directiva que buscará un nuevo mandato. *“Por un lado, planteamos recuperar al socio y presentarle mejoras en los servicios. Apuntar a una gestión ordenada a nivel presupuesto para poder brindar esos mejores servicios y recuperando ingresos. Por otro lado, queremos que el CDA vuelva a ser el centro del Comex”, dice Pérez.*

Otra línea de trabajo del grupo, es promover el acercamiento a la institución, tanto de funcionarios y especialistas del comercio exterior con charlas técnicas para explicitar por ejemplo, nuevas normativas o herramientas tecnológicas a implementar. *“Esto se ha dejado de hacer. El CDA debe volver a ser el ámbito convocante del comercio exterior, ofreciendo contenidos a través de cursos y charlas. Hoy el despachante está ávido de información, teniendo en cuenta la evolución y la necesidad de actualización en nuevas tecnologías como la IA que aplica ya la OMA y los planes de Aduana en ese sentido, incluyendo la evolución de la VUCE y donde*

DP WORLD
PORTS & TERMINALS
BUENOS AIRES

TERMINALES
RÍO DE LA
PLATA

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

Optimizamos tu logística

**CONTACTATE
CON NOSOTROS**

✉ trp_comercial@trp.com.ar

🌐 www.trp.com.ar

📞 11 3329-1234

📷 @dpwbsas

hoy el CDA no es tenido en cuenta”, añade.

“Esta interacción es necesaria y posible. Más aún, considerando que el CDA, con 112 años de historia tiene una reputación que hace que más allá de las vicisitudes de las distintas políticas de gobierno, sea referencia en la actividad”, advierte Naz.

Al mismo tiempo, ambos resaltan que quieren un Centro abierto al socio y en temas críticos para el futuro de la profesión, generar asambleas donde se definan qué camino seguir, a través de un mayor consenso, más allá de las decisiones de una Comisión Directiva.

Uno de los puntos, por ejemplo, es volver a que las consultas de los socios sobre inquietudes puntuales con los especialistas del Centro sean presenciales, evitando las demoras que se dan actualmente al ser en forma virtual con turnos.

Asimismo, otra línea de trabajo, dicen, es darle mayor participación al socio del interior del país. Por ejemplo, volver a los encuentros federales anuales que servían para palpar la actualidad de cada región, algunas con realidades muy diferentes – como ser las áreas de frontera respecto a la metropolitana- lo que además permitía

una interacción muy interesante entre colegas que generaban potenciales alianzas comerciales y operativas, añade Naz.

Ese mayor vínculo con los funcionarios, según Pérez reafirma un elemento clave que es volver a jerarquizar la profesión de Despachante de Aduana. *“Es fundamental volver al reconocimiento de la profesión, el vínculo con los organismos públicos y con el ecosistema del comercio exterior es esencial. Esto también se logra ofreciendo servicios al cliente, generando actividades de capacitación permanente y convocando a funcionarios locales e internacionales, como el CDA hizo en años anteriores para alcanzar en su momento el rol de articulador del comercio exterior argentino. A eso apuntamos con el Nuevo CDA, generado propuestas en positivo y esperando que nos acompañen”*, cierran.



Llegan los primeros vagones chinos para la carga cerealera

En la Dársena E del puerto de Buenos Aires se efectuó la descarga de 90 vagones tolva graneros de los 180 que adquirió Belgrano Cargas y Logística (BCyL) – Trenes Argentinos Cargas TAC-a la estatal china CMEC, a través de un acuerdo comercial con grandes cerealeras, Cofco, Vítterra y ACA que adelantaron pagos por US\$22 millones. Los nuevos vagones de trocha angosta tienen una capacidad de carga de 55 toneladas netas por unidad, lo que significa un incremento de 400.000 toneladas anuales en la línea Belgrano, traza que recorre el centro y norte del país y descarga en los puertos del Gran Rosario.

Mientras se pone en marcha este lote de vagones, se espera que, a mediados de agosto, arribe la segunda

tanda que completará los 180 programados y con ello se conformarán cuatro formaciones de 45 unidades acompañadas de las locomotoras que se repararon integralmente en el taller de Córdoba como parte de este acuerdo.

Recordamos que Trenes Argentinos Cargas (TAC), opera tres líneas: Urquiza -recorre la Mesopotamia-, San Martín -con traza que va de los puertos santafesinos hasta la región de Cuyo- y la traza del Belgrano por donde circularán los nuevos vagones atravesando las provincias de Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba, Chaco, Tucu-

mán, Santiago del Estero, Salta, Jujuy y CABA.

De la imponente descarga en la Dársena E del Puerto de Buenos Aires participaron: el subsecretario de Transporte Ferroviario, Martín Ferreiro, el Presidente de BCyL/TAC, Alejandro Núñez, representantes de las empresas Vítterra; ACA y Cofco, como también funcionarios de la Agencia Nacional de Puertos y Navegación (ANPyN).



El "Don Toyo" quiere cambiar la historia de la navegación fluvial

El servicio feeder del buque fluvial de contenedores más grande de la región que navega la hidrovía; el 'Don Toyo', esta haciendo los primeros viajes entre terminales paraguayas y Exolgán en Dock Sud; operado por Transporte Fluvial Paraguayo, naviera del Grupo Toyotoshi. Precisamente, el nombre del buque se le atribuye a Naoyuki Toyotoshi, presidente del Grupo Toyotoshi, como reconocimiento a su visión y liderazgo en el desarrollo del sector logístico paraguayo.

De esta forma, TFP renueva totalmente su flota, que hoy es de dos unidades nuevas. El remolcador Doña Keiko, construido en 2021 que opera con dos barcazas y el "Don Toyo", generando una enorme capacidad para el creciente mercado de impo y expo de Paraguay.

Como se ha difundido, el "Don Toyo", tiene 119,8 de eslora y 30 de manga, construido en astillero Aguapé de Paraguay, y es un hito para la industria naval del país. Cuenta con clasificación de la italiana RINA y se adapta a las condiciones del río con poco calado. Como se dice en el mercado es "muy mangudo" respecto al ancho de la vía. Precisamente aprovecha que en gran parte del río hay más de 30 mts. de ancho. Además, puede navegar hasta con dos metros de olas en el Río de la Plata, lo que le permite operar hasta Montevideo.

Con una capacidad total de 7.500 toneladas, puede transportar hasta 906 TEU, - aunque 7000 teus nominales- incluyendo 150 enchufes para contenedores refrigerados, esto es especialmente bueno para la creciente carga de expo – como la carne paraguaya-.

El buque ya opera en varias terminales de Paraguay como Caacupé y Puerto Seguro Fluvial y recientemente ya operó en Exolgán en Dock Sud -foto a la derecha- La llegada del "Don Toyo" a Exolgán, dicen fuentes de puerto Dock Sud, "representa un paso clave hacia una mayor eficiencia logística, con un impacto positivo en la reducción de costos y fortalecimiento de las rutas comerciales hacia Argentina, consolidando así a Exolgan en Puerto Dock Sud como un punto estratégico en la región".

Recordamos que el buque hizo un primer viaje donde



tuvo que corregir inconvenientes.

Fuentes de las terminales paraguayas señalan que las operaciones con el "Don Toyo", han sido auspiciosas, más allá de las dimensiones importantes y las pruebas de estabilidad normales. La programación de llamadas, según TFP es una escala cada 10 días entre las dos unidades – junto el "Doña Keiko", que también toca las terminales de Puerto Nuevo TRP y Terminal 4 de APM de Buenos Aires-.

Mercado

Einar Domínguez, gerente comercial de TFP, destacó las mejoras operativas que se están dando en los puertos de transbordo en Argentina para que la carga de importación paraguaya pase de los buques oceánicos a los feeder. Esto se dio a partir de la llegada del nuevo gobierno argentino, dice, algo que valoran las líneas oceánicas que son las que eligen en qué margen del Río de la Plata encaran estas operaciones. Se espera también



una mayor agilidad a la hora de autorizar los giros en Dock Sud para los feeder paraguayos, cosa que puede demorar el transit time.

Es un buen momento para el manejo de cargas en el mercado paraguayo con una mejor situación de las aguas que sigue creciendo en un promedio de crecimiento de contenedores de 3/4% anual tanto de impo como de expo. Como sucede en toda la región, hay dos equipos de subida por uno de bajada – un factor en ese sentido es que la carga de la región es más pesada-

Mucho se espera también de la carga que pueda gene-

rarse a partir de la nueva planta de celulosa, al norte de Paraguay, la inversión privada más grande de la historia del país.

Para las líneas puede ser interesante también captar la carga de los puertos argentinos – como es el caso hoy del puerto de Corrientes-. Esto sería importante, además, entiende Domínguez, porque estos buques tienen capacidad ociosa, especialmente porque al salir del río Paraguay; desde el Paraná tiene más profundidad y ancho.

El buque desde la mirada del constructor. Una muestra de lo que puede la industria naval de Paraguay

El “Don Toyo” fue construido en una de las instalaciones del astillero Aguapé de Paraguay. Precisamente la empresa tuvo que desarrollar un predio puntual para desarrollar el barco, el Aguapé 3.

Esto, entre otras cosas, llegó a partir de la firma de los contratos, lo que implicó planificación y obras de ingeniería y civiles, dragado y en general todo el alistamiento que significa el desarrollo de un astillero para iniciar un proceso constructivo de este porte, inédito en Paraguay. Entre otras cosas, instalar bloques estructurales de aproximadamente 21 a 25 toneladas cada uno para luego ensamblarlos en el patio, en lo que sería el varadero, con movimientos de grúa organizados para ir montando los bloques.

Claro que un astillero de este tipo está pensado más allá de un buque.

Además de tres estructuras subterráneas que están a lo largo de 100 metros, distribuidas de forma tal que barcasas o remolcadores puedan también ser utilizadas para apoyo principal, al igual que los elementos de sujeción. “Si bien todo el armado tuvo que ver con el “Don Toyo”, la construcción da para encarar otros proyectos de distinto tipo o similares”, nos dice la Ing. Daniela Muñoz,



Jefa de Diseño y Ejecución de proyectos navales y gerente de proyecto del buque de Aguapé.

Muñoz se graduó como ingeniera naval en Venezuela, donde trabajó durante 9 años en reparaciones y construcciones de embarcaciones para la industria petrolera. En ese camino, conoció astilleros de Argentina, Brasil, Portugal y España y su mano de obra.

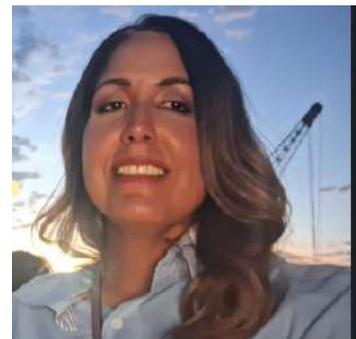
Hace más de dos años que trabaja en Aguapé en un país que la recibió muy bien. Recordamos que el astillero es ejecutor del proyecto y la ingeniería y el diseño del barco también es local - intervino Patco Ingeniería-

Para la actividad, este buque se toma como un hito en la industria naval del país, rea-

firma que Paraguay puede encarar todo tipo de embarcaciones fluviales.

Esto, deja de lado algún tipo de subestimación por parte de algunos competidores europeos.

En ese sentido, Muñoz - en la foto- destaca la capacidad de la industria naval del país y especialmente la mano de obra paraguaya





altamente calificada para embarcaciones de este tipo. *“Independientemente de los astilleros que representan al país, la mano de obra que está en el día a día puede, ejecutar proyectos que implican grandes desafíos”*, dice. - *En las fotos vemos el proceso constructivo del “Don Toyo”-*

Claro que contar con el conocimiento de las vicisitudes que implica navegar por el río Paraguay genera un plus. *“Cuando llegue al país, tenía más una visión de lo marítimo y fluvial pero con otro tipo de embarcaciones. Además aquí se ve un comportamiento operativo y de manejo de carga muy particular que requiere especial conocimiento”*, añade.

Resalta que la construcción del “Don Toyo” en sí no presentó dificultades por sus dimensiones especiales, incluso el hecho de tener una manga mayor le hace tener al buque una mayor reserva de flotabilidad por la mayor capacidad de carga.

Además, la embarcación cuenta con todo el equipamiento para ser monitoreada en tiempo real y con sistemas electrónicos de primer nivel y esto se ha hecho también a través de alianzas con empresas paraguayas.

Resalta también las distintas certificaciones del buque y sus equipos a nivel de sociedad de clasificación, sistemas de lastre, plan de tratamiento de efluentes. En suma, el cumplimiento de todas las regulaciones de la bandera paraguaya e internacionales. Añade que Aguapé siempre tuvo un plantel calificado desde inspectores en campo hasta soldadores, plantel que durante la construcción del “Don Toyo” se reforzó. Actualmente cuenta con soldadores calificados certificados. De hecho también el astillero tiene certificación ISO 9001 en sistemas de gestión y apuntando siempre a la capacitación del personal, con nivel universitario en el caso del directo y calificando a los terceros y equipos de mantenimiento para poder responder a la calidad esperada por el cliente, añade Muñoz.

En la ejecución del proyecto, trabajaron diariamente entre 120 y 150 personas en el Aguapé 3 – a esto se suman casi 100 trabajadores del astillero central-.

Además estuvo involucrado todo el trabajo de las empresas prestadoras de servicio como los productores de cables, de pintura y otros que participaron a lo largo del proyecto, donde llegaron a estar 300 personas involucradas y casi 80 empresas – incluso unas pocas de Brasil y Argentina.-

Es sabido que mucho del equipamiento de una embarcación que se construye en la región, tiene insumos importados, desde chapa, motores principales, de Japón u otros americanos o daneses, los que hay que

instalar y ensamblar en forma coordinada y eficiente para su operación.

Consultada sobre si se vienen más embarcaciones de este tipo en el astillero, quizá por la presión de las navieras oceánicas, Muñoz, no ve una tendencia, pero cree posible que las líneas estén viendo buques más grandes para lo que es la hidrovía desde un punto de vista comercial. Esto, de todos modos, se trata de una decisión que depende de muchos factores como la situación del río. En cuanto a la transición energética, la especialista reconoce que aún la demanda de los armadores no apunta a buques con combustibles alternativos, más allá de que algunos estén evaluando el tema.

Sobre la demanda que tiene el astillero desde otros mercados de la región, señala que Aguapé esta abierto tanto en construcción como en reparaciones y mantenimiento. *“Venimos recibiendo pedidos para ampliar el portafolio de ordenes, por ejemplo en barcasas y y diques flotantes, tanto en Paraguay como en la región, desde Uruguay hasta Ecuador o México, posicionándonos en un ambiente competitivo. Incluso a partir del “Don Toyo”, hubo varias solicitudes en nuevos proyectos. Considero que no sólo para el grupo, sino para todos los que están en la hidrovía es un buen ejemplo para que otras empresas y navieras en particular conozcan lo que se realiza en el país”*, finaliza.

Puerto Seco de CACEC en Córdoba

Nueva etapa de anhelado proyecto para bajar costos

La Cámara de Comercio Exterior de Córdoba (CaCEC), en una iniciativa estratégica y conjunta con la Agencia ProCórdoba, puso en marcha su Puerto Seco.

Fuentes de CaCEC señalan que a través de este proyecto, la entidad potencia significativamente la competitividad del comercio exterior a nivel provincial y regional.

El evento de lanzamiento, que reunió a figuras destacadas del ámbito empresarial y político, contó con la presencia del gobernador de la provincia de Córdoba, Martín Llaryora.

En el discurso de apertura del evento, el presidente de CaCEC, Marcelo Bechara, -arriba en la foto en el corte de cintas junto al gobernador y otros funcionarios y empresarios -destacó la trascendencia de esta nueva iniciativa. *“El Puerto Seco es mucho más que un centro logístico; es un vector fundamental para la competitividad del comercio exterior cordobés. La operatoria ágil, los servicios integrales que brinda y su ubicación estratégica están diseñados para potenciar la expansión de nuestras empresas en los mercados internacionales. Es una inversión que consolida el futuro exportador de la provincia desde el presente”, dijo.*

Por su parte, durante su intervención, el gobernador



de la provincia de Córdoba, Martín Llaryora, - en la foto abajo- puso de relieve la sinergia entre el sector público y privado para desarrollar la competitividad de las empresas cordobesas. *“Estamos consolidando una política a largo plazo, una política de puertos secos,*



Puertos y Logística

Vehículos

Energía

GRUPO MURCHISON

Juntos, movilizamos proyectos creando futuros

grupomurchison.com.ar

una política en la que Córdoba juegue un fuerte papel en la logística del corazón de la patria. Cuando un contenedor se va a otros puntos del mundo, algunos dirán que llevan productos. Sí, pero en cada producto llevan trabajo". Además, anunció un esquema de reducción de Ingresos Brutos para las empresas que promuevan beneficios en la consolidación de cargas en la provincia de Córdoba.

A su turno, el presidente de la Agencia Pro-Córdoba, Pablo De Chiara, -en la foto abajo junto a los funcionarios y empresarios presentes- se refirió al potencial de Córdoba en tanto que "provincia mediterránea, altamente productiva, diversa, heterogénea y distribuida en su producción. Por eso tiene que pensar la logística como un hecho de vital importancia, como una piedra angular de la competitividad. Y eso hay que trabajarlo de manera holística, de manera completa".

Participaron también del acto de inauguración: la vicegobernadora de la provincia, Myriam Prunotto; el ministro de Producción, Ciencia e Innovación Tecnológica de Córdoba, Pedro Dellarossa; el ministro de Bioagroindustria, Sergio Busso; el director de Reingeniería de Procesos Aduaneros de la Agencia de Recaudación y Control Aduanero, Jorge Horacio Menem; el director Región Aduanera Central, Pablo D'Errico y el viceintendente, Javier Pretto. Como así también, representantes de las navie-

ras, presidentes de entidades miembros del G6 Córdoba y FECACERA, autoridades de cámaras sectoriales y del Centro de Despachantes de Aduana Córdoba, representantes de clústeres productivos y asociados de la entidad, entre otros.

Fuentes de CaCEC, señalaron que el Puerto Seco está ubicado estratégicamente en el Centro Integral de Servicios para el Comercio Internacional de la entidad - Gerónimo de Helguera 4785, de la ciudad de Córdoba- y cuenta con todos los servicios que un HUB logístico de vanguardia necesita para potenciar a las empresas usuarias. "El diseño de su infraestructura le permiten funcionar como una extensión terrestre dinámica y eficiente del puerto marítimo. De esta manera, las empresas cordobesas pueden realizar trámites aduaneros, consolidar cargas, almacenar mercaderías y gestionar operaciones de importación y exportación de manera optimizada y con costos reducidos. Con la simplificación de la logística tradicional como un activo diferencial, el Puerto Seco evita el paso previo



¡PSAD de confianza por más de 14 años!

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



Digitalización en ambiente de seguridad según normativa.



Confidencialidad absoluta.



Cumplimiento normativo garantizado.



Eficiencia y simplicidad.

CONTACTO

www.lakaut.com.ar

0800 - 122 - 7729

549 11 55678020 / 549 11 34672124

atencionalcliente@lakaut.com.ar

por Buenos Aires. Para ello, las empresas usuarias cuentan con disponibilidad de containers para exportar directamente desde Córdoba”, agregaron. En ese sentido, destacaron la alianza estratégica con las navieras Mediterranean Shipping Co. (MSC) y Ocean Network Express (ONE) que permite gestionar, retirar y devolver los contenedores directamente en territorio provincial. “Gracias a las alianzas estratégicas con navieras globales como MSC y ONE, y al trabajo con ProCórdoba,

hemos logrado reducir hasta un 25 % los costos logísticos internos, ahorrar en viajes por traslado y kms recorridos y comenzar a disminuir significativamente nuestra huella de carbono”, dijo el titular de CaCEC. Mencionaron que los beneficios para las empresas que opten por utilizar este Puerto Seco son múltiples y significativos. Entre ellos destacan: la reducción de tiempos y

costos logísticos al evitar desplazamientos innecesarios a puertos marítimos o aéreos alejados; la simplificación de trámites aduaneros al concentrar en un único punto todas las gestiones necesarias; y la optimización de la cadena de suministro.

Una herramienta esencial

Para Marcelo Bechara, titular de CaCEC, - en la foto- inaugurar la Terminal Portuaria Interior, TPI – Puerto Seco de Córdoba no es sólo un acto formal: “es un momento de orgullo colectivo, de concreción de una visión compartida que venimos soñando y trabajando hace años. Para acortar distancias, unir voluntades y abrir rutas al mundo”, dijo.

Se trata de un proyecto que en CaCEC se empezó a diseñar en 2019 con la inauguración del Depósito Fiscal propio y que ahora avanza un paso más con la inauguración



formal del Puerto Seco.

“En esta iniciativa se alinea el compromiso de todo el ecosistema para el comercio

exterior que ponemos en marcha día a día desde CaCEC junto a nuestros socios e instituciones de apoyo a la competitividad cordobesa. Ese compromiso es el que nos permitió encontrar en la Agencia ProCórdoba un socio estratégico para darle empuje a una solución integral

para las empresas de Córdoba y la región que quieren llegar a todo el mundo con sus



CÁMARA DE ACTIVIDADES DE
PRACTICAJE Y PILOTAJE

Alicia Moreau de Justo 1150 - OF 201 “A”
Ciudad de Buenos Aires - Argentina
Teléfono +5411.4342.2459
Email: info@camaradeparticaje.com.ar
www.camaradeparticaje.com.ar

productos y servicios”, añadió.

Agregó que este no es solo un proyecto logístico sino una visión que imagina a Córdoba como un nodo estratégico del comercio internacional, donde las distancias se acortan gracias a la inteligencia logística, la articulación público-privada y la voluntad de transformar.

“La puesta en marcha del Puerto Seco permite que nuestras empresas puedan gestionar sus operaciones de comercio exterior directamente desde Córdoba, optimizando costos, tiempo y recursos. Ya no es necesario enviar contenedores vacíos a Buenos Aires ni enfrentar las demoras e ineficiencias de la distancia. Hoy Córdoba se conecta al mundo desde su propio territorio”, dijo.

El puerto seco de cinco hectáreas propias, forma parte del parque industrial CaCEC, inaugurado formalmente en el año 2023 y que consta de 29 hectáreas en 18 lotes. Asimismo, a fin de año CaCEC abrirá la nueva sede propia. *“Un HUB de comercio internacional, pensado para las próximas décadas. Para incrementar el comercio internacional y que pondremos a disposición de nuestros socios con un objetivo insignia: que las cadenas de valor de Córdoba sigan proyectándose al mundo.*

Promoviendo la innovación, la formación y la conexión global. Construyendo comunidad y ampliando nuestra visión”, cerró

Ventajas del Puerto Seco

En sus primeros cinco años de operación, se estima que generará beneficios por más de 20 millones de dólares, en lo que respecta a la reducción de costos logísticos de exportadores e importadores cordobeses; y un ahorro de 5 millones de dólares para el Estado. El Centro Integral de Servicios CaCEC cuenta con Depósito Fiscal de gran dimensión, 18.000 m² de Zona Primaria y 5.500 m² de depósitos provisorios de destinación aduanera. Cuenta a su vez con un Depósito Nacional de 1.000 m².

El Puerto Seco cuenta con más de 10.000 m² de playa y más de 5.000 m² de superficie para almacenamiento de contenedores. Estimándose de esta manera una capacidad de más de 120 – 140 contenedores dependiendo su dimensión.

Asimismo, reduce la huella de carbono (50%) y costos asociados a traslados (25%) y centraliza la gestión en una plataforma digital a la que se ingresa desde una notebook o un celular.

Alcanzará a más de 800 pequeñas y medianas empresas cordobesas y de la región.



TecPlata
ARGENTINA AN ICTSI GROUP COMPANY

Tu puerto amigo

- ✓ Infraestructura de última generación
- ✓ Conectividad estratégica
- ✓ Servicio de atención al cliente 24/7
- ✓ Compromiso con la calidad y la seguridad

Contactános

- in tecplata
- ✉ comercial@tecplata.com
- 🌐 www.tecplata.com

Esfuerzo binacional para desarrollar el Paraná Superior. Un río mejor para sacar más producción

Con una amplia convocatoria, Posadas fue la sede de la Séptima Reunión Plenaria del Grupo Encarnación – Primer Foro Binacional de Hidrovía- tramo Paraná Superior- organizada por la Comisión Mixta del Río Paraná – COMIP- y el gobierno de Misiones y el Puerto de Posadas.

En uno de los salones del novedoso Parque del Conocimiento de la capital misionera, el encuentro que se realiza por primera vez en Posadas, reunió a funcionarios del ministerio de Relaciones Exteriores de la Argentina, de COMIP tanto de Paraguay como de Argentina, del Ministerio de Obras Públicas de Paraguay, del Ente Binacional Yacypetá; de las provincias de Misiones y de Itapúa, de Prefectura Naval Argentina y la Armada



paraguaya, además de los representantes de los sectores privados como Cámara Paraguaya de Terminales y Puertos Privados, CATERPA, la Cámara Paraguaya de

Exportadores y Comercializadores de Cereales y Oleaginosas- CAPECO y el Centro de Armadores Fluviales y Marítimos (CAFYM).

Estuvieron, por el ministerio de Relaciones Exteriores argentino, el ministro Fernando Vallina Padró, Director de Coordinación de las Comisiones Binacionales Vinculadas a la Cuenca Del Plata, Iñaki Arreseygor, Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Puertos y Navegación, que estuvo acompañado entre otros por el Arq. Ariel Cherubini – ex AGP y hoy gerente de Ingeniería



CREANDO NUEVOS HORIZONTES



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

Reconquista 559, 5º piso, C1003ABK, Capital Federal, Buenos Aires, Argentina, T + 54 11 4312 5949, www.boskalis.com

Portuaria y de Vías Navegables de la ANPyN; Julio César Vera Cáceres, titular de la Administración Nacional de Navegación y Puertos (ANNP) de Paraguay, además del titular de la Administración Portuaria de Posadas/Santa Ana, Ricardo Babiak, fuerte impulsor del encuentro. Asimismo, por la delegación argentina de COMIP, estuvieron presentes, entre otros, José Antonio López, Teresa Salatino, Enrique Guardo y por la Cancillería de Paraguay, el Director de Cuenca del Plata y Navegación Fluvial Germán Jesús Benítez Fariña; por COMIP, Martín Augusto González Guggiari, Juan Pablo Esteche, Freddy Amancio Aquino Osorio y Luis María Jara Vargas, entre otros. Por Yacyretá, estuvieron entre otros el Ing. René Martinangeli, Jefe del Departamento de Obras Complementarias y el asesor, Felipe Hernán Llerena. También estuvieron presentes por el sector privado, Diego Azqueta, Presidente de la Comisión Permanente de Transporte de la Cuenca del Plata, Francisco Mackinlay CEO de Atria y Lucas Krivenchuk por CATERPA, además de operadores y cargadores argentinos.

Durante el plenario, entre otros temas, se destacó el trabajo de dragado realizado en el Paraná Superior a partir del 2020 y que permitió mejorar la navegación. El primer gran trabajo en este ámbito en dos décadas, se dijo.

Durante el encuentro, Luís María Jara, Jefe del Departamento de Navegación e Hidrografía en la COMIP Paraguay, hizo un análisis del estado de la vía navegable con el complemento a nivel medio ambiente de Natalia



Silva del Instituto de Ictiología del Nordeste, Facultad de Ciencias Veterinarias de la Universidad Nacional del Nordeste. Asimismo, se presentó un análisis de un potencial reglamento de navegación en el Paraná Superior presentado por el prefecto de Ituzaingó, Santiago López y en forma virtual por el prefecto Néstor Kiferling. Asimismo, el Ing. José María Grau Figueredo, describió el proyecto de Gemelo Digital para el seguimiento de la navegación; Silvia Chomik Jefa de la División Cartografía, del Departamento Cartografía y Geomática del Servicio de Hidrografía Naval, hizo un análisis sobre cartas náutica en el área.

El director de la ANPyN, Iñaki Arreseygor permitió leer entre líneas el foco del gobierno argentino en cuanto a las obras de mejora en la región: Que lo paguen los privados con un sistema de gestión autosustentable a su riesgo.

Por su parte, el Ing. Benjamín Martínez de la Administración Nacional de Navegación y Puertos de Paraguay, describió la situación del sistema y como se ha ido trabajando en el mismo, con 18 tramos con más de 30 pasos críticos, destacó el trabajo en el Paso Loro Cuarto que solventó la dirección del Paraná de CATERPA, las



Servicios de Pilotaje en el Río Paraná

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

Comunicación y coordinación

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

Traslados acuáticos y terrestres

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

Practicaje

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

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

licitaciones del MOP y el plan 2025/27 de obras.

Jara describió las obras realizadas con las licitaciones y los volúmenes extraídos en los distintos pasos entre Confluencia e Itatí, luego hasta Yacyretá, destacando lo hecho en Loro Cuarto, fundamental para la mejora de la navegación, -aunque aún queda más por hacer- para dejarlo a 10 pies, algo histórico.

Se resaltó que en todo este tiempo el sector privado aportó para el dragado de 600.000 m³ -150.000 de ellos fueron fondos duros-

Durante el encuentro se advirtió algo de lo que mucho no se habla, el Alto Paraná es una cuenca intervenida al norte por Brasil con una enorme cantidad de represas que manejan el agua a discreción para aprovechar la energía.

Por su parte, Diego Azqueta, de la CPTCP, destacó lo hecho en materia de obras de dragado y gestión de la vía navegable en este tiempo y lo que ha crecido el Grupo Encarnación y el trabajo de los equipos. Detalló que el ideal sería avanzar sobre 45.000 m³ de suelos duros. Esto no afectaría el medio ambiente. *“estas mejoras redundarán en beneficios para los productores, menos costos y mejores servicios”*, dijo.

Desde lo operativo, marcó interés el proyecto de zona de espera para el cruce de la esclusa Yacyretá. El mismo fue presentado por Mauro Alvarez de Atria, la naviera de mayor presencia en el alto Paraná y que fue adquirida por la americana Rocktree, que cuenta con los elementos para encarar el proyecto.

La zona de espera, que el año pasado preveía una estructura fija en un ámbito protegido, ahora plantea en el mismo lugar la instalación de un esquema de boyado para el amarre de los convoyes. Evidentemente una estructura móvil es mucho más económica que una fija, sin perder seguridad y con la flexibilidad necesaria para adaptarse a los distintos formatos de los convoyes, señaló el desarrollador técnico de la idea, Víctor Vilas.

Grupo Encarnación

Recordamos que el grupo de trabajo Encarnación, toma el nombre de la ciudad donde se hizo la primera reunión de los actores públicos y privados de la actividad, en 2019. Esta reunión de Posadas fue la séptima reunión plenaria compuesta por representantes de los sectores público y privado de ambas márgenes del Paraná. Una región donde el río pertenece a dos jurisdicciones,



Los responsables de Puertos y Navegación de Argentina, Iñaki Arrese y de Paraguay Julio César Vera Cáceres, junto a funcionarios de Cancillería de Paraguay, COMIP, Puertos, Prefectura y Yacyretá en el plenario del Grupo Encarnación

Argentina y Paraguay y todo lo que se haga allí debe ser acordado por ambos gobiernos.

Del lado argentino, con un sistema federal, las provincias tienen un componente determinante en las decisiones y en el caso del tramo compartido con Paraguay las provincias de Misiones y Corrientes.

El mayor desarrollo de esta parte del Paraná tuvo que ver con la construcción de la represa de Yacyretá donde se salvan los saltos de Apipé que estaban emplazados donde se desarrolló la central hidroeléctrica. La esclusa de navegación, cambia el esquema de tránsito de alguna embarcación, al tráfico de convoyes y remolcadores, donde de pronto pasan 10, 20, 30 barcazas. En paralelo se da un fuerte desarrollo de la producción en el sur paraguayo, con la instalación de más de 10 puertos que mueven unos 3 millones de toneladas por esta vía y con un potencial que puede casi duplicar las cargas en los próximos 5 años.

Pero este potencial puede concretarse en la medida en que se mejora la situación de la vía navegable muy sensible a las bajantes. Especialmente el tramo entre Yacyretá y Confluencia, donde cada bajante y cada vez que las alturas no dan para un calado mínimo, económicamente impacta muy fuerte.

Precisamente hace unos años, una fuerte bajante fue determinante para que se pensara en un instrumento para trabajar en forma conjunta, creando un grupo de trabajo, integrado por sectores públicos nacionales, por las provincias, las áreas competentes y el sector privado. Recordamos que en los últimos años, Paraguay mul-

tipicó cuatro veces su carga por el Paraná, de unas 600.000 toneladas a 3 millones de toneladas.

Una vía con tanta sensibilidad a los cambios, genera gran incertidumbre: o bien no se puede salir o hacerlo con menos carga. En determinados momentos de zafra de Paraguay puede haber 10 convoyes en el line up y quedan paralizados. Con cada día perdido, el costo por convoy se multiplica y lo que se debilita es el sistema. El sector privado de Paraguay, especialmente a través de CATERPA viene trabajando para mejorar algunos pasos, gracias al conocimiento del impacto que tiene en la economía regional. Lo viene haciendo junto al Ministerio de Obras Públicas de Paraguay.

Precisamente, el hecho de que Paraguay tenga un movimiento de cargas creciente en la región, ha hecho que el sector privado de ese país sea un gran protagonista. Asimismo, la nueva operación del puerto de Posadas, más el agregado de que en un tiempo este operativo Ituzaingó en Corrientes, lleva a que la margen argentina también alcance luz propia y tenga más presencia.

Vía compleja

El tramo compartido que va de Confluencia a Iguazú representa tres tipos de navegación, serían casi tres ríos distintos, en el medio está la represa donde la navegación no tiene problemas de profundidad, aunque sí tiene algunos impactos climatológicos, como lluvias o vientos. Aguas arriba de la represa, o sea, del eje Candelaria-Campichuelo, hacia Iguazú, no hay problemas de profundidad -es un río encajonado- y puede haber una dificultad en cuanto a la falta de señalización, con velocidades que representan un desafío para los capitanes y para la logística. Las mayores limitaciones se dan entre Yacyretá y Confluencia, donde se identifican tramos con más de 27 pasos críticos, - hay partes con más de un paso crítico-. Uno de los pasos importantes y determinantes, como dijimos, es Loro Cuarto, donde gracias al apoyo de la delegación de puertos del Paraná de CATERPA, la Cámara Paraguaya de Terminales y Puertos Privados fue en gran parte resuelto. Hay varios pasos con suelo duro a resolver.

La navegación se complica aún más dada la falta de profundidad que se ha dado en los últimos años generada por la bajante y las bajas lluvias. Desde el 2020 se ve una constante donde a cada recuperación del río le continúa una caída. *“En ese sentido se está traba-*



jando mucho en el sistema de sondeos para tener una información prácticamente permanente en los pasos críticos complejos”, dice Enrique Guardo, director de gestión del tramo argentino por la COMIP - en la foto arriba a la derecha junto al titular de la Administración Portuaria Posadas/Santa Ana, Ricardo Babiak.

Precisamente, durante el plenario del Grupo Encarnación se presentó un proyecto de gemelos digitales, un modelo digital del río para poder obtener más información de todos los datos con los que cuenta la entidad. Asimismo, existe un plan del área de Obras Públicas de Paraguay para encarar el dragado en determinados pasos. También se requiere un sistema de señalamiento que permita no tan solo darle seguridad, sino darle ventanas de navegación más amplia a los convoyes para que incluso puedan navegar de noche y para aprovechar mejor los pulsos de la represa de Yacyretá en materia de generación de agua y más alturas.

Problemática propia

Guardo aclara que las obras que se encaran en el Alto Paraná a través de la gestión del Grupo Encarnación están fuera de lo que tiene que ver con las de la Vía Navegable Troncal que se licitará en la Argentina en los próximos meses.

Resalta que el Grupo Encarnación es binacional, con ambos países con intereses comunes y todo lo que se haga en el río, obras de dragados, zonas de espera, normativas, proyectos, etc., se dan a partir del común acuerdo entre los países y cumpliendo con las regulaciones de cada uno. Esto se diferencia de la Vía Troncal, que va desde Océano hasta Confluencia, que es un tramo soberano argentino, donde puede concesionar por sí. En este tramo compartido está la COMIP presente y el Grupo Encarnación en particular, para mejorar este tramo.



La operación del convoy que opera en Posadas y el nuevo depósito fiscal.



Representantes del sector privado en el encuentro del Grupo Encarnación en Posadas. De izq. a der. Diego Azqueta, Presidente de la Comisión Permanente de Transporte de la Cuenca del Plata, Mauro Alvarez de Atria y Lucas Krivenchuk de la Terminal Trociuk y CATERPA

La necesidad de Misiones y Corrientes juntos

De la reunión plenaria del Grupo Encarnación, participó Adolfo Escobar Damus, Director de Transporte Fluvial y Puertos de Corrientes. La provincia parece un interesado natural en los temas analizados en el Grupo Encarnación, en la medida en que el puerto de Ituzaingó forma parte del sistema del Alto Paraná – está ubicado a pocos kilómetros al sur de Posadas-. De allí que la idea lógica sería trabajar en forma integrada entre ambos.

Hoy Ituzaingó está sólo en modo potencial, ya que falta mucho para que esté operativo. La realidad del movimiento portuario en la provincia, la tiene el puerto de la ciudad de Corrientes que esta a tope con la carga forestal y un servicio que conecta con Exolgán. En forma semanal podría llegar a mover 800 contenedores, un máximo para este puerto encorsetado en la ciudad capital correntina. Y pensar que hasta hace poco

tiempo se pensaba utilizar el viejo puerto para recorridas turísticas.



Depósito Fiscal / Depósito Nacionalizado 25 años creciendo junto a nuestros clientes

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

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

Posadas va por más

La administración Puerto Posadas Santa Ana y el gobierno de la provincia de Misiones fueron anfitriones de la séptima reunión plenaria de la COMIP -Comisión Mixta Argentino-Paraguaya-

“En la medida en que la margen argentina se desarrolle mejorará todo el sistema tanto en lo operativo como en términos de reglamentaciones y en la información que hace falta para tener una vía navegable mucho más activa. El puerto de Posadas sabe de las limitaciones y las incertidumbres que representa todavía la vía navegable y es uno de los que más está apostando a trabajar en forma activa en este trabajo. Estamos muy agradecidos por esto”, dijo el responsable de la Administración Portuaria, Ricardo Babiak.

En ese sentido, destacó la importancia de la presencia de los funcionarios de la ANPYN en el plenario del Grupo Encarnación en Posadas; para que vean la realidad de los puertos del norte y de la vía navegable. La Administración Portuaria de Posadas/Santa Ana, nace en el 2016. La idea inicial era concesionar el nuevo puerto de Posadas, con un muelle financiado como una de



las contraprestaciones que tuvo que hacer Yacyretá por inundar parte del territorio- aunque la licitación tuvo dos intentos fallidos.

Posterior a la pandemia, el gobierno decide operar “per se” el puerto y allí a partir de las dificultades que se observan en las condiciones de la navegación, la participación en el Grupo Encarnación apuntando a mejorar las vías navegables, fue creciendo.

Hoy con un mayor volumen, las limitaciones de la vía siguen en el foco. *“El papel de la naturaleza es muy importante en la navegación de la vía. Hay mucha inestabilidad en las condiciones del clima y esto dificulta cumplir con los schedules fijos*

que demanda un servicio de línea”, dice Babiak.

De hecho, en julio, por primera vez en un año, el puerto puede cumplir con los dos servicios mensuales de carga programados en Posadas con la naviera. Esto es fundamental para que cierre la variante entre costos y rentabilidad.

Recordamos que el puerto es gestionado por la provincia y la Administración Portuaria es la que chartea el remolcador nacional y las dos barcas de bandera extranjera. Este round trip es esencial para el exportador que quiere asegurar que su carga llegue a tiempo para el buque oceánico y para alcanzar su destino. *“De allí que para noso-*

***“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



tros es muy importante que la Argentina vaya tomando conciencia de la importancia de encarar obras y normativas vinculadas a la navegación en el Alto Paraná, con puertos que generan exportaciones y actividad en las economías regionales, más allá de lo fundamental de la vía troncal y ese mayor compromiso lo estamos viendo", añade el funcionario.

En estos dos últimos años, los exportadores de la provincia de Misiones comenzaron a responder con volumen y se sumó carga de empresas del norte de Corrientes. "Esto nos da capacidad para seguir ampliando la oferta de carga y negociar con otras navieras que comiencen a operar en el puerto", dice Babiak.

Por Posadas se mueve la carga forestal, té, yerba, tabaco. Algunas trabajan con distintas navieras dependiendo también el destino – en muchos casos es el importador el que decide el carrier- y de allí que la gente de Babiak busca más opciones y alcanzar precios más competitivos.

El puerto opera un remolcador con dos barcas que chartea con los contenedores de MSC con capacidad para 120 contenedores. Con el ingreso de Maersk se podrían sumar otras dos barcas.

Explicó el directivo en la visita de funcionarios y empresarios del Grupo Encarnación, -foto a la derecha- que hoy el circuito de la carga que sale de Posadas hace trasbordo en Zárate y la transferencia al oceánico en Montevideo o Exolgán.

Recientemente, ha puesto en operaciones el depósito fiscal.

"El depósito fiscal es una gran herramienta para el exportador de la región. Muchos de ellos no tienen la posibilidad de consolidar en planta, entonces pueden hacerlo directamente desde el puerto de Posadas. Allí se hace el servicio de consolidado y desconsolidado", dice.

Hace poco tiempo el servicio incorporó un remolcador con un puente más elevado lo que le permitió incrementar la capacidad de filas de contenedores.

Respecto a la carga de cabotaje, también se ve como opción, algo que se puede facilitar si avanza la nueva normativa oficial, aunque tiene sus complejidades y depende del volumen del cargador – puede ser interesante para una cementera por ejemplo, más difícil para menores volúmenes-, cree.



Un elemento que puede dar vuelta la actividad del puerto de Posadas es la construcción del Puente de San Javier que una la región con Brasil. El movimiento de cargas sería creciente, no sólo entre ambos países sino que podría interesar a cargadores brasileños de productores refrigerados para distribución de cargas utilizando el sistema río arriba.

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



Siguen las propuestas por la licitación de la Vía Troncal

Buena convocatoria tuvo el tercer encuentro convocado por la Agencia Nacional de Puertos y Navegación (ANPyN) y organizado junto al gobierno de la provincia de Entre Ríos, en el marco de lo que se dio en llamar las Mesas Interdisciplinarias para el Desarrollo Fluvial de la Vía Navegable Troncal, y que analiza el futuro pliego de una nueva concesión de la VNT.

La jornada que se desarrolló en el Centro Provincial de Convenciones de Paraná, Entre Ríos, y contó con la presencia del Gobernador de la Provincia, Rogelio Frigerio, y el titular de la ANPyN, Iñaki Arresegor, - en la foto- autoridades locales y de otras provincias del litoral, además de autoridades nacionales y usuarios de la Vía Navegable – desde los cargadores vinculados a la salida por el Gran Rosario, liderados por la Bolsa de Comercio, hasta la Cámara de Exportadores de la República Argentina, prácticos, terminales portuarias del área metropolitana, agentes marítimos, de universidades y grupos medioambientalistas.

Asimismo, formaron parte del encuentro como veedores los representantes de la UNCTAD, quienes, según señaló ANPyN fiscalizarán el proceso de consultas y la posterior confección de los pliegos licitatorios, así como su recorrido hasta la selección de ofertas e inicio de una nueva concesión. También hubo alguna movida fuera del edificio de algunos de los tradicionales outsiders que están en contra de tocar el río y a la política extractiva de recursos, haciendo ruido.

Según la Agencia, el debate en la jornada se articuló en torno a dos ejes temáticos principales: los aspectos económicos y de control de la VNT, y los aspectos ambientales de la gestión del canal de navegación. Asimismo,



dice, se destacó la necesidad de lograr una tarifa que garantice la continuidad de las obras y permita un equilibrio en las distintas etapas de profundización que beneficie la competitividad del comercio exterior argentino y la producción nacional.

En la agenda, añade la ANPyN, se consideraron diversas estrategias para garantizar el cuidado ambiental de la vía navegable en cada paso de la concesión, analizando aspectos técnicos del dragado y el balizamiento, y la generación de nuevas zonas de sobrepaso y radas de espera.

“Los participantes reafirmaron la convicción de participar en las instancias técnicas de diálogo hacia una nueva concesión, asegurando que se contemplen tanto una estructura de tarifas justa y equitativa como las consideraciones ambientales esenciales para el desarrollo de la VNT. La Agencia Nacional de Puertos y Navegación continuará el diálogo, con el objetivo de consolidar un proceso licitatorio transparente, participativo y que garantice los mayores estándares internacionales de prestación del servicio, en favor de la competitividad del comercio exterior argentino y la producción nacional”, señaló

el comunicado de la ANPyN.

Durante el encuentro en Paraná, el gobierno de Entre Ríos volvió a insistir sobre su “pertenencia” a la hidrovía troncal y su interés en el crecimiento de sus puertos – por ejemplo Ibicuy con el siempre potencial presente de desarrollo-.



CADEFIP
CÁMARA DE DEPÓSITOS FIDUCIARIOS

**Potenciamos
el comercio
de exterior
en todo el
país**

Trazabilidad, resguardo, flexibilidad y optimización de costos



www.cadefip.ar



info@cadefip.ar

Los temas que siguen en debate

Buena vibra se notó en la última reunión de Paraná sobre las propuestas para la nueva licitación de la concesión de la VNT, convocada por la ANPyN. Se prevén algunas otras antes de que se avance en el nuevo pliego para la hidrovía troncal.

No son pocos los que descreen de fuertes cambios de los pliegos para la nueva licitación de la VNT, pero ya se baraja algún punto importante como reducir a 20 años el tiempo de extensión de la concesión.

También se señaló la necesidad de reducir el valor del peaje actual.

Algunos puntos serán difíciles de cambiar, pero especialmente desde el Gran Rosario, prefieren que la nueva licitación salga finalmente, frente a seguir con el limbo de la operación de la VNT actual, con la responsabilidad de AGP.

Difícil, por ejemplo, será cambiar el punto histórico de cobrar el peaje por TRN a partir de las secciones actuales que tiene como bandera la BCR y que se enfrenta con lo planteado por el Centro de Navegación en su momento y las terminales de Buenos Aires y Dock Sud. Este esquema, dicen los que utilizan el canal a las terminales de



Buenos Aires y Dock Sud, no solo afecta a la carga que utiliza los portacontenedores que llegan a la región, sino a los cruceros que le están escapando a las escalas en Buenos Aires y por ende a los puertos de la costa atlántica oceánica – esas llamadas se toman como un todo a la hora de negociar la llegada de las líneas de cruceros- por el palazo que significa cada escala en materia de peaje.

Otro punto que se viene analizando es la necesidad de mejora en manteria de radas y zonas de espera.

Otra cuestión demandada por los usuarios respecto a la experiencia anterior que fracasó, es la necesidad de dejar fuera de los pliegos la deuda que tiene el Estado con

el anterior concesionario, y tareas que según entienden, nada tiene que ver con las obras específicas, como la remoción de cascos hundidos, un nuevo costo por la implementación de un sistema de control de derrames – que cada empresa responda con el seguro de cada buque como hasta ahora- o la incorporación de elementos para la medición de la situación del río que tecnológicamente tendría otras soluciones y que, así como están planteados en el pliego armado en su momento por AGP, encarecerían el peaje. Finalmente, hay quien plantea la necesidad de dividir dragado y especialmente señalización up river - podrían hacerlo empresas con equipos más chicos- de lo que es de Santa Fe al Océano- y separar en dos empresas la señalización del dragado de forma que además se puedan hacer controles cruzados. Difícil que avance esta propuesta. En esto de hacer una hidrovía más inteligente, hay quien esta pensando también en utilizar nuevas tecnologías como señalizaciones con boyado virtual y porque no encarar un cambio en el sistema de control de tráfico. *Será así?*

SEGURIDAD Y EFICIENCIA EN EL TRANSPORTE FLUVIAL-MARÍTIMO

WWW.NAVIOSARGENTINA.COM



Compañía Navios Argentina S.A
Navios South American Logistics Inc.

- ▶ TRANSPORTE FLUVIAL DE CARGAS SECAS, LÍQUIDAS Y LPG.
- ▶ TRANSPORTE MARÍTIMO DE COMBUSTIBLES LIVIANOS Y PESADOS.
- ▶ ALMACENAMIENTO Y DESPACHO DE COMBUSTIBLES, GRANOS Y MINERALES.

Cecilia Grierson 355, C1107, Buenos Aires, Argentina, 1107 Teléf. +54 11 4891-7700 - info@naviosargentina.com

Un cambio en el lugar de la determinante que complica la navegación... y la competitividad

Frente a la búsqueda de mejorar la competitividad en la navegación a nivel nacional, un problema que recién se encaró, luego de 50 días de inconvenientes en el Río de la Plata; tiene que ver con el dragado en la nueva ubicación de la determinante en el canal Punta Indio, ubicada en el km 186,700, cuando antes estaba en el km 150. Un tema técnico pero que pega en los costos de los cargadores y operadores y en la seguridad de la vía. Ese cambio, implicó una medida poco entendible para los que tienen que navegar la vía troncal, teniendo en cuenta las condiciones del río. La profundidad de esa nueva determinante, que luego de muchos días se esta mejorando, viene generando demoras en el movimiento de los buques y por ende de la carga. En concreto, para llegar al nivel de esa determinante los buques tienen que demorar en la salida porque hay tramos de la vía que están a un menor nivel de calado o deben arrastrar barro. Recién luego de casi dos meses, se encaró el dragado de un bajo fondo de 10,50 mts y ahora se están

armando las batimetrías. Si bien esa es una costumbre muy arraigada en el sistema, eso de arrastrar barro que además no cumple con la distancia marcada entre la quilla y el fondo que determina la Prefectura Naval. Dicen los expertos que este cambio en el lugar de la determinante, genera dificultades para franquearla en pleamar para llegar con el agua necesaria o bien reglamentaria. Si la pleamar no es generosa, los buques de salida con calado deben navegar las horas previas en condiciones muy reñidas con la seguridad.

Por otro lado, cuando el pronóstico mareológico vislumbra que no habrá agua suficiente para navegar con seguridad, los prácticos no son despachados a bordo y en otras ocasiones, aún con esa condición, deben permanecer fondeados en Zona Común a la espera de la siguiente pleamar. Asimismo, muchas veces ocurre que aún cuando el pronóstico mareológico indica una condición de marea favorable, ya no hay tiempo de iniciar la navegación desde Zona Común para llegar a la pleamar en el otro extremo (se

trata de 6/7 horas de navegación) y por lo tanto, se generan más demoras. Entre pleamar y pleamar son 12 horas y si la próxima pleamar no es muy buena, otras 12 horas más. Es decir, se puede llegar a 24 horas con el buque fondeado y esto multiplicado por la cantidad de embarcaciones, pega mucho en la competitividad del sistema, agregan los especialistas.

Resolver este tema permitiría darle mayor competitividad a los cargadores, charteadores y armadores, que seguramente están interesados por la seguridad de la navegación y esperan que el reciente dragado del lugar traiga la solución a la demora generada durante estas semanas.



Centro de Navegación
ARGENTINA

Trasbordo: Nuevo Servicio Tecplata/Montevidео

TecPlata inauguró el servicio 3S Shuttle Service Solution, una nueva conexión semanal con el Puerto de Montevidео; desarrollado en alianza con Independencia Shipping Lines.

El mismo se inició formalmente con el buque “Intrépido”, que operará tomando carga de exportación desde la terminal para ser trasbordada en Uruguay, y de allí a rutas internacionales.

En este sentido, en un comunicado desde TecPlata afirmaron: *“Aumentar la conectividad para brindar al mercado nuevas opciones es vital ante un escenario de crecimiento de volumen. El comercio exterior argentino, necesita alternativas más competitivas antes los desafíos futuros. Nuestra política se basa en escuchar al mercado y brindar soluciones a medida de las necesidades de cada cliente, por ello desde hace varios meses venimos construyendo con ISL esta solución, que confiamos será un éxito en un contexto de crecimiento de volúmenes. El secreto está en el trabajo en equipo: importadores y exportadores, terminal portuaria, líneas navieras y operadores feeders, colaborando por una*



logística de excelencia.”

Por su parte, desde Independencia Shipping Lines añadieron: *“Sabemos que el Río de la Plata presenta desafíos importantes, muchos de los cuales ni siquiera se originan en la región, por ejemplo cuando los buques oceánicos omiten alguno de los puertos -normalmente Buenos Aires-, debido a restricciones de calado. Esto redundan en un número significativo de contenedores en Montevidео que debe ser trasbordados. Es por ello que en conjunto con TecPlata, hemos desarrollado un servicio regular entre Montevidео y la terminal para abordar esta problemática de una forma más eficiente y rentable, para seguir fortaleciendo relaciones a largo plazo”.*

Según Tecplata, la incorporación de este

servicio marca un paso importante en la reconfiguración del sistema portuario argentino, al ofrecer nuevas alternativas que descentralizan la infraestructura existente y acompañan el crecimiento sostenido del comercio exterior nacional.

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

Mar del Plata: fuerte incremento de cargas en contenedores

La Terminal de Contenedores Dos (TC2) del puerto de Mar del Plata, culmina el primer semestre de 2025 con un incremento del 41% en su volumen de operaciones, esto frente el mismo período del año anterior, alcanzando un total de 5.492 TEUs movilizados. Este aumento en la carga está acompañado por un alza en las exportaciones, una mayor frecuencia de viajes así como de movimientos por vía terrestre.

Un comunicado de la empresa señala que durante los seis primeros meses del año, TC2 avanzó en múltiples direcciones: fortaleció su conectividad comercial, diver-



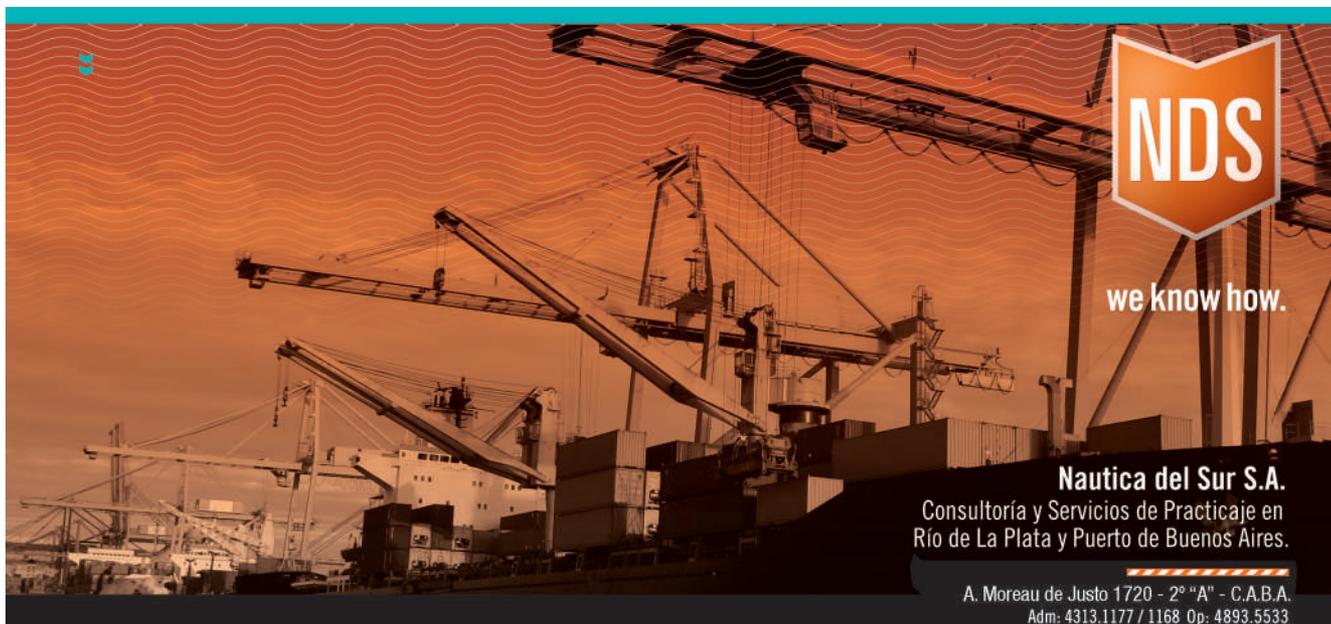
sificó su matriz exportadora y mejoró su infraestructura y eficiencia operativa. En este sentido, la naviera CMA CGM anunció que, como parte del servicio Atlas, que conecta Mar del Plata con el puerto de Santos, pasará a operar semanalmente en lugar de hacerlo de forma quincenal; mientras que Maersk mantendrá actividades frecuentes en el puerto, consolidando su rol clave en la conectividad del Atlántico Sur. Por su parte, los buques frigoríficos que han operado recientemente con carga a granel, ampliarán la diversidad de servicios logísticos.

En línea con estas novedades, la terminal destaca que, recientemente, operó -en simultáneo- dos buques en operaciones de comercio exterior, algo que no ocurría desde hace más de 15 años (Artemis de CMA CGM en el muelle 2 y MV Prince of the Seas en el muelle 3).

Asimismo, en el ámbito de infraestructura, TC2 incorporó nuevos equipos operativos y tableros eléctricos destinados a conte-



nedores refrigerados, con el objetivo de alcanzar hasta 1.000 posiciones de conexión simultánea en el corto plazo. También se ejecutaron tareas de reparación y renovación de cableado, mejorando la eficiencia y seguridad en el manejo de cargas reefer. Para Emilio Bustamante, uno de los socios de TC2, el desarrollo del puerto requiere una visión integral, basada en la colaboración público-privada, la innovación tecnológica y una gestión orientada al crecimiento sostenible. *"Seguimos apostando al fortalecimiento del puerto como un nodo logístico clave que favorezca las exportaciones regionales, fomente inversiones y apunte al desarrollo de la producción regional"*, resaltó el directivo.



NDS
we know how.

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

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

Crítica visión de autopartistas: el espejismo de los números del Mercosur

Un muy crítico comentario de AFAC -Asociación de Fábricas Argentinas de Componentes- con el sugestivo título de “*El ingenio espejismo numérico de los vehículos “Made in Mercosur”*”, analiza el comercio y la producción de autopartes del bloque. Allí señala que la sostenibilidad de la industria automotriz regional, la estabilidad de miles de empleos y las necesidades económicas de los países miembro dependen de que se disipe esta ilusión y se construya una realidad productiva más sólida y realista. De no hacerlo, el Mercosur corre el riesgo de convertirse en un mero punto de ensamblaje, con su corazón productivo automotriz latiendo, cada vez más, al ritmo de las fábricas del otro lado del mundo.

En detalle AFAC señala: “*La maquinaria de la industria automotriz del Mercosur, que supo preciarse de su integración local y regional, como así también de políticas pragmáticas para el desarrollo de sus cadenas de valor y sus mercados internos, opera bajo un velo que distorsiona la realidad de sus vehículos mal llamados “nacionales y regionales”, casi de manera cínica. Un análisis profundo del Acuerdo de Complementación Económica (ACE) N° 14, que rige el comercio bilateral automotor entre Argentina y Brasil, revela una paradoja que sangra miles de millones de dólares de las arcas aduaneras y socava la base profunda de la producción local de autopartes. Lo que se exporta como un vehículo “Mercosur” es, en un número creciente de casos, un “Frankenstein automotriz” con un corazón asiático y con un futuro principalmente chino*”.

Agrega que la letra fría del ACE 14 (1)



permite una sorprendente laxitud: un vehículo puede ser considerado de origen Mercosur y, por lo tanto, gozar de arancel cero en su tránsito recíproco entre Argentina y Brasil, aún cuando el 84% de sus autopartes provengan de fuera del bloque (2). “*Esta norma, concebida en su momento para facilitar la integración y la producción a gran escala, se ha convertido en una verdadera alquimia numérica que habilita una masiva elusión de aranceles aduaneros. En la práctica, esto significa que miles de millones de dólares en importaciones de componentes de extrazona, con cada vez mayor participación de China, ingresan sin pagar los impuestos que deberían, disfrazados burdamente bajo el paraguas de un supuesto origen regional*”, explica.

Añade que la mecánica es perversa en su simplicidad. “*Las terminales automotrices, amparadas en las flexibilidades del ACE 14, pueden importar componentes claves (desde sistemas electrónicos complejos hasta partes más standard) desde mercados de bajo costo como China. Al ensamblar estos componentes en Argentina o Brasil, el vehículo resultante, con apenas un 20% de contenido local o regional del total de las piezas, obtiene la “certificación” de origen Mercosur. Esto le permite cruzar las fronteras internas del bloque sin abonar los*

aranceles de importación que correspondían a un producto con tan alto porcentaje de insumos foráneos. La misma operativa, pero en el marco del Tratado de Libre Comercio entre México, Estados Unidos y Canadá, sería considerada de extrazona y tributaría aranceles. Existen incluso casos aún más excepcionales y más recientes, verdaderas anomalías dentro de un sistema ya irrisorio, donde vehículos son catalogados como “Mercosur” con un porcentaje cercano al 100% de sus autopartes de origen extra-bloque (3). Estas situaciones, exponen el oportunismo extremo que facilita la normativa y la necesidad imperiosa de una revisión”.

Sostiene AFAC que el impacto económico de esta práctica es demoledor, sobre todo hacia el futuro. Cada dólar que no ingresa a las arcas aduaneras representa un costo social, que se traduce en menos recursos públicos y menos incentivos a la producción genuina. Más allá de la elusión fiscal, el efecto dominó se extiende a la estructura productiva de ambos países.

La entidad agrega que la consecuencia más alarmante de esta “ingeniería” de la manipulación de las reglas de origen es el debilitamiento progresivo y el riesgo inminente de desaparición de decenas de empresas autopartistas en Argentina y Brasil. “*Estas*

empresas, que históricamente han sido el motor de empleo calificado y desarrollo tecnológico en la cadena de valor automotriz, se ven imposibilitadas de competir con los costos de los componentes chinos, que ingresan de facto sin el gravamen aduanero y que a su vez tienen precios que no surgen de las fuerzas del libre mercado, sino de fuertísimos subsidios estatales. No sólo la competencia es desigual, sino que se generan operatorias internas que colaboran en forma camuflada con intereses geopolíticos a través de una larga cadena de complicidades, ya sea por acción u omisión. Este escenario no sólo amenaza la supervivencia de empresas, sino también la de miles de empleos directos e indirectos en 10 provincias (sólo en Argentina 75 mil en forma directa). La pérdida de capacidad productiva en el sector autopartista implica un retroceso en la industrialización, la fuga de conocimiento técnico y el empobrecimiento de la matriz productiva regional. La dependencia de insumos externos, especialmente de un único origen como China, también genera una vulnerabilidad estratégica para la industria automotriz del Mercosur, exponiéndola a fluctuaciones de precios, interrupciones en la cadena de suministro y eventuales condicionamientos geopolíticos. Esta semana hemos visto como en Brasil las terminales, los autopartistas y varios sectores industriales vinculados a la actividad automotriz han solicitado a su gobierno que no se otorguen desgravaciones arancelarias para la importación de vehículos semi armados y/o desarmados para ser luego mero punto de ensamblaje. La cadena de valor automotriz brasileña, en su conjunto, ha decidido actuar mancomunadamente en defensa de su actividad y el empleo que generan”, explica AFAC.

Según la entidad, la situación exige una revisión urgente y profunda del ACE 14. “No se trata de cerrar las puertas al comercio internacional, sino de garantizar reglas

de juego transparentes y equitativas que fomenten la inversión y el desarrollo local y regional. Es imperativo que los gobiernos de Argentina y Brasil, junto con los representantes de la industria y los trabajadores, aborden esta problemática con la urgencia y relevancia que merece”, dice.

Puntualiza AFAC que las soluciones posibles son variadas y complejas, pero deben apuntar a:

Adecuar los porcentajes y sistema de medición de contenido local/regional exigidos: Es fundamental elevar el umbral de contenido de origen Mercosur para que un vehículo sea considerado como tal y, por ende, exento de aranceles.

Fortalecer los controles aduaneros: Implementar mecanismos más rigurosos para verificar el verdadero origen de las autopartes importadas y evitar triangulaciones que eludan el pago de aranceles.

Incentivar la producción local de autopartes: Crear políticas públicas que fomenten la inversión en tecnología, capacitación y desarrollo de proveedores locales, con líneas de crédito y programas de acompañamiento durante la transición energética, tal como está haciendo la mayoría de los países con industria automotriz.

Promover la integración productiva regional genuina: Más allá de los números fríos, se necesita un compromiso real con la integración de cadenas de valor entre Argentina y Brasil, que permita el desarrollo conjunto de tecnologías y la complementariedad industrial.

“El “espejismo numérico” de las reglas de origen Mercosur es un problema que no puede seguir siendo ignorado. La sostenibilidad de la industria automotriz regional, la estabilidad de miles de empleos y las necesidades económicas de los países miembro dependen de que se disipe esta ilusión y se construya una realidad productiva más sólida y realista. De no hacerlo, el Mercosur corre el riesgo de convertirse en un

mero punto de ensamblaje, con su corazón productivo automotriz latiendo, cada vez más, al ritmo de las fábricas del otro lado

Notas:

1-Acuerdo de Complementación Económica 14 (ACE 14). Protocolo 44. Art. 4to.
2- El precio FOB de un vehículo incluye 60% de piezas/materiales y 40% de valor agregado (costo salarial, valor industrial, amortizaciones, margen, impuestos, logística, etc.). Esta regla de origen permite 50% de máximo importado (piezas), por lo que sólo podrían ser regionales el 10% de las piezas restantes. De esta manera se podría ensamblar un automóvil con solamente el 16% de piezas/materiales de todo el Mercosur (10/60), o con el 84% de fuera del Mercosur.

3-Acuerdo de Complementación Económica 14 (ACE 14). Protocolo 46. Art. 3ro. Y Art. 4to.

del mundo”, cierra AFAC.

MEGATRADE

Seguí informado!

Mira todo nuestro contenido
también en digital



Ingresá a nuestro sitio web

www.revistamegatrade.com.ar