

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

MEGATRADE

Año XXXIII Nro. 404 Septiembre 2025

www.revistamegatrade.com.ar

@ReMegatrade

Cruceros en PortMiami

**Cómo revivió la industria
que vuelve a ser la
preferida para el turismo**

Pintura cruda y políticamente
incorrecta sobre la decadencia en
competitividad logística, marina
mercante e infraestructura

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.

Año XXXIII Nro 404

Septiembre 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

Destacados

Informe de Situación - 5

La política exterior con la región es no tener política?

Comercio -6

Acuerdo Mercosur-EFTA: Alcances

Empresas-9

Los planes de crecimiento de DHL Forwarding:

Shipping-12

Con más servicios, el registro de Panamá busca atraer más a las navieras

Entrevista-15

Pintura cruda y políticamente incorrecta sobre la decadencia en competitividad logística, marina mercante e infraestructura

Informe- 25

Reporte muestra menor interés por buques con energía alternativa

Cruceros-27

Ejemplo de cómo se recuperó una industria que vuelve a ser la preferida por el turismo

Reporte -36

Tendencia de riesgos en el shipping.
En cuánto ayudan las tecnologías?

Dock Sud-42

Cómo se construye una mejor relación del puerto con la comunidad



MEGATRADE

Número 34 Aniversario

**Llegó el momento!
Publica fin de Octubre**

Sea parte de la comunidad Megatrade auspiciando en la publicación con mejor llegada, imagen y reputación de la cadena logística de comercio exterior, shipping y puertos.

Como no estar?



Confirme su auspicio a
contacto@revistamegatrade.com.ar

MEGATRADE

www.revistamegatrade.com.ar

La política exterior con la región es no tener política?

Por Dario Kogan



Por estos días, desde afuera se puede pensar que las relaciones internacionales argentinas, pasan únicamente por la alianza estratégica con EE.UU.. Quizá sea demasiado, si estamos hablando de las acciones de una Cancillería, por ejemplo. Pero al menos por lo que se ve, en la relación con la región, no parece haber estrategia. O la estrategia sea no tenerla. No saber y no dejar hacer a los que saben, será la idea y así se abandona el ejercicio de la política exterior regional?. Un fenómeno que también se repite en varios países, ante la nueva era de agresiones comerciales y de las otras. Latinoamérica no cuenta para Cancillería?. Siendo un actor sustancial en la región, como no priorizar la relación, al menos, con los vecinos?. Claro que de una vez por todas se deben abandonar las estrategias basadas en las diferencias ideológicas de los partidos gobernantes o de los mandatarios de cada país, como viene sucediendo hace años, para avanzar en puntos de acuerdo a mediano y largo plazo. *Será muy naif?.*

Hay que quedarse y mirar de afuera, cuando el multilateralismo es incorrecto y se deben construir nuevos consensos para nuevos esquemas de relacionamiento, frente a esa "nueva era"?; -aunque por algunos momentos, parece "era vieja"-. .

Preocupa también cierta disociación en lo más alto de Cancillería respecto a Economía en algunos temas vinculados a las relaciones internacionales; algo que indefectiblemente baja a los técnicos que no reciben directiva alguna. Así toda negociación queda parada y eso se ve en las relaciones con los geográficamente mas cercanos, fundamentales.

No es extraño que ministerios trabajen a distinto ritmo, Economía quiere avanzar en ciertos temas y Cancillería frena. Esto ocurre hoy cuando en otros tiempos sucedía al revés. Por más ganas de hacer que tengan los equipos técnicos, si desde arriba no hay visión, perspectiva y ni siquiera entendimiento de las problemáticas, la cosa se complica. Y se congelan relaciones históricas en épocas donde parece más cool romper todo.

Coyuntura

En los temas de debate del día a día en esta materia en la región, siguen las quejas paraguayas respecto al peaje en el río argentino. Pero en ese sentido, desde la Argentina se insiste en que, en su jurisdicción, los deseos o exigencias externas no tienen injerencia en las decisiones. No se puede renunciar a la potestad soberana, es el argumento. Algún mal pensado puede creer seriamente que Brasil -que ahora está interesado para sacar las cargas por la hidrovía- usa los reclamos de Paraguay como mascarón de proa?. Justificación para acciones sin consenso?.

De cara a la licitación de la VNT que se viene antes de fin de año, y que tiene incidencia en las relaciones con "el barrio", un punto que preocupa es que el peaje se encarrezca por la incorporación de tecnología para el monitoreo de las cargas en la hidrovía o el reflotamiento de cascos hundidos por parte del concesionario. Puede ser que las traders graneleras se tengan que hacer cargo porque son parte del problema cuando aparecen denuncias vinculadas al tráfico ilegal de drogas en el Gran Rosario?. Concepto controvertido. Así el Estado, sin plata para hacerse cargo de la seguridad, entre otras cosas, le dice al privado que pague los costos de ese monitoreo.

Frente a la preparación de nuevos pliegos, hay temas más amigables, como el acuerdo en el esquema tarifario que pone a las cerealeras y a las terminales de Buenos Aires en la misma sintonía. Usuarios, provincias, entes y grupos con un rol en el desarrollo de la vía navegable y la producción, parecen satisfechos con las mesas de participación organizadas por el Gobierno que tendrá un informe final en respuesta a las propuestas. También se prevé un esquema de participación para la cuestión ambiental, aunque se mantiene la obligatoriedad para el concesionario de encarar los estudios de cara a las futuras modificaciones a la traza, análisis para hacer en el primer año de concesión.

Tendremos fumata blanca antes de fin de año, como anunció el gobierno?. *Qué así sea...*

Acuerdo Mercosur-EFTA, alcances

El Instituto de Estrategia Internacional de la Cámara de Exportadores de la República Argentina, CERA, analizó el Tratado de Libre Comercio firmado entre los países del Mercosur y de EFTA – Suiza, Noruega, Islandia y Liechtenstein- lo que muestra el real alcance que puede tener en la práctica. Recuerda que los antecedentes datan de marzo de 2015, con 14 rondas negociadoras posteriores. En 2024, las exportaciones argentinas a los países del EFTA llegaron a U\$1813 millones, 2,3% de los envíos globales del país, siendo Suiza el destino de 97% del total, -90% es oro- muy lejos de Noruega, 2,1% e Islandia 0,42%. Precisamente Suiza tiene el mayor potencial de importaciones de productos argentinos, aunque representan hoy cerca del 0,5% del total de lo que compra en el exterior.

Concentradas las exportaciones en oro, el resto es plata, carne bovina, vinos y aluminio, pero sólo llegan a U\$10 millones. La relación bilateral muestra un superávit argentino de U\$1124 millones. En cambio, las importaciones argentinas que fueron de U\$572 millones, están diversificadas entre productos farmacéuticos, petroquímicos y maquinaria. Estos tres sectores muestran un déficit para las arcas argentinas.

En el caso de Noruega, la inserción de productos argentinos es insignificante, sólo representa 0,04% de las importaciones de ese país. En los últimos cinco años el promedio de exportaciones argentinas a Noruega fue de U\$21 millones, siendo liderados por productos como maní blanchado, carne bovina, tubos de acero sin costura y vino. Mientras que las importaciones fueron mayores para Argentina. Del país nórdico llegan fertilizantes, plásticos y productos de la industria química.

En el caso de Islandia, importa casi U\$10 mil millones por año y Argentina exportó por U\$8 millones en artículos de pesca y vinos.

Dice el IEI que en líneas generales, los países del EFTA protegen fuertemente a sus cadenas agroindustriales, y de hecho la apertura a productos sensibles se ha dado a través de cuotas.

En comercio agrícola, la oferta suiza incluye 91% de las exportaciones del Mercosur a ese país y 58% de las líneas arancelarias, mientras que la oferta noruega, incluye 95% de las exportaciones del bloque y 64% de las líneas arancelarias.

En peras y manzanas hay una desgravación inmediata de Suiza para productos de contraestación y contingente general para el bloque de 28 mil tons. Mientras que en el complejo uva, Suiza



otorga una cuota de 50 mil HL con 0% de arancel para vino tinto -hoy tiene casi 10%- y tres de los países conceden una cuota al mosto de 100 mil HL y en Suiza en particular tenía un arancel mayor a 500%-. En carne bovina se asigna una cuota de 28 mil tons – hoy Noruega tiene aranceles entre 70 y 300%-. En estos productos, Suiza importa del exterior U\$70 millones y Noruega U\$250 millones.

En cuanto a cítricos, hay una desgravación inmediata para varios productos tanto de Suiza como de Noruega y en miel una cuota de 2.300 tons. – hoy tiene arancel del 7,55 y 33,14%-. Además, en cerezas, Suiza desgrava totalmente los productos en contra estación y Noruega lo hace sin esa condición.

Al hablar de inversiones, el peso ya es otro. Suiza, Noruega e Islandia acumulan un stock de IED de cerca de U\$1,5 billones. El primero con U\$1,29 billones y el segundo con U\$200 mil.

Advierte el IEI que Suiza es uno de los países más afectados por el arancel LD de Trump con una alícuota adicional de 39%, lo que podría generar la búsqueda de sus empresas de nuevos mercados. El desvío de comercio podría llegar a sectores como instrumental médico o aparatos ortopédicos, así como los medicamentos, en el caso de que el gobierno de EE.UU. quiera imponer nuevos aranceles a partir de una investigación que está desarrollando a través de sus autoridades de comercio.

La entrada en vigor del acuerdo del Mercosur con el EFTA tendrá lugar el primer día del tercer mes siguiente a la notificación de la aprobación por al menos un país del Mercosur y un país de EFTA en sus respectivos parlamentos, rigiendo bilateralmente de manera transitoria.

Y siguen las movidas de aranceles recíprocos

Una nueva orden ejecutiva del presidente de EE.UU., Donald Trump, modifica el alcance de los aranceles recíprocos, que entró en vigor a partir del 8 de septiembre. Un informe de la CERA señala que con esa orden se agregaron algunos bienes al Anexo II de productos excluidos, por lo que dejarán de tributar aranceles recíprocos. Estos incluyen algunos productos vinculados al oro y determinados minerales críticos y bienes farmacéuticos que serán parte de investigaciones por la Sección 22.

Destaca el Instituto de Estrategia Internacional de la

CERA, que se eliminaron algunos bienes del Anexo II, por lo que comenzarán a tributar aranceles recíprocos. Estos incluyen hidróxido de aluminio, resinas y siliconas. En definitiva, para el caso de Argentina, los aranceles recíprocos abarcan casi el 4% de las exportaciones a EE.UU., mientras que el 49 % se encuentra excluido (por tratarse de petróleo y oro). El resto de las exportaciones están afectadas por aranceles por la Sección 22 (12,4%) o lo serán en el futuro (4,2%).

Cómo las medidas de Trump afectan el comercio de EE.UU. con Brasil

El impacto de las tarifas impuestas por EE.UU. a Brasil comienza a mostrarse en los números del comercio.

En agosto, las exportaciones de los productos sujetos a las tasas adicionales cayeron 22,4% en relación al mismo período del año pasado, según el monitor de comercio entre ambos países de la Amcham Brasil.

Incluso los ítems de los productos que no sufrieron el recargo cayeron 7,1%. El relevamiento incluye a 3.500 empresas vinculadas al comercio bilateral, basado en datos oficiales. Estos datos ya habían señalado que en agosto las exportaciones totales de Brasil a EE.UU. habían caído 18,5%. Amcham señaló que los números demuestran que las sobretasas contribuyen a la desaceleración de las importaciones y también hubo una menor demanda de productos como petróleo y derivados.

EE.UU. es el segundo socio comercial de Brasil después de China. El intercambio bilateral entre ambos países, sin embargo, subió en los primeros ocho meses del año 1,6% y fue de US\$ 56,6 mil millones. Pero si se miden los datos de agosto, fue el peor mes del año. Esto según Amcham, muestra que el incremento en las tarifas a partir del día 6 de ese mes y que llega hasta 50%, influyó en las decisiones empresarias.

Son 700 productos con excepciones como jugo y pulpa de naranja, combustibles, minerales, fertilizantes,

aviones civiles, pulpa de madera, celulosa, metales preciosos, energía y productos energéticos.

El “arancelazo” de Trump tiene que ver, según dice Amcham, a un déficit comercial que los números oficiales de ambos países no muestran. En agosto, el déficit de Brasil fue de US\$1,2 mil millones, casi 190% más que en agosto del 2024.

Según el gobierno brasileño, los aranceles de 50% afectan cerca de 36% de las exportaciones a EE.UU.

Hasta agosto, el déficit comercial de EE.UU. a nivel mundial fue de US\$ 809,3 mil millones, 22,4% más que el mismo período del año pasado. Sin embargo Brasil le genera superávit y es el quinto socio comercial en ese sentido, después de Países Bajos, Hong Kong, Reino Unido y Emiratos Árabes Unidos.

Además de reducir las exportaciones, según Amcham, el impacto también se dio en las importaciones brasileñas especialmente en sectores más integrados con la industria de EE.UU. como carbón mineral, clave para la producción de la siderurgia en Brasil. Son insumos que llegan y luego con valor agregado se vuelven a exportar al mercado americano. En agosto las importaciones crecieron 4,6%, pero mucho menos que los meses anteriores que superaron el 18%. Esto refleja el alto grado de integración del comercio entre los dos países, cierra.

Depósitos fiscales renuevan comisión directiva. Canievsky al frente

CADEFIP - Cámara de Depósitos Fiscales Privados- eligió sus nuevas autoridades en la reciente Asamblea General Ordinaria y Extraordinaria. La misma contó con la participación de representantes de depósitos fiscales de todo el país - *en las fotos*-.

El nuevo mandato es por el plazo de dos años (2025 – 2027), y la nueva Comisión Directiva quedó conformada con la siguiente

estructura: presidente: Elías Canievsky - DEFIBA (Depósito Fiscal Buenos Aires), vicepresidente primero: Cristian Ciari – DEFIBE-; vicepresidente segundo: Damián Benítez - Logística Central-; secretario: José Augusto Randazzo Sbarbo – Gate Priority-; prosecretario: Pablo Pascucci Bargiela – Lo Primo-; tesorera: Silvia Guerrero – FEPORT-; protesorero: Iván Gaspar Germano –DEFIVA Serv. a Cont-; vocales: Nicolás Carbajal – Loinex-; Alejandro Spadone –Terminal Panamericana-; Federico Panelli – M Dodero-; Pablo Cansonieri – DEFISA-; Alejandro González -Aeropuertos Arg. Carga-; Eduardo Aguirre –



Direxa-; Damián Wolfson – Megatom-. Presidente honorario: Miguel Pascucci – Lo Primo-. Revisora de cuentas: Virginia Goncalvez Maciel –Multimodal-; revisor de cuenta suplente: Andrés Butowicz –Servicios Portuarios Santa Fe-.



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

Los planes de crecimiento de DHL Forwarding: farma, energía y minería

DHL Global Forwarding, continúa su plan de crecimiento, con foco en las industrias de minería (litio), energía renovables y no renovables y farma/healthcare, aportando capacidades de logística de proyectos, cadena de frío y soluciones multimodales de extremo a extremo.

Así lo entiende Alberto Oltra, CEO de DHL Global Forwarding para los países de Sudamérica habla-hispana - en la foto-. *“El comercio internacional sigue siendo un motor de desarrollo. Vemos un cambio profundo en farma, con tratamientos cada vez más personalizados que exigen trazabilidad, temperatura controlada y empaques más eficientes. En energías, el potencial del sur de Sudamérica es único, con recursos eólicos de clase mundial que requieren infraestructura binacional para materializar proyectos a escala. Nuestro rol es conectar esas oportunidades con soluciones logísticas seguras y competitivas”*, señaló en una presentación reciente.

DHL GF participa en la logística de proyectos y el abastecimiento de insumos y equi-



pos para desarrollos de litio en el noroeste, incluyendo movimientos transfronterizos (p. ej., cruces vía Antofagasta/Santiago-Salta) que optimizan tiempos y costos. La compañía enfatiza seguridad operativa, planes de ruta y soporte en zonas remotas, agregó.

Asimismo, en el sur del país, la compañía acompaña proyectos eólicos y de energía con soluciones para movimiento de piezas sobredimensionadas, ingeniería de transporte, y coordinación puerto-adentro. En Vaca Muerta, el enfoque está en la logística de proyectos e insumos críticos para obras e instalaciones asociadas, añadió Oltra. La firma subraya que el avance del hidrógeno/amoníaco demandará puertos, rutas y aero-

puertos aptos, así como cooperación Chile-Argentina para atender volúmenes futuros. *“Nuestro diferencial está en la ingeniería logística y la ejecución, no en operar commodities. Diseñamos soluciones de proyecto para sectores intensivos en capital, con foco en seguridad, cumplimiento y continuidad operativa”*, añade Eduardo Rodrigues, Country Manager de DHL Global Forwarding Argentina.

Este protagonismo de DHL se enmarca en un contexto de crecimiento proyectado para los sectores clave, dijeron.

El salto proyectado en la industria minera permitiría a Argentina escalar desde su actual cuarto puesto para convertirse en el segundo productor mundial de litio, solo por detrás de Australia.

En el segmento de las energías renovables, puntualizaron que Argentina se perfila como uno de los líderes regionales en la producción y exportación de hidrógeno bajo en emisiones clave para la descarbonización global, de acuerdo con una nota técnica de la Organización Latinoamericana de Ener-



gía (OLADE). Con un ambicioso plan de inversiones por US \$90.000 millones hacia 2050, Argentina proyecta exportar 4 millones de toneladas de hidrógeno, consolidándose como uno de los grandes proveedores del mundo.

Por otro lado, los ejecutivos agregaron que DHL Group invertirá 2.000 millones de

euros para 2030 en DHL Health Logistics de forma de impulsar soluciones integradas de cuidado de la salud a nivel global, de los cuales 200 millones de euros serán destinados a América Latina para fortalecer la infraestructura, así como la cadena de suministro desde el almacenamiento hasta la última milla. Asimismo, como parte de la

estrategia de inversión general para expandir el potencial de su Red Especializada en Pharma, la compañía adquirió recientemente CRYOPDP, un courier especializado en ensayos clínicos, biofarmacia y terapias celulares y genéticas.

Operación compleja en energías renovables

DHL Forwarding completó con éxito el traslado de los primeros aerogeneradores para el parque eólico de TotalEnergies en Tierra del Fuego.

El operativo, consistió en el transporte e instalación de los dos primeros aerogeneradores que llegan a la isla de Tierra del Fuego, con una potencia combinada de 9 MW.

Fuentes de la empresa logística, señalaron que el operativo que fue realizado a partir de la colaboración chileno-argentina, es un hito logístico fundamental para el desarrollo energético de la región. El operativo fue parte necesaria para la construcción del que será el parque eólico más austral del planeta. El proyecto tiene como objetivo reducir la huella de carbono de las operaciones de TotalEnergies, reemplazando la propia energía producida por sus instalaciones a

partir del gas por energía eólica.

La operación implicó, junto a TotalEnergies, una planificación de más de cuatro meses y un despliegue multimodal que *“demuestra la capacidad y experiencia de DHL en cargas sobredimensionadas y proyectos de gran envergadura”*, añadieron fuente de DHL GF.

Las dos turbinas, fabricadas por Goldwind, viajaron desde China hasta el puerto de Punta Arenas (Puerto Mardones), en Chile. Desde allí, componentes de dimensiones extraordinarias —como las seis aspas de 67,5 metros de largo y generadores de más de 100 toneladas— fueron trasladados por tierra hasta la zona de Tres Puentes.

Allí, a la espera de las condiciones climáticas adecuadas, fueron embarcados en la



barcaza “Kenos” para el cruce marítimo hasta Bahía Azul en territorio chileno. Una vez de regreso en tierra firme, continuaron su viaje por ruta e ingresaron a la Argentina, realizando los trámites de aduana en San Sebastián, hasta su destino final en el parque Río Cullen.

Todo el complejo traslado se completó exitosamente, con todos los componentes entregados sin incidentes, superando los conocidos desafíos climáticos y geográficos de la Patagonia, añadió la compañía.



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



Mas trenes para la exportación de granos con el apoyo chino



El puerto de Buenos Aires recibió la segunda y última entrega del material rodante que adquirió la empresa Trenes Argentinos Cargas (TAC/BCyL).

En las próximas semanas las cuatro formaciones de 45 unidades cada una, acompañadas de las respectivas locomotoras que se repararon integralmente en el taller de Córdoba, estarán circulando por la traza de la línea Belgrano cargadas de cereal.

Según la empresa, 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 para la línea cerealera que atraviesa las provincias de Buenos Aires, Santa Fe, Córdoba, Chaco, Tucumán, Santiago del Estero, Salta, Jujuy y CABA.

Como es sabido, el destino de los granos que originan carga en esos territorios son descargados en los puertos del Gran Rosario.

El convenio TAC/BCyL y las firmas Cofco Int., Vittera y Asociación de Cooperativas Argentina (ACA), consistió en que esas compañías realizaron el pago por adelantado de fletes por un total de 22 millones de dólares. Con ese presupuesto y con el fin de ampliar la capacidad logística para asegurar los despachos, se ejecutó la adquisición de vagones graneros 0km a la firma CMEC (Licitación Nacional e Internacional 20-2023).

Además de la línea Belgrano, TAC/BCyL opera las líneas Urquiza, que recorre la Mesopotamia; y San Martín -con traza que va de los puertos santafesinos hasta la región de Cuyo-.

An advertisement for DP World Ports & Terminals Buenos Aires and Terminales Río de la Plata. The background is white with red and pink decorative elements. The text is in black and red. It includes a QR code and contact information.

DP WORLD
PORTS & TERMINALS
BUENOS AIRES

TERMINALES
RÍO DE LA
PLATA
BUENOS AIRES

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

Optimizamos tu logística

**CONTACTATE
CON NOSOTROS**

✉ trp_comercial@trp.com.ar

🌐 www.trp.com.ar

📞 11 3329-1234

📱 @dpwbsas

Con más servicios, el registro de Panamá busca atraer más a las navieras

El presidente panameño, José Raúl Mulino se reunió en Japón con más de 40 representantes de compañías navieras de ese país para compartir la nueva estrategia del registro de buques de Panamá, que apunta a crecer como líder global en la materia, mejorando sus standards de seguridad y ofreciendo procesos totalmente digitalizados.

Se trató de una visita oficial que incluyó una reunión cumbre con el Primer Ministro japonés, Shigeru Ishiba, y una serie de encuentros estratégicos con representantes de empresas navieras y armadores.

En Tokio, el mandatario panameño fue recibido por Motoyuki Ishize, director general para América Latina y el Caribe del Ministerio de Relaciones Exteriores de Japón; Kazuyoshi Matsunaga, embajador japonés en Panamá, y Walter Cohen, embajador panameño en el país oriental.

Durante su encuentro con las navieras, Mulino puntualizó que el registro de Panamá está extendiendo su posición como la bandera del futuro, a través de nuevas políticas en materia de seguridad, eficiencia y de protección del medio ambiente. En ese plan, dijo, Japón tiene un rol importante en la medida en que siete de diez armadores de ese país operan con bandera panameña, así como 41% de su tonelaje. En ese sentido, para Panamá posicionarse como el registro preferido de Japón es clave en la medida en que 66% de las nuevas construcciones vienen de ese mercado.



Puertos y Logística

Vehículos

Energía

GRUPO MURCHISON

Juntos, movilizamos proyectos creando futuros

grupomurchison.com.ar

En la reunión, Mulino –acompañado por el administrador de la Autoridad Marítima de Panamá, Luis Roquebert y el director de Marina Mercante, Ramón Franco- también señaló que a diferencia de otros registros, la bandera panameña no es “una franquicia”, sino un emblema nacional que tiene el peso del estado. Asimismo, detalló los planes para modernizar el registro y las actividades vinculadas con la estrategia marítima nacional. En ese sentido, dijo que su administración, apunta a ser una autoridad marítima flexible y facilitadora hacia la comunidad marítima.

Roquebert, recordó la tradición en el comercio marítimo de Panamá, consolidada a partir de la creación del registro de buques a principios del siglo pasado y con la construcción del canal.

Agregó que hoy el registro ofrece una diversificada gama de servicios en más de 50 países. Mientras tanto, Franco presentó los puntos de la nueva dirección y ventajas que ofrece la estrategia del país en este ámbito en el informe “El Registro de buques de Panamá: estrategia para una nueva era”, apuntando a flotas más seguras y la reducción de accidentes, procesos fluidos y completamente digitales, flotas más jóvenes con políticas para dar de baja buques más viejos y de alto riesgo, inspecciones

estrictas y chequeos previos para asegurar que los que cumplen permanezcan en la bandera panameña y así mantener la confianza de la industria.

Franco también puntualizó el rol de Panamá como el primer registro en implementar la trazabilidad obligatoria de las transferencias ship-to-ship, una parte de la estrategia de modernizar la flota y de eliminar gradualmente los buques más antiguos alineándose con los objetivos de la IMO de descarbonización al 2050.

Hasta Agosto de este año, el registro de Panamá manejaba 8.812 buques con 241.5 millones de toneladas gruesas, lo que significa 14% de la flota mundial, según el monitor mundial de flotas de Clarksons.

Los buenos resultados se traducen en menos accidentes. Hasta hoy los datos muestran 13% de aumento en nuevos buques registrados comparado al mismo período del año pasado.

La mayor atracción del registro para los armadores japoneses, por ejemplo, se complementa con las políticas oficiales de estabilidad, un sistema bancario fuerte, zonas económicas especiales, incentivos para la inversión extranjera, los mejores hubs logísticos y el canal, añadieron los funcionarios.



Remolcadores híbridos para el Canal

Como parte de la hoja de ruta dentro de la estrategia activa para anticiparse a los impactos de las fluctuaciones climáticas cada vez más imprevisibles; el Canal de Panamá incorporó los primeros remolcadores híbridos a su flota. Las nuevas embarcaciones, “Isla Barro Colorado” e “Isla Bastimentos”, representan el compromiso de la Administración del Canal de Panamá con una operación más limpia, eficiente y responsable con el medio ambiente, señalaron fuentes de la Autoridad del Canal.

Añadieron que esta visión proactiva de adoptar tecnologías y prácticas que protejan al Canal de Panamá está incorporada directamente en la estrategia de sostenibilidad de la ACP para el año 2026 y se alinea plenamente con el compromiso asumido con la OMI de alcanzar la neutralidad de carbono para el año 2050. Dicha estrategia se basa en tres pilares fundamentales, agregaron: la sostenibilidad ambiental, económica y social. Gracias a un sistema de propulsión que combina motores diésel con energía eléctrica, estos remolcadores se consolidan como una pieza clave dentro del plan de descarbonización del Canal, señalaron sus autoridades en un comunicado. Están diseñados para reducir significativamente las emisiones y disminuir el consumo de combustible. En ciertas maniobras incluso pueden operar exclusivamente con baterías, lo que permite realizar operaciones de cero emisiones en momentos

estratégicos.

Al mismo tiempo, estos remolcadores fortalecen la eficiencia operativa del Canal de Panamá. Pueden operar de forma confiable hasta 700 horas al mes, una cifra muy por encima de lo que es común en puertos convencionales. *"Esta capacidad de resistencia garantiza un servicio continuo, competitivo y alineado con los estándares globales de logística. La introducción de estos motores reduce significativamente el ruido submarino, lo que contribuye a preservar los ecosistemas marinos, fundamentales tanto para el patrimonio natural de Panamá como para las economías locales. Gracias a su sistema de propulsión híbrido, estos remolcadores consumen menos combustible y requieren menos mantenimiento, lo que reduce emisiones y disminuye considerablemente los costos operativos. Además,*



este diseño eficiente permite prolongar la vida útil de componentes clave. Se estima que el desgaste de los motores se reduce en un 50%, lo que garantiza un rendimiento más duradero y optimizado con el paso del tiempo", añade la ACP.

Además, se contempla la adquisición de 10 remolcadores híbridos, con la opción de sumar 10 más en los próximos años. Los dos primeros ya fueron bautizados en Panamá y se irán incorporando progresivamente a la flota, con nuevas entregas previstas cada dos meses.



Carlos Paz, un especialista describe lo que sucede en el shipping argentino

Pintura cruda y políticamente incorrecta sobre la decadencia en competitividad logística, marina mercante e infraestructura



Con décadas de experiencia en el ámbito del shipping, dialogamos con Carlos Paz - *en la foto*-. Además de Armador argentino, es Perito Naval, especialista en salvamento y buceo formado en la Escuela Nacional Superior de Salvamento y Buceo de la Prefectura Naval Argentina (PNA). Ingresó a Raúl Negró Salvamento y Buceo en 1984 como buzo profesional y desde 2002 preside la compañía -Raúl Negro y Cía-. Es director general de las operaciones de salvamento, obra marítima y offshore de la empresa. Se despeña como salvage master para compañías del exterior en operaciones de salvamento de relevancia internacional. Es miembro del Comité Ejecutivo de la ISU (International Salvage Union), vicepresidente del capítulo latinoamericano y del caribe de ADCI (Asociation Diving Contractors International), Su actividad le permite tener una visión global sobre el funcionamiento de la marina mercante nacional y regional en estos más de 40 años de desempeño y alejado de la corrección política que deja estos temas sin debatir. Paz aborda las cuestiones que hacen a la actividad naviera y su decadencia en cuanto a la situación de

la bandera argentina, los problemas en capacitación, la aplicación de las normas internacionales en

el salvamento, la situación de las vías navegables y la normativa y operativa a la hora de la extracción de cascos hundidos y amarrados abandonados en aguas tanto a nivel local como global. Paz aborda algunos puntos con la crudeza que merece la extrema situación de abandono de la marina mercante y la infraestructura logística en general por parte de la política argentina y apunta gran parte de la responsabilidad al esquema laboral promovido desde los distintos gobiernos y desde algunos sectores gremiales. Debate abierto.

Megatrade: No descubrimos nada diciendo de la decadencia de la actividad naviera argentina y de lo mucho de especial que tiene trabajar en ríos y mares...

Carlos Paz: En primer lugar, en esta materia, como en tantas





otras cosas, el mundo ha cambiado. De alguna manera, en cuanto a recursos humanos, aquí también se ve aquello que se llama la “generación de cristal”. En ese sentido, en Argentina quedó afuera del mercado mucha gente con experiencia y que movía la actividad naviera. Hoy el tema del personal nuevo se da en todos los niveles. Por ejemplo, en materia de tripulaciones, se pueden ver capitanes o primeros oficiales que ocupan más un lugar administrativo, ya que tienen que llenar innumerables papeles de gestión en lugar de pensar en cómo hacer una maniobra o cómo mejorar su capacidad o tomar decisiones sobre la ruta. La calificación que se está perdiendo, que es el oficio, porque cada vez hay menos barcos de bandera argentina y navega un pequeño círculo de personas porque hay pocas posibilidades de trabajar para los que no tienen experiencia y no tengan vínculos. No es posible que crezca una flota con continuidad laboral, y así los únicos puestos que existen son en los buques petroleros, remolcadores, pesqueros y areneros.

M: En particular en la Argentina este “cambio generacional” vino acompañado de la decadencia de la marina mercante...

C.P.: La marina mercante desapareció y la política y los gremios tienen buena parte de responsabilidad. Porque lamentablemente algunos se han encargado de destruir el trabajo para las tripulaciones argentinas. Hoy no hay trabajo porque no hay barcos de flota nacional y se sigue en ese camino. Por ejemplo, en estos tiempos los políticos tiraron abajo el decreto 340/25. Con un costo operativo que triplica o cuadruplica el costo respecto al resto del mundo, así la flota no va a renacer.

M: La torta se achicó, las empresas no son las de antes y los

pocos armadores se fueron adaptando a la realidad cambiante, pero parece que la situación a algunos no les sienta tan mal....

C.P.: Pero esto no es nuevo, arrastra 50 años de historia. Desde los créditos de la Marina Mercante en adelante, que nadie pagó; los distintos gobiernos con todas sus devaluaciones, cambios de moneda y demás, entre otras cosas, se encargaron de destruirla. Así, sin una moneda consistente y con las variaciones de políticas económicas, nos fuimos del mundo. Pasamos de la gran flota fluvial del Estado argentino a la nada misma. Algunas empresas que crecieron, luego fueron destruidas por la economía. En el resto del mundo, un buque se amortiza entre 15 y 20 años, en la Argentina tenemos una flota que tiene entre 50 y 70 años de antigüedad.

No se construyen barcos nuevos porque el negocio no da. Y esto sucede porque entre otras cosas, el costo de la tripulación representa el 50% del costo del buque. Los impuestos representan el 40/50% de la utilidad. Qué armador va a poner capital para no recuperarlo?

Entonces tenemos los armadores que el sistema ha creado. Sobrevivientes de un sistema perverso. Y a mi criterio los gremios trabajan para favorecer el flete por camión. Porque todo está dado para que el barco no sea competitivo. Y ni siquiera es un tema de salarios, sino de condiciones de trabajo. La Argentina es el único país del mundo donde se necesitan tres tripulaciones para sostener un barco navegando. Por el sistema de francos, se pagan 13 sueldos y se navega 150 días. Esta condición de trabajo en un buque no es habitual y tiene remuneraciones muy por encima de la media de cualquier actividad.

M: El argumento es que precisamente, no es una actividad como cualquier otra, que a las ocho horas se vuelve a casa....

C.P.: Salir a navegar siempre fue una actividad que significa estar lejos de casa. Ahora, si querés ir a dormir todos los días a tu casa, tenés que dedicarte a otra cosa. Pero con un régimen de francos racional, si la ley laboral tuviese flexibilidad, la gente podría elegir embarcarse 30 días, cobrar sus francos y quedarse un mes en casa y así sucesivamente cobrando 10 días de franco. Ahora, si la idea es estar 30 días en tu casa y 30 días de franco, no hay forma de que eso se pueda cubrir dentro del costo del buque. No resiste. En este contexto, también tenemos varios de los empresarios que la política argentina ha creado. Ninguno nos escapamos del sistema.

M: Se habla tanto de la solución de Paraguay para los armadores con la carga impositiva de 10%....

C.P.: No conozco en detalle los convenios laborales de Paraguay, pero tienen impuestos más bajos y esto permite reinversión y una buena flexibilidad laboral y los tripulantes no ganan menos que en Argentina. La diferencia está en el régimen de francos, cargas sociales, en los temas de conflictividad laboral y juicios.

M: Me quedé con la situación de la antigüedad de la flota...

C.P.: ¿Por qué vas a invertir en un barco nuevo? ¿Qué facilidad te da el Estado?. Y no pretendo que me regale nada. ¿Por qué los costos argentinos de construcción son el triple respecto al resto del mundo?.

M: Esta la opción de importar...

C.P.: Cómo importar hoy un barco sin un cambio en los convenios laborales y una libertad gremial para poder firmar convenios?. ¿Qué le pasó a la pesca este año?. ¿Qué le pasó al langostino que dejó de ser rentable?.

M: De hecho, venía salvando a la industria naval...

C.P.: La producción de langostino vannamei hizo que baje el precio a un tercio de su valor histórico. Esto frente al concepto de ultraactividad y a lo cerrado de algunos gremios, que siguen creyendo que pueden reclamar esos mismos 30 centavos de dólar por kilo de langostino producido a bordo cuando antes valía U\$15 el kilo y hoy vale U\$5. Si el armador mira los números: amortización, combustible, tripulación y participación de la tripulación en la producción, no le cierra. En lugar de salir a pescar gratis, deja el barco amarrado.

Por ejemplo, nuestra empresa propuso un convenio con el SOMU de Santa Fe para el emprendimiento que desarrollamos en el puerto de Santa Fe. Pero el SOMU Buenos Aires lo tiró abajo porque dice que tiene que regir el convenio nacional.

M: Sin detenerse en las razones, muchos se muestran “sorprendidos” porque es más barato y más simple llevar y traer cargas por camión entre Buenos Aires y Ushuaia, con tanto recorrido, que hacerlo en un barco.

C.P.: Claro, si se le saca el apoyo a los puertos del interior, la hidrovia sólo se convierte en granelera y se beneficia al camión sobre el barco; se ve más transporte de cargas terrestre. Ahora, desde el punto de vista de infraestructura y seguridad vial y ecología, cuál es el beneficio de tener miles de camiones llevando contenedores en la ruta?

M: Bueno, ahí hay miles de choferes que están trabajando.....

C.P.: Es que al no adecuarse el sistema a los cambios en la marina

mercante, se beneficia indirectamente al camión y se le da prioridad sobre el transporte fluvial o marítimo. Lo mismo sucede con el ferrocarril. Se permite extender los barrios de emergencia sobre las vías en lugar de usarlas, por ejemplo, para transportar los granos, y eso lleva a miles de camiones moviéndolos. Es un modelo que está equivocado y no nos quejemos del resultado.

M: Dicen los que saben que el argumento para evitar una mayor conflictividad es que siempre es mejor negociar con unos pocos gremios estables. De otro modo, el sistema termina siendo caótico..

C.P.: Me parece un argumento absolutamente perverso. Creo que hay que sentarse a discutir el modelo laboral. La ley de contrato de trabajo tiene 75 años, el mundo cambió...

M: Claro que con la ultraactividad de los convenios, para qué cambiar.

C.P.: Eso será bueno desde el punto de vista de mantener el statu quo, pero estamos detenidos en el tiempo y permite que se siga destruyendo la infraestructura y el país. La Argentina alguna vez fue capaz de construir puentes, ferrocarriles, rutas, puertos. Hoy no puede ni crearlos ni mantenerlos...

Algo se perdió y es el sentido común. Hay que empezar de cero, por ejemplo, en materia de reforma laboral, que existan gremios y asociaciones gremiales por empresa, por sector, por provincia, por puerto. ¿Por qué yo no puedo acordar con mi gente las condiciones laborales?. Y por qué el Estado se mete, si es un acuerdo de partes.

M: Pero de qué manera se controla que el sector empresario no abuse de los trabajadores....

C.P.: Pero estamos en el siglo XXI. La esclavitud está abolida, están los medios de comunicación, las redes, la información es permanente – aunque hiper informados o desinformados, pero ese es otro tema-.

No hay posibilidad de volumen de trabajo para aprender, eso tiene que ver con que, en función de los derechos adquiridos, se han creado tareas extraordinarias. Entonces, hoy, un maquinista de un barco, es una persona que anota en un libro de gestión las horas navegadas. Ahora, si tiene que cambiar un filtro de un motor o un líquido refrigerante, hay que pagarlo aparte. Acá se creó el concepto de que todo es un adicional. Se olvidó que el sueldo es un intercambio de dinero por trabajo.

M: Esta defensa en cuanto a que cada sector o región dentro de la actividad naviera pueda negociar sus convenios, tiene

que ver con la desregulación que promovía el gobierno nacional. Allí está el decreto 340 que de todos modos no avanzaba tanto....

C.P.: El decreto 340 era un buen parche. Pero insisto: es necesario encarar una modernización del régimen laboral argentino y dar de baja los convenios laborales, porque con estas condiciones nada va a ser rentable. Hay gente que sigue pensando que la plata crece de los árboles. Hoy el mundo es competitivo. Veamos el tema de la construcción naval y otros costos. Hay más buques chinos porque China fabrica a precios mucho más razonables que el resto. Hay más barcos paraguayos, porque, por ejemplo, para construir, Paraguay compra chapa en China y los astilleros no están obligados a comprar a un único proveedor argentino y pagar tres veces más.

M: Esto más allá de que ahora habilitaron comprar chapa en el exterior con más facilidad?

C.P.: Si pero con 100% de arancel. Esto, más los convenios laborales donde se mueve la industria naval, hace imposible construir

aquí. Mientras que en Paraguay la chapa puede estar U\$1,20/1,50 el kilo, dependiendo de la embarcación, aquí cuesta U\$4,50.

Cómo competir?. Y así los astilleros se lamentan.

Por ejemplo, hace un tiempo estuve en Vigo, visitando los astilleros que construyen pesqueros. Estaban justo terminando el tangonero Don Juan Álvarez – para la empresa argentina Conar-pesa y la gallega Wofco-. Mientras que allí el tiempo de construcción entre que ponen la quilla del barco hasta que sale a navegar -depende del proyecto- está entre 15 y 18 meses, aquí puede tardar tres años, a un costo que es el doble respecto a España.

M: No ve que la situación vaya a cambiar..

C.P.: El problema que tenemos en la Argentina, es que creemos que podemos salir de los parámetros del mundo y por eso estamos como estamos.

Me enoja una situación donde veo la realidad de un país que no quiere salir y que quiere vivir en el atraso. Me interesa que la Argentina se modernice y entre al panorama internacional.

Hidrovia

M: Cómo ve la situación de la navegación en el Paraná y en los ríos en general y el tema de la futura licitación de la VNT?,

Carlos Paz.: Hay que ver cómo sale el nuevo pliego, por lo que se vio en la licitación fallida anterior parece un parche grande. Nada más.

Por ejemplo, se limitó el calado a Santa Fe. A nosotros nos perjudica. La pulseada la ganaron las cerealeras porque en definitiva son las que pagan el mayor costo.

Por otro lado, se les exige el pago de peaje a los paraguayos al norte desde Timbúes, cuando ellos “balizan” por sí mismos, delante del remolcador, porque no confían en lo que hace el balizamiento argentino.

M: Históricamente Paraguay no ha querido pagar por las obras argentinas.

C.P. : Pero hoy están pagando. Y para qué?. Por ejemplo, entre La Paz y en La Curtimbre hay una varadura por semana. ¿Y qué hace Argentina para cambiar eso?. El peaje a Paraguay es una presión por pasar un territorio, pensado más en querer cobrar que en resolver el problema de la profundización en los pasos críticos. De hecho, hay embarcaciones hundidas que complican la navegación en pasos críticos, como es el caso de las barcazas que están hundidas en Derqui, Empedrado. La solución que se utiliza



es desviar el canal y listo. Es verdad que esta “estrategia” puede afectar mi negocio, pero independientemente de eso, la pregunta es: ¿Se hace algo para preservar la vía navegable?.

Por ejemplo, lo hecho para corregir el pasaje en el puente Chaco-Corrientes, tuvo que ver con la presión paraguaya, no por iniciativa de Argentina. Qué sucede en la boca del Bermejo?.

Más allá de que el tráfico es paraguayo; el río también es nuestro y cobramos peaje por ello y es parte del convenio de la hidrovia. En definitiva, si se analizan estos temas vemos que mientras otros países crecieron pensando en infraestructura, Argentina decreció pensando en cómo cobrar más impuestos. Hasta hace un tiempo

muchos desestimaban a Paraguay; invirtió en infraestructura, en puentes, ahora también en el corredor bioceánico, desarrolló su flota y sus puertos y dialoga con los países vecinos, Brasil, Bolivia y ahora las cosas son diferentes. Mientras tanto aquí se crean comisiones,

participan legisladores, se encomiendan estudios y gastamos muchos recursos en gente que analiza cosas que nunca se van a hacer.

Control

Paz destaca que a nivel del sistema de control fluvio marítimo, recién se está imponiendo el régimen simplificado con la modificación del Reginave pero todavía no se aplica. Critica el hecho de que la Prefectura siga siendo juez y parte con los certificados al habilitar, controlar y juzga después, sobre algo que primero aprobó. “Hay algo que no está bien ahí, no puede controlarse a sí misma”, dice. Parte del espíritu del nuevo régimen, por ejemplo, es habilitar a las empresas argentinas para tener certificados extranjeros. Todavía hay mucho tiempo que se toma Prefectura para analizar los expedientes, añade. “Para habilitar una embarcación existen las clasificadoras internacionales y si

es necesario habrá que crear como en su momento se planteó; un registro de buques argentinos con ingenieros navales argentinos que analicen proyectos de barcos argentinos y que controlen las construcciones y los proyectos sobre base de la ingeniería naval argentina. La Prefectura será en este caso un órgano de control, como es en cualquier parte del mundo, donde el país homologa algo que ya está aprobado por una clase”, explica.

Lo consultamos sobre alguna idea de que el control del tráfico pase al sector privado. “El control de tráfico tiene que estar regulado por la autoridad, no puede ser privado”, puntualizó Paz.

Qué hay bajo la superficie

M: Cuando hablamos de las nuevas generaciones de quienes trabajan en la actividad, cómo evolucionó el tema del buceo profesional, el salvamento y proyectos.

Carlos Paz.: En cuanto al recurso humano, tiene un problema similar al de la navegación. Desde que se sindicalizó el buceo, al gremio le importa más el dinero y no la capacitación de cada uno de los buzos y pone a todos en la misma bolsa. Entonces no importa el que trabaja bien o el que tiene experiencia. Todos tienen que ganar lo mismo y mucho, incluso los que no saben. Y el armador argentino -al que hoy no le va bien-, no tiene posibilidades de contratar servicios de buena calidad porque no le dan los números. Esta situación ha cambiado el paradigma del mercado. Por otro lado, sostener una empresa sin volumen de trabajo significa tener que aplicar los costos a la poca demanda. Y eso ha hecho que se eleven los costos en líneas generales, sumado a las cuestiones impositivas que son importantes. En este trabajo, el principal insumo es la mano de obra y el 50% del costo son impuestos.

M: Es decir que una empresa de salvamento no puede depender sólo de esperar una situación de rescate...

C.P.: El salvamento es algo eventual, que depende de un factor que tiene que ver con una cuestión del azar. Una situación de

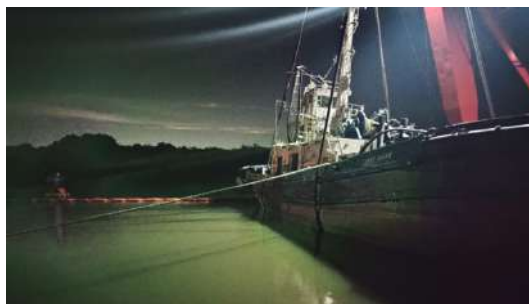


salvamento se da cada tanto tiempo y una empresa que se dedica a esta actividad, tiene una infraestructura que sostener. Por ejemplo, una empresa dedicada a buceo, para sobrevivir debe diversificarse. En nuestro caso, para sostener equipos a disposición para apoyo en obras en el agua, lo complementamos con el trabajo de desguace. De esta forma se puede mantener a la gente y los equipos en marcha.

M: En la licitación de la vía navegable troncal se quería incorporar como tarea del concesionario la extracción de unidades hundidas en el río, lo que impacta en el peaje. Hay mucho barco hundido en el río?

C.P.: No es solo los barcos hundidos en el río, en realidad Argentina tiene un atraso muy grande y una deuda con el medio ambiente en esta materia. Porque el país nunca suscribió a la Convención de Londres de 1989 de Salvamento que creó

la figura del medio ambiente como un bien salvable mas allá del buque. Pero nuestra ley de la navegación está basada en la Convención de Bruselas, que es post-Titanic, donde lo que se considera prioritario primero es la salvaguarda de la vida humana en el mar. Y, en segundo lugar, la recuperación de los bienes que tienen valor, o sea la carga o el buque. Y eso genera un conflicto de intereses. Como la ley de la navegación cree que el barco y la carga tiene un valor residual; estaba previsto que si el armador no reflota o no recupera la embarcación, esta puede pasar a favor del Estado, teóricamente porque hace un negocio. Pero eso no es así, con lo que se queda el Estado es con un pasivo ambiental y operativo. Es decir tener un obstáculo que puede o no cambiar la línea de navegación o puede generar al futuro un embancaamiento de una posible isla. Por más que la carga no sea contaminante, cualquier carga en volúmenes mayores cambia el medio ambiente del lugar donde está hundida. Ejemplo, el mineral de hierro que no está considerado un material contaminante. Algunas condiciones del fondo del lecho marino en el lugar donde se hunde una barcaza con mineral de hierro, pueden cambiar. Meter, por ejemplo, 1500, 2000 o 2500 toneladas de mineral de hierro en un punto crítico, va a cambiar las condiciones del agua, del



suelo en el lugar, y puede crear una diferencia de carga sobre el suelo que puede producir una acumulación y a futuro una isla. Así se está incorporando algo que impide el flujo natural de las aguas. Eso de por sí ya es un pasivo. Y además puede cambiar la condición química del agua: otro pasivo ambiental. Incluso se incorpora algo que a futuro va a obligar a hacer obras de infraestructura para cambiar esa situación o encarar un dragado. Ese es un pasivo operativo, que va a generar costos.

M: Es decir que para adecuarse a los tiempos hay que cambiar la legislación....

C.P.: Esto se podría resolver con una modificación de la ley



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

de la navegación que, primero, genere una gran dificultad para configurar un abandono a favor del Estado de cualquier bien que para alguien era un usufructo comercial. Esto teniendo que cubrir esa obligatoriedad con seguros de protection and indemnity P&I, como se hace en cualquier parte del mundo, que se va a hacer cargo en caso de que el buque no sirva más. Si el buque se abandona, y el armador va a recuperar su capital cobrando su seguro de casco y máquina, de carga; el P&I se va a hacer cargo de la remoción de esos restos, para que no se conviertan en un pasivo ambiental y operativo. Pero aquí hay muy pocos barcos que tienen ese seguro en el río. Solo los remolcadores y los barcos internacionales tienen seguro de P&I. Los barcos argentinos y las barcasas paraguayas no tienen que cumplir con esa obligatoriedad. Aunque las embarcaciones de bandera de Paraguay cuentan con ese seguro porque son las que más navegan, especialmente con mineral de hierro.

Es decir que justamente la ley argentina le permite al armador extranjero eludir su responsabilidad sobre el daño que está produciendo a la vía navegable, que estaría cubierto por el P&I, pero la ley argentina le permite sacarse el problema de abandonarlo. De todo punto de vista es una locura.

M: Quiere decir que es necesario tener un plan para remover las embarcaciones o chatarras hundidas...

C.P.: Primero hay que hacer un proyecto serio. Modificar la ley de navegación. Y allí la primera pregunta para hacer es: de todos los buques hundidos; cuáles son realmente pasivos ambientales y operativos y trazar un plan de remoción. Si el armador tiene seguro de P&I al momento de siniestro, que se haga cargo. Hay un caso emblemático: la barcaza de bandera argentina Cleopatra. (NdR: en la foto arriba). Se hunde en el río de la Plata en aguas comunes argentino uruguayas, a unas 10 millas de la costa, cerca de Juan Lacaze. La llevaba un remolcador de bandera uruguaya que tenía P&I. A los cinco días de hundirse muy cerca de la superficie le colocan una boya. Viene un yate americano que pasa por allí y como la boya se había cortado por un temporal, se la lleva por delante y se hunde arriba de la barcaza y se declara pérdida total.

El seguro de la barcaza o del remolcador tuvo que pagar la destrucción total y la remoción del yate y de la barcaza para que no vuelva a ocurrir lo mismo. Esto es porque su responsabilidad sobre el daño a terceros no termina nunca. Entonces le convenía sacarlo directamente. En la Argentina hay un montón de esos casos. La diferencia es que no sacan las embarcaciones hundidas. Ponen una boya y cobran por mantener el balizamiento. Entonces, el Estado argentino se queda con un pasivo enorme. Hoy debe



haber un total de 1200 barcos hundidos en territorio argentino, de los cuales 1000 son históricos, con 50 años hundidos que son chatarra, es decir que no existen más.

Los 200 restantes se podrían haber removido teniendo una ley de la navegación adecuada.

Muchos se ampararon en abandonar las embarcaciones; total después que las usufructuaron hasta el último día, si se hunden, no es su responsabilidad. Esto es como como usar un auto toda la vida y después dejarlo tirado en la calle para que se lo lleve la municipalidad local. La diferencia es que aquí se convierte en un pasivo ambiental y operativo. Pero de esos 200 barcos debe haber un 20% que seguramente tenían P&I y que podrían haber sido removidos, pero la ley argentina permitió que se evada esa responsabilidad.

Una segunda traba en esta materia, es la Justicia con todas las medidas cautelares. Esto es porque quedaron un montón de barcos parados y abandonados porque la justicia los tomó como garantía en los juicios laborales. La justicia cree que tiene un bien, un patrimonio, que en realidad es absolutamente inexistente. Porque un barco abandonado y sin custodia, y sin control, lo primero que hacen es saquearlo; hasta que un día se hunde. Y la garantía es un pedazo de fierro hundido que se convierte en un pasivo. La Justicia lo toma como patrimonio porque dice que lo tiene en el expediente como garantía de determinado juicio laboral. Así se pueden ver en Mar del Plata otra vez 16, 18 inactivos y así sucede en otros puertos, a los que se condena.

También pueden ser garantías de un crédito impago. Es toda una trampa judicial en la que entramos hace muchos años y que nunca se pudo superar porque no se reformó la ley. Como pasó con el Riachuelo. Allí finalmente un día dijeron “terminemos con esto y seguir eternamente con barcos hundidos”. De otro modo seguiría con esos 50 barcos hundidos. Donaron la chatarra que no valía nada, al Hospital Garrahan.

Hoy un armador para deshacerse de un barco tiene que pagar, como ocurre en cualquier parte del mundo porque la chatarra no tiene valor. El barco dado de baja y fuera de operatividad, es un pasivo, como parte del costo, que, por ejemplo, el armador

pesquero tiene que asumir para poder continuar con un permiso de explotación.

Por ejemplo, en Europa no es posible incorporar un barco nuevo en servicio si no se saca el barco de circulación con un certificado verde. Un certificado de disposición final que diga todo lo que se hizo con ese barco que se desafecta. No es posible dejarlo amarrado en un lugar hasta que se hunda. Entonces existen terminales de disposición final de buques donde el armador para poner su nuevo barco en servicio tiene que entregar su barco viejo, pagar para que haya posición final y obtener su certificado de libre deuda ambiental. Hoy aquí eso funciona en la pesca, porque se dieron

cuenta que algunos cambiaban el permiso de pesca y abandonaban el otro barco. Hoy a los pesqueros les dan un plazo para que puedan cambiar el permiso de pesca, a cambio de tener firmado un contrato de desguace. Ahora después, esos contratos de desguace hay que controlarlos y hacer un seguimiento.

Por ejemplo, nosotros todos los desguaces que venimos haciendo – hasta ahora cuatro – tienen el certificado legal de extinción del bien emitido por Prefectura Naval Argentina que controla desde el día 1 hasta el día en que el buque pierde la entidad como tal.

Adecuarse a las normas internacionales

Carlos Paz es miembro del comité ejecutivo de la ISU, International Salvage Union; una entidad que nuclea a las empresas de salvamento a nivel mundial. 50 son miembros plenos y otros 100 adherentes sin voto. Paz participa en las negociaciones sobre tarifas, contratos, condiciones, sobre la relación con la IUMI -International Union of Marine Insurance- y con el IG. La ISU maneja la relación directa con el International Group de seguros de P&I, con IUMI – la asociación de ajustadores y liquidadores de siniestros- y Lloyd Register, que es la principal reaseguradora del mundo y que maneja el valor y las condiciones de contrato y los valores básicos de las condiciones de Condiciones SCOPIC de salvamento marítimo, un régimen de compensación para operaciones de salvamento que involucra a los clubes de P&I. Estas nacen a raíz de la Convención de Londres 1989 y son las que establecen las remuneraciones de los salvamentistas cuando no hay valor recuperable. Cuando deja de ser un contrato comercial de rentabilidad para el armador o la compañía de seguro que recupera un barco y donde se debe hacer una disposición para que no se convierta en un pasivo. Allí se establece el valor de la hora de remolcador por HP, el buzo a la orden, la barrera flotante, el control de contaminación y donde se establecen valores de sostenimiento del sistema. Allí la ISU hace el seguimiento de esas tarifas y los acuerdos para los contratos tanto en el esquema Open Form como de BIMCO.

Uno de los objetivos es que no haya más pasivos ambientales a lo ancho y largo del planeta, dice Paz.

Entre los temas que preocupan a la actividad, dice, por un lado, está la siniestralidad de los portacontenedores y de los car carrier a partir del transporte de autos eléctricos y donde se han producido incendios espontáneos.

Por otro lado, preocupa las consecuencias de los cambios de rutas de las líneas. Por ejemplo, con el conflicto internacional en el estrecho de Omán, China está buscando una ruta alternativa por el

Ártico, la cual es muy peligrosa desde el punto de vista operativo y eso significa tener que disponer de medios de asistencia para salvamento en una zona que hasta ahora era inabordable.

Sobre la posición de la región en la materia, recuerda que tanto las leyes argentinas como uruguayas y paraguayas no contemplan el tema de los pasivos ambientales. Salvo cuando hay un club de P&I importante detrás y no se quiere quedar con la responsabilidad o no hay una chicana legal que evite enfrentarla. *“Al club le interesa resolver el problema porque en definitiva es un antecedente a futuro y puede significar un juicio de un tercero”*, señala. – como el caso del yate que se llevó puesta la barcaza hundida- *“En la región solamente las cosas se hacen bajo una presión muy grande. En ese sentido estamos atrasados”*, dice Paz.

Agrega que Argentina tiene deudas con la OMI en el sentido que nunca se promovió eficientemente la adhesión a las últimas convenciones internacionales que buscan evitar estos abandonos.

Pero cómo estamos en materia de respuesta ante un incidente con derrames?.

Para Paz, si hoy se registra un siniestro de gravedad, el sistema no está preparado frente a ese tipo de presión. *“Independientemente de que hay empresas, el sistema de control de prevención de derrames que tiene la Argentina atrasa mucho con respecto al mundo desarrollado”*, advierte.

Por ejemplo, en la Argentina, no hay obligatoriedad de extraer el combustible derramado. Recuerda que el incidente del Exxon Valdéz generó el OPA 90, que es el sistema bajo el cual se rige todo lo que tiene que ver con la respuesta financiera a emergencias en el hemisferio norte. Aquél incidente casi quebró a una de las petroleras más grandes de los Estados Unidos. Así el IG promovió el Fondo de Respuesta a Emergencias Ambientales con US\$1200 millones de apoyo inmediato ante un siniestro.

Quién es quién

Paz preside Raul A. Negro & Cia. S.A., dedicada a salvamentos marítimos y fluviales, refluotamientos, operaciones de remoción de restos náufragos, encara proyectos y planes de salvamento, buceo comercial e industrial en obras subacuáticas y portuarias, montaje y mantenimiento de instalaciones en el agua, oxicortes, dragados especiales, prevención, control y combate de contaminación, y desguace, entre otros. Actualmente cuenta con 2 bases operativas: una en el Puerto de Buenos Aires y otra en la Puerto de Santa Fé, con más de 40 empleados trabajando. En el puerto de Santa Fe - foto arriba- cuenta con 250 mts.de amarre, reparaciones, alistamiento y mantenimiento de buques – incluso pesqueros fuera de temporada-.

Un interesante proyecto de la oficina técnica en su base en Puerto Santa Fe, es que fue construida sobre el alojamiento y el puente de un barco histórico para Argentina - foto abajo-. Construido en Alemania en 1952 y bautizado como "Erica Hendrix Fisser ", se cree que ese carguero trajo a la Argentina armamento escondido bajo la carga en 1982 durante la guerra de Malvinas. Luego navegó bajo otros nombres en banderas paraguaya y boliviana. Ahora se manejará como oficina técnica, sala de reuniones y dormitorios para los visitantes.



**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

Indispensable para el puerto

La Autoridad Portuaria dice que avanza la licitación del nuevo Tecon de Santos. Será?

Para diciembre de este año, esta proyectada la licitación del Tecon Santos 10, futura megaterminal de contenedores y carga general de la margen derecha del Puerto de Santos, según señaló el director-presidente de la Autoridad Portuaria de Santos (APS), Anderson Pomini. El funcionario presentó el cronograma de proyectos de infraestructura del puerto y respecto a Santos 10, recordó que se trata de un plan que se viene debatiendo hace varios años y que incluso estaba incluido en la frustrada privatización de la APS. Hoy está bajo análisis del Tribunal de Cuentas Federal TCU, - lo que hace relativa la predicción de Pomini en cuanto a tiem-

pos-, aunque el funcionario confía en que avance en diciembre dado que se trata de un proyecto debatido y analizado por diez años y las objeciones jurídicas fueron declaradas improcedentes. Según el funcionario, los nuevos cuestionamientos no tendrían justificación y no debieran interrumpir el proceso hacia la licitación.

La ANTAQ, autoridad de planificación y control en materia de puertos y navegación del país, apunta a evitar la concentración de mercado. En una primera etapa, señala que los armadores que ya tienen terminales en el puerto no pueden participar. En el caso de que no haya interesados, en una segunda etapa, no habría esa restricción.



Tecon Santos 10, que prevé incrementar hasta 50% el movimiento de contenedores del puerto, - una necesidad a resolver desde hace tiempo ya que Santos está a tope- debiera ser la mayor concesión portuaria en materia de inversiones de Brasil, con más de U\$1.2 mil millones, y con capacidad para incrementar a 3,5 millones de teus anuales. El proyecto incluye cuatro muelles de atraque. Santos lo necesita.

Brasil: el volumen de los puertos

Interesantes datos del movimiento de cargas en los puertos de Brasil. En julio, los puertos brasileños registraron el mayor volumen mensual histórico. De acuerdo a la ANTAQ, se movilizaron 124,7 millones de toneladas un crecimiento de 4,16% en relación al mismo período del año pasado, un récord. El mayor volumen se dio en la carga de comercio exterior que movió 90,8 millones de tons., con un crecimiento cercano a 6%. Pero el cabotaje también tuvo un desempeño histórico. En el mes de julio se movieron 26 millones de tons. mejora superior a 2% respecto al mismo período de 2024. Mientras tanto la navegación interior movió 7,8 millones de toneladas. En el acumulado de enero a julio, el movimiento en los puertos fue de 780,4 millones de toneladas, 1,76% por encima del período de 2024.

Entre los productos más movidos sólo en julio, estuvieron los graneles sólidos- mine-

rales y productos agrícolas- con 61,4% y 76,6 millones de toneladas, 3,73% de mejora. En graneles líquidos, especialmente combustibles, con 28,8 millones de tons. y 6,38% de aumento. El movimiento de carga en contenedores fue de 13,9 millones de toneladas, - 1,3 millones de teus- con un aumento de 3,32%. La carga general llegó a 5,4 millones.

Los productos que mejor se posicionaron para el crecimiento de cargas fueron soja y residuos de extracción de aceite de soja y sal. La soja 21,72%, con 13,1 mill. de toneladas. Por otro lado, en julio el movimiento en los puertos públicos creció 4,32% y en las TUP, terminales de uso privado, algo más de 4%. Hubo un crecimiento espectacular en São Francisco do Sul (SC), con 51,04% moviendo 1,7 millones de tons. Entre los privados, Ponta Ubu en Espírito Santo lideró la expansión con 61,68% de mejora.

Más granos

La producción de granos de Brasil llegó a 350,2 millones de toneladas en la cosecha 2024/25, estableciendo un nuevo récord y un crecimiento de 16,3% frente a ciclo anterior, por soja, maíz, arroz y algodón que significan 47 millones de las más de 49 millones de toneladas de más en relación al período 2023/24.

El área cultivada creció 1,9 millones de hectáreas, pasando de 79,9 a 81,7 millones. Las mejores condiciones climáticas en la zona del Centro-Oeste brasileño - especialmente en Mato Grosso- fueron claves.

La soja encabezó el volumen de la cosecha con 171,5 millones, más de 20 millones de tons. por arriba del ciclo anterior. Con una productividad récord de 3.621 kg/ha.

Reporte muestra menor interés por buques con energía alternativa

Mucho se habla de la transición del shipping hacia energías alternativas, pero los datos de la plataforma AFI de DNV muestran que en el mes de agosto no hubo nuevos pedidos de buques con combustible alternativo por primera vez desde 2018.

Esta es una tendencia que se viene dando en los últimos meses según el portal de seguimiento de esta temática. En julio, se formalizaron 28 nuevos pedidos y se añadieron dos de LNG – en este segmento si hay buenas perspectivas-, pero en lo que va del 2025 fueron 178 el total de los buques que siguen la transición, casi 50% menos en comparación del mismo período de 2024. Según la plataforma, esto significa menos construcciones y menos interés.

De todos modos, según DNV, las previsiones a largo plazo son optimistas, ya que su Pronóstico Marítimo al 2050 proyecta que para 2028 se duplicará la flota de buques con energía alternativa, y pueda quemar unos 50 MToe (millones de toneladas equivalentes de petróleo) por año de combustible no fósil a 2030. Esto



representa una gran mejora en un período relativamente corto de tiempo, donde se espera que el LNG sea el combustible dominante y en segundo término, muy lejos, el metanol.

El cambio tiene vinculación con la producción de este tipo de combustibles. Se espera que, en materia de alternativos, haya una producción entre 70 y 100 Mtoe por año al 2030 y el shipping necesitará 25 millones o sea más de un tercio para alcanzar el primer objetivo de la IMO en materia de descarbonización de reducción de 20% en las emisiones de gases de efecto invernadero en ese mismo año.

Frente al apoyo de la ICS, algunas navieras alertan sobre resultados de regulaciones IMO

Un grupo de empresas navieras advirtió que las normas de cero emisiones netas planeadas por la Organización Marítima Internacional (OMI) podrían imponer costos significativos a la industria. Como es sabido, la OMI, se ha fijado el objetivo de cero emisiones netas para el transporte marítimo para mediados de siglo y el próximo mes pretende adoptar formalmente un plan que obligaría a los buques a pagar gravámenes por al menos una parte de sus emisiones. Estados Unidos ha criticado el Marco de Cero Emisiones Netas de la OMI, calificándolo de "impuesto global al carbono".

Según un reporte de Bloomberg, el sector se enfrenta a un pago de entre 20.000 y 30.000 millones de dólares anuales para 2030,

según informaron en un comunicado un grupo de navieras que representan a más de 1.200 buques. Esta cantidad podría acumularse hasta superar los 300.000 millones de dólares para 2035, si la flota mundial incumple los objetivos en tan solo un 10%, señalaron.

A pesar de la oposición de Estados Unidos, la mayoría de los países respaldaron la propuesta en una votación de la OMI a principios de este año. La International Chamber of Shipping que representa a más del 80% de la flota mercante del planeta, también apoya el plan.

Pero según el grupo de navieras que salió a criticar las consecuencias de las movidas de la OMI en ese sentido; el Marco de Cero



Emisiones Netas (NZF) no será eficaz para ayudar al transporte marítimo a descarbonizarse, según la estrategia anunciada en 2023 ni para garantizar la igualdad de condiciones. Se requieren modificaciones cruciales, incluyendo la consideración de trayectorias realistas, dijeron.

"Es esencial que el Marco de Cero Emisiones Netas (NZF) de la OMI implemente

medidas de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero GEI adecuadas para su propósito”, declaró el grupo de empresas, que incluye a Stolt Tankers, Frontline Plc y Bahri de Arabia Saudita. Añadió que las medidas deben evitar “cargas financieras excesivas y presiones inflacionarias para el consumidor final”.

El fracaso de la Organización Marítima Internacional (OMI) en adoptar nuevas normas de descarbonización provocará la fragmentación de los regímenes regulatorios a nivel mundial, lo que resultará en mayores cargas regulatorias y una competencia desleal para las compañías navieras, lo cual podría ser desastroso, según declararon altos ejecutivos y funcionarios marítimos el 17 de septiembre.

Se espera que los estados miembros de la agencia de la ONU voten sobre la adopción del Marco Net-Zero en una reunión de octubre, y su aprobación sigue siendo muy incierta, ya que Estados Unidos ha señalado que podría sancionar a los países que apoyan la regulación con aranceles y tasas portuarias.

“Hace tres o cuatro meses, habría tenido más confianza que hoy”, declaró Jan Dieleman, presidente de Cargill Ocean Transportation, en la conferencia principal de la Semana Internacional del Transporte Marítimo de Londres.

Entiende que no sería deseable que las regulaciones de la OMI se estanquen, ya que los gobiernos nacionales y regionales impulsarán sus propias regulaciones sobre emisiones marítimas de gases de efecto invernadero. Dieleman supervisa la flota fletada de la enorme trading estadounidense, compuesta por alrededor de 640 buques.

“La política estadounidense está generando distracciones y mucho ruido”, declaró Katy Ware, directora de asuntos regulatorios de la armadora londinense Zodiac Maritime, y añadió que espera que el marco se apruebe. “Muchas regulaciones regionales no beneficiarán a la industria”, dijo.

Los grupos del sector han advertido que un entorno regulatorio fragmentado añadiría burocracia a las operaciones diarias de las navieras y crearía condiciones de compe-

tencia desiguales, ya que la mayoría de las armadoras operan en el comercio internacional.

“Diferentes decisiones tomadas en distintos países, no funcionará para el transporte marítimo. Será un desastre”, declaró Emanuele Grimaldi, presidente de la International Chamber of Shipping.

Entre los ejemplos más destacados de normativas regionales, están las de la UE que ha ampliado su Sistema de Comercio de Emisiones para cubrir el transporte marítimo desde 2024, a la vez que ha impuesto las normas marítimas de FuelEU sobre la intensidad de los gases de efecto invernadero de la energía marina a partir de enero de 2026.

El precio medio mensual de carga de bunker de combustible para el fueloil con 0,5 % de azufre, -el tipo más común-, fue de U\$12,16 gigajoules en Singapur en agosto, en comparación con los U\$14,69 del GNL, según la calculadora de costos de combustible de Platts. El GNL se reduciría un 24 % hasta los U\$1,92 \$/Gj para los buques que navegan hacia o desde la UE.

Cómo se mueve la flota tanquera en las sombras

La flota de tanqueros rusos “en las sombras” utiliza una serie de métodos sofisticados para realizar las transferencias de carga buque a buque en el Golfo de Omán – un hub para el movimiento del crudo, especialmente el iraní- para evitar sanciones y ser detectados por los reguladores.

Si bien hay análisis de inteligencia en materia energética -como Vortexa- u otros de EE.UU. que sigue los movimientos de trasbordo del petróleo ruso en esta zona, la actividad aumentó en la medida en que los tanqueros pueden manipular sus datos de posicionamiento a través de nuevos sistemas. Un reciente artículo de Lloyd’s, muestra datos puntuales de casos de carga

que terminan en China o India de buques que decían estar en una zona y estaban en otra.

La evolución de estas prácticas enfrenta el continuo monitoreo de EE.UU. que quiere llevar la actividad de tráfico ilícito imponiendo rondas de sanciones para llevarlas a cero.

Así las movidas de las flotas en las sombras requieren más inventiva para evadir las detecciones, creando por otro lado, nuevos desafíos para el seguimiento de parte de profesiones especializados.

Hasta el momento hay una flota en las sombras de 142 buques tanqueros en el área. Muchos de ellos alteran sus AIS para



aparecer en ciertos lugares en el Golfo de Omán, pero en realidad, están haciendo operaciones de transferencia de carga en las inmediaciones o en los propios puertos iraníes.

Una recorrida por PortMiami, el puerto top en movimiento de cruceros, con nuevas tendencias

Ejemplo de cómo se recuperó una industria que vuelve a ser la preferida por el turismo

Es sabido que PortMiami juega un rol clave en el desarrollo económico del condado de Miami-Dade en el estado de Florida. Con más de 334.000 empleos directos e indirectos y una contribución anual de US\$61 mil millones, el puerto es la segunda fuente de ingresos, detrás de su aeropuerto internacional.

Conocida como la capital mundial de los cruceros, PortMiami sirve a millones de cruceristas.

Precisamente, en 2024, PortMiami recibió 8.2 millones de pasajeros.

Nunca está demás una visita a este centro del crucerismo, que a diferencia de otros puntos del globo, en general no es un punto más en el diagrama global de las líneas; sino que basa su desarrollo en el constante contacto con destinos próximos del Caribe y México y con nuevos desarrollos de las líneas, como terminales e islas propias. Todo esto, luego del congelamiento de la industria que como en otros tantos casos se dio por la pandemia del COVID.

Cruceros

Precisamente, Miami es un ejemplo del renacer de la industria de cruceros post pandemia, incluso se mueven más pasajeros hoy que pre COVID.

Se trata de un puerto elegido por las grandes navieras de cruceros para los circuitos regionales de viajes por el día, cuatro días y hasta una semana. Aquí la gente sale y vuelve. Con cada naviera invirtiendo en su propia terminal y cada una con su impronta tanto en diseño, decoración y mercado al que apunta – algunas como el caso de Virgin con su terminal construida hace dos años, con servicio dedicado a adultos sin niños- y varias de ellas con sus propias “islas



privadas” en el Caribe como una de sus escalas, totalmente preparadas para pasar el día a todo disfrute.

En esa tendencia, también están los buques más grandes, en el circuito con unidades de 6000 pasajeros, pero ya llegan a mucho más. Y allí tiene su mascarón de proa MSC, con los nuevos buques construidos en Francia – ya tiene cuatro de los world class y este año ordenó otros dos-. Precisamente, en nuestra visita vemos al gigante MSC World America de 333 mts. de eslora y 22 cubiertas para casi

7000 pasajeros y más de 2000 tripulantes. Como novedad, esta temporada la moderna terminal de Virgin - en la foto-será home port del Brillant Lady, su cuarto buque Virgin que costó 700 millones de euros. Distintiva la estrategia de Virgin Voyages - en la foto su terminal-. El Brillant Lady tiene capacidad para más de 2700 pasajeros y más de 1.100 tripulantes y donde el 93% de los alojamientos tiene vista al mar y el 86% contará con el innovador concepto de balcón transformable «Sea Terrace». Un buque de 277 mts. de eslora y 17 cubiertas con un espectacular programa gastronómico y de entretenimiento.

En nuestra visita tuvimos como anfitrión a Alfredo Pereira, gerente de relaciones públicas de PortofMiami.

Precisamente destaca lo que se puede ver como una tendencia que comenzó hace casi 10 años: cada línea de cruceros con su terminal – más allá de que el puerto cuenta con un espacio por si algún día se superan las llamadas- donde operan Royal Caribbean, Carnival, Norwegian Cruise Line, Virgin y MSC.

Detalla que cada una maneja su contrato con el puerto - donde se estipula un mínimo de movimiento que puede ser de un millón de pasajeros por año- aunque con un modelo de

negocios similar, pero donde el puerto también tiene que invertir y cobra por rentar el espacio y por cada pasaje. Una suerte de emprendimiento público-privado.

Cómo revirtió los años del COVID?: Con una vuelta más fuerte del interés de los cruceristas que ven unos días de vacaciones con todo incluido, superador y sin el stress de espera de aviones y hoteles y mucho disfrute para los distintos tipos de público. *“Con paquetes donde está todo incluido, es más conveniente para los cruceristas, se pueden visitar varias ciudades sin tener que tomar un avión. Al momento que usted llega al crucero, embarca y listo, tiene para entretenerse, comer y disfrutar los mejores paisajes y hay variedad en cuanto al tipo de pasajero, para adultos con niños que tienen espacios propios, es muy distinto al stress de tener que viajar en avión y desempacar las maletas en el hotel”*, dice Pereira.

Incluso en las terminales de Miami, un distintivo es el rápido embarque y desembarque, muy organizado. *“Cada uno tiene su horario para ingresar y aquellos que llegan*



en auto, estacionan y ya pueden acceder a la terminal y en minutos están en el barco”, añade.

El sistema ofrece paquetes de fin de semana, tres a siete días. Las principales rutas: Caribe y México. En el momento vemos un gigante de los nuevos de MSC que partió para el este del Caribe y que cuando vuelva hará el oeste. Precisamente la naviera con sede en Suiza quiere crecer aún más en Miami, con su terminal que puede servir a dos cruceros para 15.000 pasajeros simultáneamente. Siempre tiene un barco en el puerto.

Miami operan cruceros todo el año, aunque el fuerte sea de octubre a abril. Diciembre el mes de mayor ocupación donde puede haber hasta nueve barcos operando al mismo

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

tiempo. En abril pasado, el puerto llegó a tener 10 barcos y 70.000 pasajeros en un día.

La capacidad de las terminales puede variar entre 3000 y 7000 pasajeros, pero el objetivo es que sea un edificio de paso y no de “estadía”. Las terminales como vemos en el caso de Virgin, cuentan con su salón VIP. El salón principal cuenta con un diseño con estilo de palmera y con toques de arte distintivos -foto a la der.-.

También deben seguir determinadas regulaciones – especialmente las derivadas del cambio climático-. Precisamente en Miami, un punto crítico tiene que ver con el manejo del puerto frente a los huracanes. Allí se toman las normativas de preparación del US Coast Guard, tanto para el manejo de carga como de pasajeros. Situaciones en las que se debe cerrar y luego abrir el puerto a la operatoria de cargas, aviso para no apilar contenedores, bajar los boom de las pórtico, el cierre del túnel de acceso. “Hay cuatro fases, la más fuerte avisa cuando el frente está a 12 horas de llegar”, dice Pereira. Pero señala que en estos tiempos no han habido situaciones de cierre del puerto. Si se pueden dar demoras que tienen que ver con un re ruteo de los buques para evitar las tormentas, pero que no afectan al puerto

en sí, aunque generan cierta incertidumbre en el uso de las ventanas para atracar.

No es extraño que las terminales intercambien espacios en el caso de que no haya lugar o lleguen fuera de lo planificado, dice.

Un tema crítico cuando se empezó a planificar la vuelta a los cruceros, con la pandemia, fue la exigencia de las distintas líneas en cuanto al control sanitario y de prevención para los pasajeros. Según Pereira, ese tema sigue estando en cabeza de las compañías de cruceros.

Una tendencia a nivel global, es la exigencia de las líneas de cruceros al short power, es decir que al llegar al puerto, los buques se “enchufen” a la energía eléctrica del muelle. Miami lo hace y cuenta con terminales que ofrecen este servicio para lo cual la autoridad portuaria invirtió en infraestructura de plantas eléctricas y no quemar combustible. Hasta ahora pueden hacerlo uno o dos buques por terminal – de otro modo el gasto de energía sería enorme-, representando un gran avance.



Carga

Para Pereira, en materia de cargas los volúmenes son satisfactorios. El puerto supera en estos años el millón de TEUS movi-
lizados, quizá algo menos de los récords alcanzados durante los años de pandemia donde varios puertos del sur de EE.UU. no pudieron absorber más cargas y se derivaron volúmenes a Miami. Aquí operan las líneas top a nivel mundial.

En determinado momento, el puerto llegó a



Centro de Navegación

ARGENTINA



A la derecha, Alfredo Pereira junto a Betty Aguirre del equipo de Relaciones Públicas de PortMiami, nos acompañaron en la visita



mover buques de 15.000 teus pero normalmente, recibe embarcaciones entre 8000 y 9000 Teus, - dos pueden operar en forma simultánea- más la terminal de Seaboard Marine con servicios a Caribe y Centro y Sudamérica, que llega a manejar tres barcos al mismo tiempo, aunque de menor capacidad. Se trata de un puerto con origen de carga muy especializada en carga refrigerada y enfocado en frutas, vegetales, carnes y productos de la pesca de Latinoamérica y Caribe.

En cuanto a las inversiones en equipamiento se mantienen estables o en expansión. Cuenta con 13 pórticos y hubo reciente

renovación en RTG donde expande espacio. En materia de capacidad, se sabe que el puerto está en su máximo, pero maneja la carga en forma muy eficiente.

Durante la visita, asistimos a la preparación del traslado en barcaza de una de las pórticos desafectadas en una de las terminales oceánicas que va a la de Seaboard.

Para los cargadores de Latinoamérica y Caribe, entre las ventajas de operar en el puerto de Miami, Pereira destaca la profundidad de sus muelles, la conexión vial y especialmente ferroviaria – con tres líneas que se expande a cinco- y un movimiento de ingreso y egreso muy rápido. Agrega un

dato de gran interés – ver detalle aparte-: en las recientes semanas se anunció la construcción de un predio para desinfectar frutas y vegetales con haz de luz especial, lo que le da más tiempo de maduración a las cargas perecederas para ser colocadas en los puntos de venta para el consumidor, agregado a un tránsito muy eficiente entre puerto y aeropuerto que promueven este desarrollo.

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.

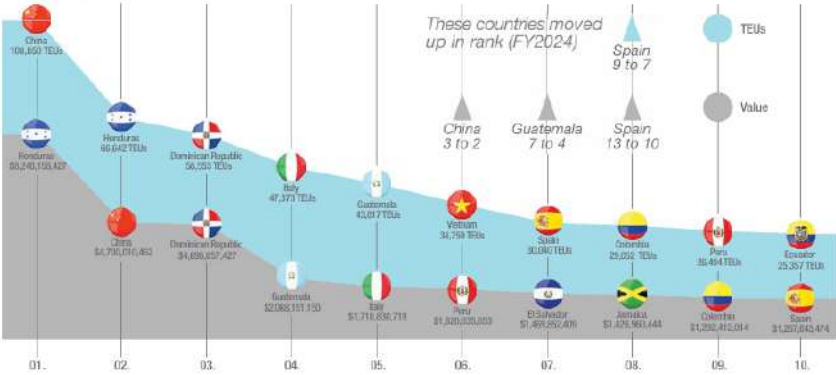
WWW.ITL.COM.AR



Estadísticas de Carga PortMiami

Top 10 Trade Partners: Overall

PortMiami's top 10 trade partners represent 420,938 TEUs (63%) with a value of \$27.4 Billion (FY 2024). Primary regions include: Latin America and the Caribbean, Asia and Europe.



OVERALL CARGO FACTS FY2024



Top 10 Trade Partners: Imports

	COUNTRY	TEUS
01.	China	107,024
02.	Italy	44,327
03.	Honduras	31,046
04.	▲ Vietnam	29,589
05.	Dominican Republic	28,467
06.	Guatemala	26,783
07.	Spain	24,676
08.	Ecuador	19,925
09.	Peru	17,905
10.	Colombia	16,936

	Country	Value
01.	China	\$4,462,488,767
02.	Dominican Republic	\$3,198,548,077
03.	Honduras	\$2,954,960,279
04.	Italy	\$1,521,379,679
05.	▲ Guatemala	\$1,033,427,167
06.	El Salvador	\$974,196,437
07.	Vietnam	\$884,687,213
08.	Spain	\$776,921,694
09.	Nicaragua	\$745,252,553
10.	Ecuador	\$604,729,052

Top 10 Trade Partners: Exports

	COUNTRY	TEUs
01.	Honduras	35,597
02.	Dominican Republic	30,086
03.	Jamaica	19,539
04.	▲ Guatemala	17,034
05.	▲ India	14,373
06.	Colombia	12,116
07.	El Salvador	8,767
08.	Peru	8,590
09.	Panama	8,491
10.	▲ Trinidad and Tobago	5,916

	COUNTRY	VALUE
01.	Honduras	\$5,285,198,148
02.	Dominican Republic	\$1,500,109,350
03.	▲ Jamaica	\$1,233,938,982
04.	▲ Guatemala	\$1,054,723,983
05.	Peru	\$1,018,326,328
06.	Colombia	\$812,875,957
07.	El Salvador	\$495,655,972
08.	▲ Spain	\$490,721,780
09.	Ecuador	\$449,019,584
10.	▲ Trinidad and Tobago	\$419,445,517

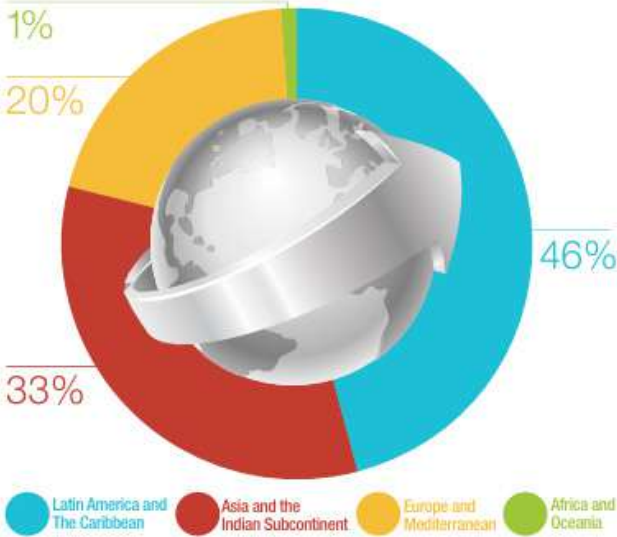
IMPORTS: 53%

Trade Balance

EXPORTS: 47%

Market Share by Region

PortMiami trades with 149 nations. Roughly 50% of all trade is with Latin America and the Caribbean.



Top 10 Commodities: Overall

	COMMODITY	TEUs
01.	Fruit & Vegetables	113,477
02.	Apparel/Textiles	96,196
03.	Machinery	83,810
04.	Furniture	69,065
05.	Iron/Steel/Aluminum	57,982
06.	Plastics/Rubber	52,973
07.	▲ Beverages	45,711
08.	Paper & Products	45,346
09.	Vehicle Parts	40,457
10.	Prepared Foods	37,337

	COMMODITY	VALUE
01.	▲ Apparel/Textiles	\$9,826,660,027
02.	Machinery	\$8,470,036,920
03.	▲ Jewelry	\$4,303,035,713
04.	▲ Fruits and Vegetables	\$2,956,699,475
05.	▲ Plastics/Rubber	\$1,696,453,922
06.	Iron/Steel/Aluminum	\$1,658,896,885
07.	▲ Cosmetics Pharma	\$1,599,278,438
08.	Furniture	\$1,544,585,533
09.	▲ Prepared Foods	\$1,189,179,754
10.	▲ Beverages	\$1,070,000,459

Fast Facts

These three commodities represent 293,483 TEUs with a value of \$21.2 Billion for PortMiami (FY2024).

01. Fruits and Vegetables

PortMiami serves as a key gateway for fruits and vegetables from Latin America and the Caribbean, supporting the supply chain that keeps markets stocked year-round. The Port reaches 70% of the US, in one-to-four days.



02. Apparel and Textiles

Apparel and Textiles has become number one commodity for PortMiami. The Port moves large volumes of clothing, fabrics, and other textile products sourced from countries in Central America, the Caribbean and Asia.

03. Machinery

Machinery is a key commodity for PortMiami due to its strategic location as a major gateway for international trade. Machinery used for construction, manufacturing and logistics is moved in and out of the Port across all regions.



Top 10 Commodities: Imports

	COMMODITY	TEUs
01.	Fruit & Vegetables	91,958
02.	Apparel/Textiles	57,831
03.	Machinery	52,566
04.	Furniture	51,633
05.	Plastics/Rubber	40,844
06.	Beverages	38,324
07.	Iron/Steel/Aluminum	26,598
08.	Paper & Products	24,667
09.	Ceramics & Glass	23,750
10.	Prepared Foods	22,308

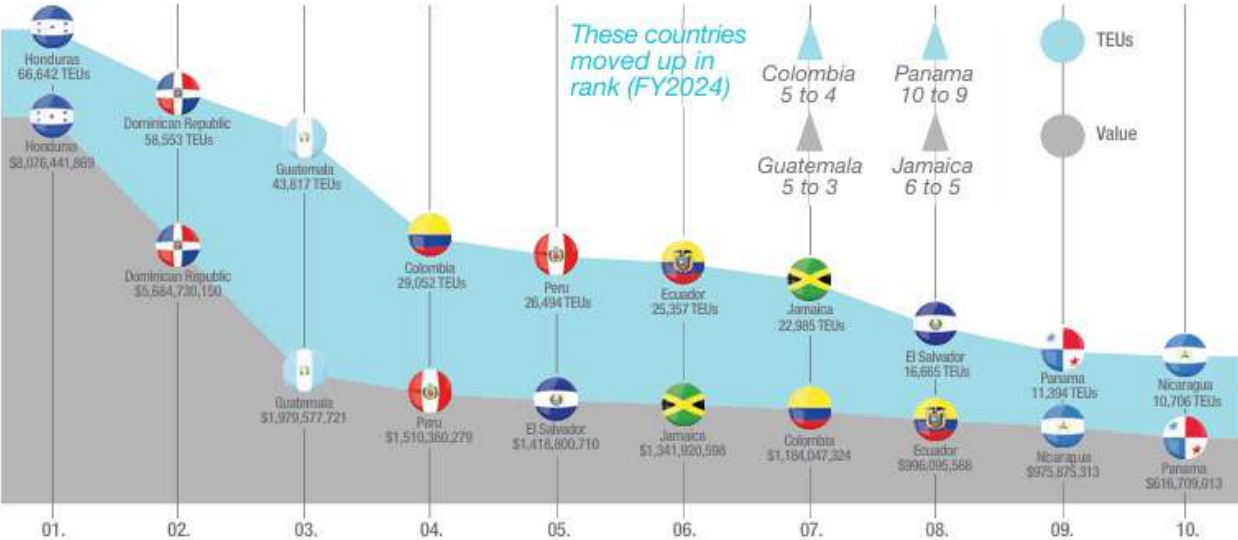
Top 10 Commodities: Exports

	COMMODITY	TEUs
01.	Apparel/Textiles	38,365
02.	▲ Iron/Steel/Aluminum	31,384
03.	Machinery	24,557
04.	Fruit & Vegetables	21,519
05.	Paper & Products	20,679
06.	Furniture	17,432
07.	▲ Prepared Foods	15,029
08.	▲ Plastics/Rubber	12,129
09.	Chemicals	10,336
10.	▲ Beverages	7,388

▲▲▲ Up from FY2023

Top 10 Trade Partners: Overall

Latin America and the Caribbean represents 46% of all trade with PortMiami – 346,382 TEUs with a value of \$26.7 Billion (FY 2024). Its top 10 trade partners represent 311,666 TEUs with a total value of \$24 Billion (FY 2024).



REGIONAL CARGO FACTS FY2024



595

Total Cargo
Ships Docked



346,382

Total
TEUs



\$26,710,125,850

Total
Value



3,381,488

Total
Tonnage



19

Direct Services
to the Region

Top 10 Trade Partners: Imports

	COUNTRY	TEUs
01.	Honduras	31,046
02.	Dominican Republic	28,467
03.	Guatemala	26,783
04. ▲	Ecuador	19,925
05.	Peru	17,905
06.	Colombia	16,936
07. ▲	El Salvador	7,898
08.	Nicaragua	6,456
09.	Mexico	6,306
10.	Jamaica	3,447

	COUNTRY	VALUE
01.	Dominican Republic	\$3,198,564,900
02.	Honduras	\$2,955,012,651
03.	Guatemala	\$1,033,672,878
04. ▲	El Salvador	\$974,196,437
05.	Nicaragua	\$745,252,553
06.	Peru	\$638,244,935
07.	Ecuador	\$604,729,052
08.	Colombia	\$479,645,994
09.	Mexico	\$292,198,550
10.	Panama	\$203,724,591

IMPORTS: 50%

Trade
Balance

EXPORTS: 50%

Top 10 Trade Partners: Exports

	COUNTRY	TEUs
01.	Honduras	35,597
02.	Dominican Republic	30,086
03.	Jamaica	19,539
04. ▲	Guatemala	17,034
05.	Colombia	12,116
06.	El Salvador	8,767
07.	Peru	8,590
08.	Panama	8,491
09. ▲	Trinidad and Tobago	5,916
10.	Ecuador	5,432

	COUNTRY	VALUE
01.	Honduras	\$5,287,046,511
02.	Dominican Republic	\$1,789,992,931
03. ▲	Jamaica	\$1,286,767,698
04. ▲	Guatemala	\$1,058,947,260
05.	Peru	\$1,034,606,689
06.	Colombia	\$841,671,011
07. ▲	Panama	\$509,959,942
08.	El Salvador	\$495,655,972
09.	Ecuador	\$454,258,303
10. ▲	Trinidad and Tobago	\$423,287,275

Se viene innovador nuevo centro de control fitosanitario y manejo de carga de frío para MIA y PortMiami



PortMiami y MIA en colaboración con Mandich Group, Cold-Link Logistics y Reveam, comenzaron a desarrollar el edificio de tratamiento fitosanitario y de procesamiento de la cadena de frío para los contenedores de carga refrigerada y pallets, almacenaje, distribución y otros servicios para perecederos. Será el primero de su tipo en el estado de Florida y el más grande del país, con sistemas avanzados de tratamiento y capacidad de inspección para los productos perecederos, utilizando sistemas no químicos del USDA. Se estima un costo de U\$141 millones y estaría operando en 2027. Mandich Group aportará U\$98.5 millones y el Puerto otros U\$9 millones mientras que el estado federal invertirá U\$33.5 millones. El edificio contará con 32.000 m2, podrá tratar unos 20.000 TEUs por año y acomodar más de 25.000 posiciones de pallet para almacenaje de carga refrigerada y congelada. Contará con un nuevo sistema aprobado por USDA de irradiación de plataforma electrónica de pasteurización de frío de Reveam. El mismo se muestra como clave para la extensión de la vida de los productos y de reducción de organismos que deterioran las frutas y vegetales. Además, este sistema, que evita el calor y los químicos, es ideal para productos de la pesca o lácteos, flores, especias, preparados y productos médicos. Para el manejo de la cadena de frío, el predio contará con altura de 50 pies de racks para almacenaje de carga congelada y refrigerada y distintos servicios para el manejo de carga de impo y expo, cross-docking, manejo de inventario, etiquetado, consolidación, reducción de temperatura, re palletización, entre otros. Otra de las ventajas, es que en este proyecto se integran las terminales de carga aérea y del puerto de Miami a través de corredores específicos de camiones refrigerados. Algo fundamental: reduce



¡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

los daños y demoras en inspección para más de 1.5 millones de tons de carga de frutas y vegetales, cada año. Asimismo, tendrá un impacto muy positivo sobre el medio ambiente, al reducir el uso de pesticidas usando una tecnología innovadora frente a tratamientos químicos.

Con sede en Atlanta, Georgia, Reveam está revolucionando los sistemas de seguridad de alimentos y la integración de la cadena de provisión a través de su plataforma Electronic Cold-Pasteurization® (ECP®). Su avanzada tecnología de haz electrónico, elimina pestes y bacterias, extendiendo la vida de productos

frescos. Reveam cumple con las regulaciones de productores, distribuidores y reguladores para responder a las demandas de las exigencias fitosanitarias internacionales, señalaron fuentes de MIA.

Por su parte, Mandich Group es una firma inversora y desarrollada de almacenaje de frío. Maneja nueve facilidades con 250.000 m2 en seis estados de EE.UU. Su división operativa, Cold-Link Logistics, cuenta con un almacén de temperatura controlada y soluciones para la cadena de provisión para más de 280 clientes de la industria de alimentos.

Un aeropuerto que no para de crecer

El aeropuerto internacional de Miami (MIA) es el de más carga internacional y el segundo para pasajeros internacionales de EE.UU. Es el que ofrece más vuelos hacia Latinoamérica y el Caribe que cualquier otro del país. Genera negocios por U\$181.4 mil millones y emplea en forma directa e indirecta a más de 842.000 personas, siendo la primera fuente económica del estado de Florida. Sólo en 2024 generó ganancias por U\$41,2 mil millones y más de 300.000 empleos directos e indirectos e inducidos en el condado de Miami Dade, el equivalente a uno de cada cuatro empleos locales. Los viajes por MIA aumentaron 7% en 2024 llegando a 56 millones de pasajeros – quinto a nivel mundial en su categoría- y en cargas el incremento fue de 9% moviendo tres millones de toneladas por un valor de U\$134.3 mil millones en negocios y con vinculaciones en más de 500.000 empleos.



El último año lanzó su plan de modernización por U\$9 mil millones que se espera completar en 2031.

En cuanto a la relación con la industria de cruceros, más de 766.000 viajeros llegaron al aeropuerto de Miami para tomar un crucero en el puerto, algo más de 9% del total de pasajeros de MIA. Los visitantes domésticos para hacer su crucero crecieron 10.4% y los internacionales 4.4%.



**CÁMARA DE ACTIVIDADES DE
PRACTICAJE Y PILOTAJE**

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

Tendencia de riesgos en el shipping. En cuánto ayudan las tecnologías?

Puede el uso de tecnologías sobrecargar más la tarea de los tripulantes de los buques, que ayudarlos a ser más eficientes?.

Esta duda aparece a partir de las conclusiones del reciente informe de Inmarsat Maritime: el Futuro de la Seguridad Marítima 2025; tendencias de riesgos del transporte marítimo global y perspectivas del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (SMSSM). Como puntos centrales allí advierte que el elemento humano es clave ante el aumento de la sobrecarga de información que representa un nuevo riesgo. Puntualmente, las cifras persistentemente altas de llamadas de socorro subrayan la importancia del factor humano, ya que la sobrecarga de información representa una nueva amenaza para la seguridad marítima, dice.

El informe de Inmarsat Maritime- una empresa de Viasat que impulsa la digitalización, la descarbonización y el bienestar de las tripulaciones de la industria marítima- revela que las llamadas de socorro en el mar



siguen siendo elevadas, lo que subraya el papel vital del factor humano en la seguridad de los buques.

Recordamos que esta compañía, desde su fundación en 1979, viene conectando a los buques en cualquier lugar, en cualquier momento.

Creada originalmente por la Organización Marítima Internacional (OMI) para desarrollar una red de comunicaciones por satélite para proteger la vida en el mar, fue el primer

operador de satélites en cumplir con la normativa del SMSSM cuando se introdujo en 1999.

Precisamente, el reporte puntualiza que el número de llamadas de socorro del SMSSM registradas en la red marítima de Inmarsat aumentó de 788 en 2023 a 801 en 2024, en línea con el promedio anual de 2018-2023 de alrededor de 800 llamadas.

Allí analiza el contexto de un año turbulento para el transporte marítimo internacional,



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

-  [tecplata](#)
-  comercial@tecplata.com
-  www.tecplata.com



con inestabilidad geopolítica, conflictos, fenómenos meteorológicos extremos, piratería y ciberataques que aumentan la presión sobre los operadores y las tripulaciones. Pero además de estos riesgos, señala que la gente de mar se enfrenta a retos de bienestar relacionados con el ritmo y el volumen de las nuevas tecnologías. *“Si bien la digitalización y la descarbonización son esenciales para el futuro de la industria, la rápida implementación de nuevos sistemas y requisitos de presentación de informes ha generado un problema de sobrecarga de información para la gente de mar; lo que pone de relieve la necesidad de que las nuevas tecnologías favorezcan, en lugar de sobrecargar, el bienestar de la tripulación”*, sostiene.

El informe insta a la industria a reconocer el papel fundamental que desempeña el bienestar de la gente de mar para minimizar el número de incidentes evitables en el mar. Recomendamos un enfoque de "factores humanos" para la gestión de datos que optimice la información, reduzca la duplicación y elimine los resultados contradictorios.

A este respecto, Peter Broadhurst, Vicepresidente Senior de Seguridad y Regulación de Inmarsat Maritime, afirmó: *«Los datos precisos tienen un inmenso potencial para transformar la seguridad marítima, desde el mantenimiento predictivo hasta los informes de accidentes y cuasi accidentes y el análisis del factor humano. Pero los datos deben empoderar a las tripulaciones, no*

abrumarlas. Necesitamos sistemas más inteligentes para capturar, evaluar y utilizar los datos de forma más eficaz sin sobrecargar a los marineros, que ya están sobrecargados de trabajo».

También enfatizó la necesidad de una mayor colaboración: *“Al compartir datos de seguridad*

anónimos, la industria puede crear un ecosistema confiable que fortalece la estandarización y las regulaciones, mejora las operaciones y protege el bienestar de la gente de mar. Juntos, podemos crear una de las iniciativas de seguridad marítima más poderosas para guiarnos a través de las presiones y los cambios que impactarán al transporte marítimo internacional en los próximos años”.

Inmarsat recomienda a profesionales marítimos, legisladores y partes interesadas en esta materia a explorar las conclusiones del Informe sobre el Futuro de la Seguridad Marítima 2025 y a apoyar la acción colectiva para salvaguardar la vida en el mar.

Detalles

El informe explora cómo la inestabilidad geopolítica, la perturbación climática, el bienestar de las tripulaciones y los desafíos de la digitalización están transformando el riesgo marítimo.

El año pasado fue muy fuerte en materia de desafíos para la seguridad marítima, dice Inmarsat.

Desde los ataques con misiles en el Mar Rojo hasta los tifones en el Pacífico y los ciberataques a la infraestructura portuaria, y la creciente presencia de la Flota Oscura, 2024 fue un año de crecientes amenazas para las operaciones marítimas, enfatiza. El informe vincula los datos de las llamadas de socorro con tendencias más amplias en

seguridad marítima, riesgos ambientales y vulnerabilidades operativas.

Desde Inmarsat puntualizan que su objetivo es impulsar un cambio significativo en la seguridad del transporte marítimo internacional y destacar el factor humano y la seguridad de la gente de mar. *“Buscamos generar reflexión e inspirar debate, arrojando luz sobre los incidentes anuales y las tendencias a largo plazo para impulsar la seguridad marítima”*, dice Broadhurst.

Reconoce que los datos del Informe de este año no son la panacea. *“Sin contexto, pueden inducir a error y confundir. Sin embargo, cuando se validan y se utilizan con criterio, pueden empoderar a los responsables de la toma de decisiones. Al colaborar y compartir datos anónimos, los reguladores del sector, los armadores y operadores, las aseguradoras, los sindicatos de marinos y otros actores pueden evaluar el rendimiento y tomar medidas proactivas para mejorar la seguridad”*, dice.

El informe detalla las llamadas de socorro por tipo de buque, antigüedad y región operativa que revelan patrones y riesgos emergentes:

-Los petroleros, graneleros y buques de carga seca representaron el 56,9 % de todas las llamadas de socorro.

-Los buques con 16 años de antigüedad enviaron la mayor cantidad de señales de socorro, seguidos de cerca por los buques nuevos, lo que pone de relieve los riesgos en ambos extremos de su ciclo de vida.

-Julio de 2024 registró el mayor número de llamadas, coincidiendo con el tifón Gaemi y los incidentes de seguridad en el Mar Rojo. Los buques más antiguos continúan presentando riesgos mecánicos y estructurales, mientras que los buques más nuevos enfrentan desafíos relacionados con la integración de sistemas y la capacitación de la tripulación.

El informe destaca la necesidad de un mantenimiento proactivo, el desarrollo

de las competencias de la tripulación y la alineación tecnológica.

Otro factor es la digitalización, que según Inmarsat está transformando el transporte marítimo, pero la fragmentación de los sistemas y la deficiente interoperabilidad

generan nuevos riesgos.

Las tripulaciones se enfrentan a una sobrecarga de datos y los ciberataques están en aumento, con más de 1800 buques atacados solo en el primer semestre de 2024.

México quiere ir por más ferrocarril

Según datos oficiales, en 2024 el transporte ferroviario en México movilizó 132 millones de toneladas de carga y 52 millones de pasajeros, lo que demuestra la fuerte posición del tren en la logística del país.

Precisamente, del total, se trata de 19% de la carga mexicana, aunque menos del 10% en pasajeros

De acuerdo con los datos del Gobierno de México, el ferrocarril es una opción 38% más económica por tonelada que el camión, con las reconocidas ventajas de poder tomar más carga y menores índices de accidentes. Los datos oficiales muestran que entre 2018 y 2022, se registró un promedio anual de 3.628 siniestros en transporte terrestre de carga, frente a 1.376 en el ferroviario.

Una reforma al artículo 28 constitucional hace casi un año, declaró al transporte ferroviario de pasajeros como un área prioritaria, impulsando la construcción de más de 3 mil kilómetros de vías exclusivas para reactivarlo, beneficiando, según el gobierno, a unas casi 50 millones de personas, mientras se reduce la huella de carbono y la saturación en



carreteras.

Asimismo, el gobierno mexicano propone una mayor supervisión sobre los concesionarios de carga para hacer al ferrocarril más eficiente y apuntando a un mayor desarrollo del intermodalismo.



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

Combilift y una iniciativa solidaria por su equipo elevador 100.000. A participar!!!

El fabricante irlandés Combilift, líder mundial en soluciones de manipulación multidireccionales y personalizadas de carga, llegó a otro hito en su historia al producir su equipo de elevación de carga número 100.000.

Para celebrar este logro, la empresa tuvo una iniciativa muy interesante: ofrece la oportunidad de ganar este exclusivo equipo a través de una competición especial: todos los beneficios se donarán al Fondo de Emergencia para la Infancia de UNICEF Irlanda. El equipo número 100.000 se presentó en la feria IMHX, donde los asistentes tuvieron la oportunidad única de ver este modelo de cerca.

Fuentes de Combilift señalaron que con su apoyo, pretende recaudar más de 100.000 € para ayudar a UNICEF a prestar ayuda urgente a los niños afectados por conflictos y desastres naturales, proporcionando apoyo vital donde y cuando más se necesita. *“Gracias a este fondo, UNICEF mantiene su posición como uno de los organismos de respuesta más rápida, trabajando en más de 190 países para prestar apoyo crítico,*

como agua potable, medicamentos, alimentos terapéuticos y escuelas temporales.

Cada entrada vendida no solo le acerca a hacerse con una parte de la historia de Combilift, sino que también marca una diferencia real en las vidas de los niños más vulnerables del mundo”, dijeron.

Asimismo, destacaron la oportunidad que pueden tener los participantes del concurso de poseer una parte de la historia de Combilift mientras se contribuye a una causa digna. El forklift multidireccional de oro que puede obtener el ganador, esta valuado en más de €60.000. Los tickets tienen un valor de £100.

Para acceder al sitio web del concurso: www.combilift.com/win-a-truck



“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



Cae el movimiento de contenedores en los puertos de EE.UU. ¿Tendencia?

La industria estadounidense del transporte marítimo de contenedores se encamina hacia lo que podría ser una de las caídas de volumen más significativas en sus seis décadas de historia, según el último análisis del reconocido experto en transporte marítimo americano, John McCown.

Los datos de agosto revelaron un ligero aumento interanual del 0,1 % en el volumen de contenedores ingresados en los diez puertos más grandes de EE. UU. Esto, tras una pausa temporal en julio, cuando los volúmenes aumentaron un 3,2 %. Mientras tanto, el volumen de contenedores egresados en agosto cayó un 2,6 %, continuando un patrón errático que registró un aumento del 2,0 % en julio y una disminución del 1,7% en junio.

Dice McCown, que el crecimiento marginal en los volúmenes entrantes en agosto se puede atribuir a una excepción para las mercancías en tránsito tras la implementación de los aranceles recíprocos revisados el 7 de agosto. Esto apoyó artificialmente las



cifras de agosto, ya que *“la gran mayoría de los contenedores que ingresaron a EE. UU. estaban exentos de los aranceles que entraron en vigor el 7 de ese mes”*, añade. Observa un marcado contraste entre los volúmenes de contenedores de EE. UU. y las tendencias mundiales del transporte marítimo. *“Las tendencias a la baja en las rutas estadounidenses se ven significativamente mitigadas por el aumento del volumen en otras áreas”*, señala McCown. Una prueba de esta divergencia es la cifra

de exportaciones del Lejano Oriente, que en julio establecieron un nuevo récord y superaron en un 6,3 % a las del mismo mes del año pasado. McCown observa que *“las cadenas mundiales de suministro de contenedores ya han comenzado a adaptarse y reconfigurar los patrones comerciales. Estados Unidos es un actor menos relevante en el comercio mundial hoy en día, respecto a lo que era antes de estas diversas iniciativas arancelarias y lo será aún más a medida que se implementen los planes*



LO PRIMO
DEPÓSITO FISCAL PRIVADO

BAJO TECHO SIEMPRE

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

anunciados”.

Por ejemplo, la Federación Nacional de Minoristas de EE.UU. ha revisado su proyección para 2025, y ahora prevé una disminución del 3,4% en el volumen total de carga importada. Si se considera que el volumen acumulado hasta agosto muestra un aumento del 3,1%, esta proyección se traduce en una disminución del 15,7% en los cuatro meses restantes de 2025 en comparación con los mismos cuatro meses de 2024.

Septiembre probablemente marcará el inicio de descensos más pronunciados, añade. En ese sentido, en una presentación reciente del director del Puerto de Los Ángeles, declaró que esperaba una caída del 10% en el volumen de importaciones en comparación con el mismo mes del año pasado. Los datos de reservas de contenedores respaldan esta perspectiva, con una disminución del 26% en las reservas de China a EE. UU. en la primera semana de septiembre, en comparación con el mismo período del año pasado.

La situación podría empeorar si los aranceles recíprocos, actualmente suspendidos,

sobre las importaciones chinas se implementarían a mediados de noviembre. *"Si se implementan estos aranceles, es muy probable que provoquen descensos más amplios en el ingreso de contenedores a EE. UU. desde China"*, advierte McCown.

Otra capa de complejidad es el próximo plan de tarifas de la USTR, dirigido a buques construidos en China u operados por transportistas chinos, que entrará en vigor a mediados de octubre. McCown describe esto como *"desplazar el volumen de contenedores relacionado con las rutas comerciales que involucran a EE. UU. hacia aguas desconocidas"*. Dado que estas rutas representan más de una cuarta parte de las millas globales de contenedores, se producirá un efecto dominó que se sentirá a nivel mundial, entiende.

La disminución proyectada representa un cambio sin precedentes para una industria que históricamente ha crecido a tasas superiores al PIB estadounidense, agrega. *"Para una métrica tangible que ha crecido consistentemente durante décadas por encima del PIB estadounidense, con frecuencia a dos, tres o incluso más múltiplos*

del PIB, es innegable la naturaleza inusual de una disminución real en el volumen de contenedores entrantes a EE. UU.", afirma el especialista.

Si bien el impacto inmediato en el volumen es cada vez más evidente, los efectos inflacionarios de los aranceles tardarán más en manifestarse plenamente en los datos económicos. McCown señala que *"no será hasta, al menos, cuando se publiquen los datos de inflación durante el cuarto trimestre que se podrá comenzar a evaluar con precisión el impacto inflacionario de los aranceles"*.

Concluye que Estados Unidos se enfrenta a una difícil disyuntiva: *«Cuanto más disminuya el volumen de contenedores ingresados a EE. UU., mayor será el impacto en el comercio y el crecimiento, pero menor será la inflación. Cuanto menos disminuya el volumen de contenedores entrantes a EE. UU., será al revés, más inflación pero menos comercio y crecimiento. Desafortunadamente, simplemente no hay un buen punto de partida en ese espectro»*

La carga china, llega por Vietnam e India?

En agosto, las importaciones de carga en contenedores de EE.UU. fueron de 2,54 millones de teus, 3,5% respecto al año pasado.

Puntualmente, las provenientes de 10 economías asiáticas clave llegaron a los 1,86 millones de TEU, marcando un 4,1% de crecimiento interanual. Más allá de ser China quien lidera el origen de la carga con casi 995.000 TEU, el número representó una caída respecto a este origen, de 5,5% para el período.

En cambio, el crecimiento desde Vietnam e India fue brutal, de 40,4% - con casi 261.000 teu- y 33% -con casi 90 mil -respectivamente. De allí la sospecha de desvío de carga China.

En cambio, los envíos de Japón y Corea hacia EE.UU. descendieron en casi 10% -191.000 teus- y más de 7% -32.000 teus- respectivamente.



De todos modos, si se toman los primeros ocho meses del año, las importaciones totales de EE.UU. desde estas 10 economías clave llegaron a 13,63 millones de TEUs, 3,5% de crecimiento interanual.

Cómo se construye una mejor relación del puerto con la comunidad

La presidenta del Consorcio de Gestión de Puerto Dock Sud, Carla Monrabal, expuso los planes y programas de dicho enclave, que vinculan a la comunidad portuaria con la sociedad de su hinterland.

La presentación fue realizada en el marco del webinar "Puertos y Ciudades Construyendo una relación sostenible", organizado por la Comisión Interamericana de Puertos de la OEA y que tuvo el apoyo de WISTA Perú y que también contó con las presentaciones de Teófila Martínez Sáiz, presidenta del puerto de la Bahía de Cádiz y de Pablo Genta Buzzetti, titular de la Administración Nacional de Puertos de Uruguay.

Presentada por el jefe de la secretaría de la CIP, Jorge Durán, Monrabal *-abajo en la foto-* resaltó el cambio de paradigma que se dio con la creación del Consorcio de Gestión hace seis



años que, dijo, fue clave para hacer más ágil la gestión y también en la relación puerto comunidad - *en la foto arriba-*.

Señaló que en sus años de gestión, esta relación marco un antes y un después, ya que además de mirar hacia el río, el puerto se focalizó también en la ciudad y su gente.

Se trata de un puerto que concentra muchas actividades económicas en un espacio de 455 hectáreas, con cuatro negocios principales, tratamientos, combustibles, areneras y el parque de contenedores.

"Especialmente al ser presidida por una mujer, la equidad de género y la relación con la comunidad portuaria es clave. Tiene



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 - 2º "A" - C.A.B.A.
Adm: 4313.1177 / 1168 Op: 4893.5533

que haber una estrategia o un plan director en ese sentido, donde el derrame de las actividades económicas del puerto esta muy vinculada hacia la comunidad, con modernización e infraestructura”, dice.

En los últimos años, un elemento sustancial en la estrategia de gestión por parte del equipo del puerto de Dock Sud, fue la aplicación de los objetivos de desarrollo sostenible, ODS, de Naciones Unidas. De hecho, fue el primer puerto en Argentina en certificarlos, agrega la funcionaria. *“Fue una herramienta de guía y gestión en los primeros años de mi presidencia, organizándonos desde adentro hacia afuera, escuchando todas las voces que querían participar de este proceso y también después de una valoración con la propia comunidad de Avellaneda”*, dijo.

Dock Sud es un “enclave portuario”, inmerso en medio de la ciudad. No hay manera de que un camión, contenedor o logística no pase por la comunidad, agregó.

Hace unas semanas, autoridades del puerto junto al gobernador de la provincia de Buenos Aires anunciaron que después de varios años, se inicia la ampliación de la terminal de contenedores Exolgan, para adaptarse y permanecer en el mapa mundial. *“Esto obliga a hacer una gran obra de infraestructura con nuestro concesionario, ampliando el muelle para la operación de barcos de 365 de eslora, primer puerto de la Argentina con esa capacidad. Este no es sólo el trabajo de un permisionario o de la autoridad portuaria, sino que además es un trabajo comunitario pensando en el derrame económico del puerto hacia esa comunidad”*, dijo.

En ese sentido, Morabal señaló que los mismos ODS llevan a que no haya posibilidad de que la comunidad mejore sin el objetivo de sostenibilidad y esto exige una institución fuerte, firme y fortalecida, empresas que inviertan; modernizar los circuitos para una mejor calidad de vida, con equidad y también como autoridad portuaria, encarando alianzas estratégicas para que el puerto funcione, así como la promoción de mercados. *“Todo esta relacionado”*, insistió.

Una clave en ese proceso, añadió, fue generar la Comisión de Género, *“esto también implica equidad en cuanto a inserción laboral”*, advirtió, destacando el área de responsabilidad social empresaria, para mitigar estos riesgos sociales y ambientales en un puerto donde siempre se piensa en fuerza, en tránsito de carga, vehículos, en contenedores, con carga que viene en camiones que en muchos casos hacen 1000 o 2000 km y que tienen que esperar en el área portuaria. *“En ese sentido nos faltaba bastante por hacer”*, dijo.

En cuanto a los programas que involucran a la autoridad portuaria y la comunidad, mencionó los educativos. Por ejemplo, en acuerdo con la municipalidad de Avellaneda, donde hay un fuerte anclaje

y el mayor vínculo, con interesantes avances, abriendo el puerto para que la comunidad conozca lo que se hace, con alumnos y gente joven que ni sabían que había un puerto de esta magnitud cerca de su espacio de educación. Precisamente, la Comisión de Género en una mesa de ideas, gestó programas con reconocimiento internacional. Monrabal destaca el “Formar para trabajar”. Para ello, primero se hizo una encuesta a los permisionarios, ya que debían estar involucrados, -porque son los que derraman la actividad económica con la propia comunidad-; sobre el tipo de oficios que necesitan y encontrar así salidas rápidas para trabajar. De hecho, muchas de las mujeres que podían incorporarse al



CADEFIP
CÁMARA DE DEPÓSITOS FIJOS ES PRIVADO

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

Trazabilidad, resguardo, flexibilidad y
optimización de costos



www.cadefip.ar



info@cadefip.ar

programa, son las que están todo el día atendiendo a sus familias o no han tenido la posibilidad de estudiar o hacer una carrera universitaria. Pero hay mucho oficio técnico que en corto tiempo puede aprovecharse, dijo.

En ese contexto, se desarrollaron dos grandes proyectos de “Formar para trabajar” para mujeres. Uno de soldadoras y otro de electricistas. El primero se hizo con el apoyo durante mucho tiempo del astillero Río Santiago y con la provincia de Buenos Aires y el Ministerio de Género de la provincia.

“Tenemos muchas egresadas, incluso aquellas que tenían limitaciones para dejar a sus hijos, las asistimos o les dimos contención para que este proceso evolucione. Hoy muchas de esas mujeres están trabajando en el Consorcio y con los permisionarios. Se trata de una herramienta que además hay que seguirla para que después concluya con la inclusión social que es el objetivo”, añadió Monrabal.

Estos programas incluyen acciones específicas para fomentar la integración y la igualdad de género, como el día de la niñez, charlas vinculadas al día de lucha contra el cáncer de mama, entre otros.

“Queremos que las actividades económicas del puerto se potencien, para que la calidad de vida del usuario y de la comunidad sea mejor y que estar cerca del puerto no sea algo negativo”, dijo.

Hoy el Consorcio de Gestión está avanzando en un proyecto de Plan Maestro para los próximos 30 años, incluyendo ejes transversales vinculados a lo que implica la comunidad y el recurso humano. Por ejemplo, en el puerto trabaja gente que vive a mucha distancia, cuando existe recurso humano local. *“Estos lineamientos se logran a partir de la interacción con instituciones, pensando que no podemos solos, que lo hacemos con los*



Integración con la comunidad. Una reciente visita de alumnos de escuela de la zona al puerto de Dock Sud.

permisionarios, con el municipio donde estamos insertos y con los alrededores, con los usuarios del puerto como son los armadores, con quienes además estamos pensando en acciones que tienen que ver con la sostenibilidad”, explicó.

Volvió a insistir que este cambio de paradigma tiene que ver con la decisión de encarar los ODS, ocho de los cuales fueron elegidos en un proceso de cara a la comunidad y que agregan valor y que ayudan a tomar conciencia sobre los conceptos de sostenibilidad.

Advirtió que en el contexto de una actividad económica que está rodeada de agua, el saneamiento implica implementar acciones de responsabilidad social empresaria, controlando el derrame de las aguas al río e implementar energía sostenible en la industria que rodea a la actividad portuaria que es también parte de un complejo transformador de energía, como el consumo responsable de las aguas. En ese sentido, el Consorcio también trabaja en la medición de la huella de carbono.

Para Monrabal, todo esto avanza en la medida en que se trabaja en las alianzas estratégicas, tal como lo marca el ODS 17, tanto a nivel municipal, provincial y nacional – en este caso el acuerdo con Aduana para mejorar la normativa que permite una menor circulación de camiones en las calles de la ciudad-, e internacional; lo que hace que la comunidad crezca mejor.

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

MEGATRADE

Seguí informado!

**Mira todo nuestro contenido
también en digital**



Ingresa a nuestro sitio web

www.revistamegatrade.com.ar