

Ingresa a nuestra web

Envianos un mensaje

Seguinos en nuestras redes



# El Newsletter de Revista Megatrade

Editado por Darío Kogan

Newsletter digital sobre la Cadena de  
Comercio Internacional

**COMERCIO INTERNACIONAL**

Estudiá en ICBC  Fundación



**CARGO  
SOLUTIONS**

**GRUPO ITL:**  
**OPERADOR LOGÍSTICO INTEGRAL**



Aeropuertos Argentina | CARGAS



Consorcio de Gestión  
del Puerto de Dock Sud

**LIEBHERR**



**WE ARE  
WORLD  
BUILDERS**

JAN DE NUL



**DP WORLD**



**TecPlata**

ARGENTINA AN ICTSI GROUP COMPANY



**SSA Marine**  
A Carrix Enterprise



**SERVICIO DE  
PRACTICAJE  
NÁUTICA DEL SUR S.A.**



**Lakaut**



**PRACTICAJE  
RIO DE LA  
PLATA C.T.L.**



**GRUPO  
MURCHISON**

**CaDeFiP**

CÁMARA DE DEPÓSITOS FISCALES PRIVADOS



**B2B Maritime SA**

## Contenedores: Volúmenes de carga e infraestructura necesaria, definiciones que hay que tomar

En qué medida la “lluvia de importaciones” en la Argentina es tal y que medida continuará a estos niveles en el 2026. Algunas fuentes nos señalan que ante la caída de la demanda local, algunos almacenes y centros de distribución se van colmando de stocks. Extraño para una época como la temporada de fin de año, que ya está cerrada; pero muchas empresas ya armaron su stock durante todo el año y tienen mercadería para tirar al techo, añaden algunas fuentes.

Al mismo tiempo, sin promover las exportaciones elaboradas, los volúmenes de contenedores en general siguen estancados. Esto lleva a pensar en el dilema del huevo o la gallina, para qué generar más infraestructura y

capacidad en puertos sino hay carga. Las limitaciones a la llegada de buques de contenedores más grandes, tiene que ver con el calado en parte y por otro, que no se pueden hacer más movimientos ya sea por la infraestructura, o por las decisiones de las navieras o porque Brasil se lleva más bodega porque la escala contribuye más, sea una embarcación de 12.000 o de 14.000 teus, de 332 mts o 366 mts de eslora....Será así?

Un tema que habrá que analizar bien en 2026, teniendo en cuenta la licitación del dragado y señalización de la VNT y las obras que se tienen que hacer en los canales de acceso a los puertos metropolitanos.

## Datos de la semana. Elecciones en CDA, litio en Rosario, operadores locales o internacionales para los remolcadores de Río Negro; problema con mareógrafo complica navegación

-La agrupación Nuevo CDA, encabezada por Rubén Pérez y Graciela Naz, ganó las elecciones del Centro Despachantes de Aduana. La elección de la lista opositora a la actual gestión, implica un cambio institucional fuerte y un desafío para lo que es una de las entidades madre del comercio exterior argentino.

-Interesante carga para el puerto de Rosario, que está moviendo muy buena parte del litio del NOA.

-Más allá del debate sobre si para las instalaciones de licuefacción y los gaseros se ubicarán en Punta Colorada o San Antonio en Río Negro, ya hay gente posicionada localmente para ganar el millonario negocio de los remolcadores marítimos. Ya sea como meros intermediarios - dado el escaso poder financiero- o poniendo per se los costosos equipos que se necesitarán para mover esos buques, la pugna será fuerte. Una actividad que puede revolucionar la escuálida marina mercante argentina.

-Siguen los problemas en el funcionamiento del mareógrafo de Oyarbide, clave para la previsión en las condiciones para la navegación del sistema troncal. Necesidad de resolver esta demanda de larga data que sigue olvidado entre las prioridades.

## ANPyN avanza con la licitación de la VNT con un organismo de la ONU como aval

Covuntura

Un comunicado de la ANPyN puso de relieve el respaldo de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo UNCTAD, para el avance de la licitación de la vía navegable troncal. Allí se anunció la apertura del Proceso de Observaciones Previas a los proyectos de Pliego de Especificaciones Técnicas y de Bases y Condiciones Particulares para la concesión de la Vía Navegable Troncal, “con el respaldo técnico y jurídico de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) que le aporta transparencia, garantía de participación y competencia al proceso”, dice el ente.

Será la UNCTAD suficiente “supervisión”, como paraguas?. En la actividad se la reconoce más en lo que tiene que ver con el expertise en puertos, pero hoy no tanto en materia de vías navegables, donde algunos especialistas hablan de PIANC como ente internacional rector en cuanto a recomendaciones en la materia. Al anunciar la apertura del Proceso de observaciones previas a los proyectos del Pliego, la ANPyN advierte que se trata de una instancia de participación para recibir aportes y observaciones de cara a la nueva licitación de la concesión de la Vía Navegable Troncal (VNT). El organismo estableció un plazo de diez días para que los actores del sector privado y la ciudadanía en general presenten sus contribuciones.

“Una vez finalizado el plazo de recepción, las áreas técnicas de la Agencia avanzarán con el análisis formal de las sugerencias recibidas. La Gerencia Legal y la Gerencia Técnica de la ANPyN tienen el mandato de elaborar un Informe Final, consignando los principales aportes. Tras completar esta nueva instancia de cara a la sociedad, la ANPyN procederá a la elaboración de los pliegos finales, y se avanzará con el llamado a la nueva Licitación Pública Nacional e Internacional, a riesgo empresarial y sin aval del Estado. Resultado del diálogo con los usuarios, las provincias y el sector productivo, y tomando las recomendaciones del organismo especializado de la ONU, los pliegos determinarán una nueva etapa para la logística argentina, con un sistema más moderno y una sensible baja de costos”, señala el comunicado.



### Entidades

En este contexto, consultado el presidente del Centro de Navegación, Julio Delfino, señala positivo que se van dando los pasos que acercan a una compulsa que debiera dar “con un nuevo concesionario que deberá ser competitivo y brindar un coeficiente de peaje mucho más económico que el actual, con el plus de comprometer obras y aggiornamiento acorde a las necesidades que la vía troncal requiere”.

Al mismo tiempo, una nota de las entidades que vienen impulsando la renovación de la concesión bajo riesgo privado de la hidrovía, y que promovieron el estudio de Latinoconsult como base de los pliegos, - que de todos modos no se tuvieron demasiado en cuenta- se manifestaron en respaldo al proceso que esta desarrollando la ANPyN. Se trata de la Unión Industrial Argentina, Bolsa de Comercio de Rosario, CIARA-CEC, Cámara de Puertos Privados Comerciales y Cámara de Actividades Portuarias y Marítimas que “expresan su firme respaldo al avance del proceso de licitación de la Vía Navegable Troncal de la Hidrovía Paraguay-Paraná”. Agregan que “el proceso en curso se desarrolla en un ámbito técnico e institucional transparente, coordinado por la Agencia Nacional de Puertos y Navegación, que ha promovido un trabajo participativo con provincias, usuarios, especialistas e instituciones y que ahora agrega un Procedimiento de Observaciones a los proyectos de pliego. Este esquema ha permitido construir consensos sólidos y reunir aportes clave para definir una vía navegable moderna, eficiente y sustentable. Por otro

lado, la participación de la UNCTAD como organismo de asistencia y supervisión internacional aporta garantías adicionales de rigurosidad y alineamiento con estándares globales en cada etapa del procedimiento”, señala el comunicado.

Agrega que una vía navegable más eficiente y previsible es esencial para mejorar la competitividad del comercio exterior argentino en general y del sector agroindustrial e industrial en particular, reduciendo costos logísticos y fortaleciendo la capacidad exportadora del país. “Se trata de una infraestructura estratégica de largo plazo,

cuyo desarrollo no puede demorarse. Están dadas las condiciones para avanzar y concluir un proceso licitatorio competitivo, de modo de contar con la adjudicación lo antes posible y asegurar previsibilidad para todos los actores vinculados al sistema. Como entidades del sector estaremos analizando en detalle los pliegos y realizaremos todos los aportes necesarios, tal como hemos venido haciendo durante el proceso de consultas, con el fin de contribuir en la definición de un pliego verdaderamente competitivo, transparente y alineado con las necesidades de nuestra actividad” cerró.

## Informe sobre la audiencia pública sobre Gestión Ambiental de la hidrovía

Recordamos que el mes pasado la ANPyN cumplió con uno de los pasos en el proceso, al publicar el informe técnico final de la audiencia pública donde se puso a consideración el Informe de Gestión y Evaluación Ambiental de la Vía Navegable Troncal (VNT), en el contexto del llamado a Licitación para la concesión de la hidrovía.

Durante la audiencia hubo 136 exposiciones orales, en representación de organismos nacionales, provinciales y municipales, entidades académicas, cámaras empresariales, asociaciones profesionales, organizaciones no gubernamentales y público en general, y se recibieron 48 presentaciones escritas remitidas durante el procedimiento, dice la Agencia.

Agrega que algunos oradores abordaron cuestiones, en sus alocuciones, que no guardan relación con el objeto de la convocatoria. Es el caso, por ejemplo, de la apertura del Canal Magdalena.

Es evidente que la autoridad se apoya en los considerados de las entidades privadas que vienen impulsando la nueva licitación de la hidrovía con peaje a riesgo privado, - a estas alturas aparecen con el compromiso obligado más allá de que no estén de acuerdo con algunas definiciones oficiales-.

Por razones de espacio destacamos algunas de las argumentaciones de la ANPyN en el informe, frente a los planteos presentados.

Sostiene que en la audiencia: “Se ha puesto de resalto el carácter trascendente que tiene la VNT como infraestructura estratégica por la cual se transporta el 80% de las exportaciones de la República Argentina; la eficiencia que posee la navegación fluvial en tanto resulta ser menos contaminante que el transporte terrestre;



la importancia de los planes de gestión ambiental ya implementados, en cuanto al monitoreo, control de sedimentos, fichas ambientales y nuevas estaciones de medición; como así también, la permanente actualización de los planes ambientales, así como su seguimiento constante. Se ha subrayado la importancia del aumento de estaciones de monitoreo de agua y sedimentos y la necesidad de equilibrar el desarrollo industrial y la sustentabilidad ambiental”.

Asimismo, los funcionarios de ANPyN encargados del informe, rechazan con distintos argumentos, el planteo de algunos expositores referidos a la nulidad, rechazo e impugnación de la audiencia y se dan argumentos que derriban los reclamos respecto a que las obras afectan el nivel del agua, la pesca artesanal, y que no es válido que el movimiento de los grandes buques genere derrumbamientos sobre la costa.

“Una expresión recurrente en las exposiciones fue “las embarcaciones deben adaptarse al río y no el río a las embarcaciones”, haciendo referencia a que el río no debería dragarse para permitir la navegación de buques que, debido a su calado, no podrían navegar con profundidades naturales. Por el contrario, se deberían emplear embarcaciones cuyo calado les permita



## Tendencias

navegar sin necesidad de dragados, como por ejemplo los convoyes de barcazas. La gestión de dragado y señalización de la vía navegable garantiza la seguridad náutica para todas las embarcaciones (incluyendo pequeñas embarcaciones de pesca o recreo). Un canal bien mantenido por un lado minimiza el riesgo de varaduras u otros acaecimientos y por otro minimiza el número de buques navegando. Estos dos aspectos son clave a la hora de ponderar el impacto ambiental que podrían producir los riesgos ambientales identificados en los EsIA (estudios de impacto ambiental) realizados. La experiencia del mantenimiento de canales, que se remite hace más de 149 años, ha demostrado en las últimas décadas que, con sus debidos estudios técnicos y controles correspondientes, el dragado es una actividad técnica manejable, que ha sostenido el flujo comercial sin colapsar el ecosistema, siempre bajo el amparo de los estudios técnicos y sus correspondientes planes de gestión. La VNT es una infraestructura estratégica que integra cientos de miles de puestos de trabajo, decenas de años de inversión público-privada con más de 79 puertos que prestan servicios a lo largo de la misma, y no menos importante da soberanía logística al País. Es por ello que una gestión adecuada asegura que esta infraestructura vital no solo sea eficiente para el comercio, sino que también cumpla con los estándares ambientales, de seguridad en la navegación, sin afectar los demás usos del río, tal como el turismo, el manejo y distribución del agua potable, el esparcimiento, el entorno físico y las demás actividades antrópicas relacionadas con su utilización, y sin que todas ellas se desarrollen en detrimento de la preservación de la biota. La gestión del dragado actual, como en el resto de las vías navegables y puertos internacionales es una herramienta técnica indispensable que permite la adaptación de un modelo de transporte aceptado por todo el comercio internacional, más limpio, seguro y eficiente, garantizando la funcionalidad logística y la protección de las comunidades ribereñas”, argumenta el informe.

Agrega que para futuras actualizaciones del Planes de Gestión Ambiental (PGA) se tendrán en cuenta las mejores tecnologías disponibles que promuevan a una actividad con el mínimo impacto ambiental negativo posible en materia de dragado, que asegure la continuación y mejora continua de un modelo de gestión ambiental de alta calidad.

Añade el informe que algunos expositores plantearon la ausencia de un Estudio de Impacto Ambiental de la



VNT actualizado o la falta de una Evaluación de Impacto Ambiental o de una Evaluación Ambiental Estratégica, y se mencionó la situación particular de ciertas obras de dragado en diferentes sitios de la cuenca. Asimismo, expresaron que los documentos puestos a disposición en la presente audiencia pública no representan un Estudio de Impacto Ambiental actualizado. Recalaron que desde hace un siglo la cuenca hídrica se explota sin estos procedimientos

La ANPyN rebatió esos argumentos: “Como es de público conocimiento, las actividades de dragado existen desde hace 149 años, y la profundidad actual a la que se mantiene la VNT fue alcanzada en el año 2006. En el año 2021 se le encomendó a la Administración General de Puertos (AGP) la tarea de mantenimiento de dragado, señalización, control hidrológico e hidrométrico de la VNT. Previo a ello, la actividad estaba en manos del sector privado. En este marco contextual, se realizaron Estudios de Impacto Ambiental con sus correspondientes Planes de Gestión Ambiental, con la actividad ya en curso. Como fue relevado por el mencionado Informe N° IF-2025105690616-APN-DIYDP#AGP de la Dirección de Infraestructura y Desarrollo Portuario de la AGP. Es a todas luces evidente que la información considerada para la gestión ambiental de la VNT es pertinente, profusa y actualizada. No obstante, es imprescindible destacar que se trata de una actividad que se encuentra en ejecución desde hace más de un siglo y a una profundidad alcanzada desde hace casi dos décadas. Se efectúan relevamientos y monitoreos de forma permanente, así como también la Administración procura contar con las mejores prácticas disponibles en materia de prevención de impactos negativos, evitando generar daños ambientales y en miras a producir información actualizada y adecuada. Para ello, conforme se sometió a la ciudadanía, se llevan a cabo campañas de monitoreo del estado del agua de la cuenca hídrica, entre otras”. Es en este mismo sentido que, desde la ANPyN, considerando su reciente creación y, por lo tanto, su reciente responsabilidad de velar por la correcta gestión

ambiental de la VNT se consideró relevante llevar cabo una instancia de participación ciudadana que tenga por objeto la puesta en común de las medidas adoptadas, su conocimiento y la consulta al público respecto de sus resultados. Todo ello, en miras a consolidar la información ambiental actualizada para la adecuada gestión de la VNT. Así, se pretende brindar una instancia institucionalizada de consulta y participación ciudadana temprana en los términos del Acuerdo de Escazú, art. 7 (Ley 27.566), y escuchar las observaciones volcadas en esta Audiencia Pública para la continua mejora de la gestión ambiental de la vía, añade el informe.

*“El análisis de los estudios ambientales recopilados y las conclusiones a las que se ha llegado a lo largo del tiempo se encuentran enumerados en el informe realizado por la AGP (Documento 2 - IF-2025105690616-APN-DIYDP#AGP). De allí puede obtenerse una visión consolidada del estado ambiental de la VNT, a partir de la experiencia y los datos que maneja esa Administración. En este sentido se aportan las conclusiones generales de los estudios disponibles, propios y de terceros (empresas privadas y universidades públicas), y una visión unificada del estado ambiental actual de la VNT.*

*La AGP, en calidad de concesionario actual de la VNT, realiza muestreos anuales, con sus correspondientes estudios de laboratorio, para evaluar la calidad de los sedimentos en general y en particular de aquellos movilizados durante las tareas de dragado. En todos los casos, así como los informes de monitoreo de sedimentos realizados por Hidrovía SA, se demuestra que todos los sedimentos evaluados en los sitios que fueron dragados clasificaron como de clase 0 o 1, de libre disposición. Esto indica que no presentan características que puedan representar un riesgo para la biota ni para la salud humana”, dice.*

En cuanto a las herramientas tecnológicas para el monitoreo de las aguas y el clima, se señala que en la actualidad la Agencia dispone de un Centro de Monitoreo y Gestión de la VNT (Sistema SiMon) donde se consolida la información de distintos sensores donde converge la información obtenida en cinco Puntos Remotos de Monitoreo (PRM), ubicados en sitios estratégicos de la vía navegable donde se concentra el mayor tráfico. Los mismos están instalados en Rosario, San Lorenzo, Zárate, Brazo Largo y Corrientes, están equipados con sistemas de identificación automática, para conocer la identificación, rumbo, velocidad (entre otros datos) de los buques que se detectan a lo largo del

canal; radares, para detectar los buques que no emiten su identificación en forma automática; cámaras de doble espectro, para visualizar en cualquier condición de luz o climática los buques que navegan en torno al punto de control; y estaciones meteorológicas equipadas con torres y antenas. A su vez, existen cinco boyas multiparamétricas en diferentes puntos: Canal Brown, Zárate, Guazú, Rosario y San Lorenzo. Estas boyas permitirán el monitoreo y procesamiento de datos en tiempo real. Desde el Centro de Monitoreo y Gestión de la VNT y con esta tecnología, se posee la capacidad de identificar y monitorear buques, remolcadores/empujes de trenes de barcas y embarcaciones menores en la VNT y conocer las condiciones de navegación, hidrometeorológicas.

Asimismo, se encuentran publicados cincuenta y cinco hidrómetros a lo largo de la VNT, a partir de los cuales se miden los niveles de agua, algunas de las cuales cuentan además con sensores de viento y visibilidad, dice el informe.

*“Cabe destacar que las tareas antes mencionadas cuentan con un mantenimiento, ampliación y mejora constantes, con el objetivo de mantener el sistema con un alto nivel de confiabilidad, aumentando el control y la seguridad en las vías y áreas navegables. Finalmente, se tomará en consideración la propuesta de un diseño de integración de las estaciones de monitoreo ambiental y/o sensores remotos a lo largo de la vía navegable a una red, para constituir un sistema organizado, dinámico e integral de medición, almacenamiento, transmisión y procesamiento de datos”, cierra.*

## Balance de Prefectura Naval en encuentro del Timón Club

Navegación

El Timón Club celebró su encuentro de cierre del año, con socios vinculados a la actividad naviera, portuaria, y de la logística del comercio exterior. Este año, las palabras de brindis las tuvo el Prefecto Nacional Naval, Prefecto General, Guillermo José Giménez Pérez, quien había sido invitado a exponer previamente sobre la situación de la fuerza de seguridad – en la foto junto al presidente del Timón, Jorge Alvarez-.

Entre los destaques de las palabras de Giménez Pérez, resaltó el respaldo a la fuerza tanto de la ex ministra, Patricia Bullrich que recientemente dejó el cargo para pasar al Senado de la Nación, como por su sucesora – quien era su segunda- Alejandra Monteoliva. Asimismo recordó el pedido de replanteó del ministerio en cuanto a determinadas pautas, como la desregulación, la reformulación de cuestiones normativas que ya se dieron desde la Ley Bases hasta regulaciones puntuales vinculadas a la actividad, lo que exigió todo un trabajo de análisis – una de las ideas de la conducción de PNA fue consultar a los ex titulares de la fuerza- con la exigencia de reformular normas que había quedado vetustas, e incluso poner en blanco sobre negro actividades de PNA que realiza pero que no estaban plasmadas en normas como lo que tiene que ver con el control efectivo de todos los buques con el sistema Guardacostas.

Incluso recientemente la PNA se incorporó como parte del programa mundial de control de contenedores, lo que le permite con su base de datos hacer trackeo de contenedores, buques, empresas y tripulantes que operan - una función que era netamente aduanera-. Con el cambio normativo, también se incluyó la función de control del tráfico y protección marítima que hace años cumple de hecho, un elemento clave para la eficiencia del comercio exterior y se trabaja en la ley orgánica de Prefectura en cuanto a la reglamentación del personal, vinculado por ejemplo a los ingresos.

Señaló también que su gestión está muy enfocada a resolver las demandas del personal de la fuerza, y en ese sentido señaló necesario entender cómo vienen las nuevas generaciones y resolver de manera creativa las limitaciones presupuestarias – la fuerza perdió 10% de su personal en pocos años- que también afectan a la antigua flota de guardacostas que opera.

Agregó que se esta trabajando tanto con el ministerio



de Seguridad como el de Transformación en la desregulación de la actividad, una tarea que demanda un enorme trabajo y suma responsabilidades.

Asimismo, marcó el desafío del control del narcotráfico como parte del delito transnacional, especialmente por la hidrovía, - con cierta permisividad paraguaya, advirtió-. Se lamentó que “se vengan cada vez más barcazas con carga paraguaya, boliviana y brasileña”, por las dificultades que implica para la seguridad. Recordó que en la jurisdicción argentina, la mayoría de carga que viene en las barcazas desde los países vecinos, se mueven bajo el régimen de tránsito, lo que restringe la acción de la PNA que para intervenir depende de denuncias judiciales e investigaciones previas de Aduana, tal como lo marca la ley.

Al mismo tiempo, destacó la incorporación de más tecnología para mejorar la tarea investigativa.

También destacó que uno de los focos centrales de la Prefectura esta puesto en facilitar las operaciones de comercio exterior, reduciendo la burocracia en lo que a sus intervenciones respecta y destacando la necesidad de ser eficientes en el control de los buques y puertos, “un buque varado que detenga la navegación implica un enorme costo para el comercio exterior argentino”, dijo. Finalmente, se mostró de acuerdo en que se profundice la relación con el sector privado y especialistas de la actividad en materia de productividad, lo que podría reverdecer el consejo asesor que había conformado dicha fuerza.



## La agenda del Centro de Navegación para 2026 en el cierre del año

En el encuentro para celebrar las próximas fiestas de fin de año, el Centro de Navegación realizó su tradicional encuentro, en un confortable ámbito de la Costanera de la ciudad de Buenos Aires. Allí estuvieron presentes directivos y socios del Centro, agentes, navieras, terminales, prácticos, funcionarios, y representantes de organismos vinculados con la actividad, de Prefectura Naval y Armada Argentina.

El presidente del Centro de Navegación, Julio Delfino, - en la foto- señaló algunos temas destacados en la agenda de la entidad que reúne a los operadores navieros y terminales de la actividad en Argentina. En un contexto de cambio de matriz en el comercio exterior con un fuerte crecimiento de los contenedores de importación que, según dijo “rebasa en las terminales”, el directivo destacó avances. Por ejemplo, desde Aduana en las regulaciones vinculadas al cómputo del plazo de estadía en el régimen de admisión temporaria de contenedores de matrícula extranjera (480 días), donde ya no se computa desde el arribo del buque a puerto, sino desde el libramiento del contenedor a zona secundaria aduanera. Asimismo, la eliminación de la carpeta rosa, aunque falta cerrar el circuito sistematizado, donde el Centro esta aportando soluciones para que el proceso sea más simple, práctico y robusto, por ejemplo, para implementar el BL electrónico de forma de igualar su funcionamiento con otros países. También mejoras a nivel de normativas de la Prefectura Naval.

En relación con las acciones de la ANPyN, por ejemplo, resaltó la iniciativa de las mesas de diálogo para la previa a la licitación de la hidrovía. Delfino dijo que al Centro, le interesa que se avance con la licitación, *“lo peor que nos puede pasar es que sigamos de prórroga en prórroga y se mantenga un esquema de peaje carísimo sin obras”*, señaló. Agregó que el Centro presentó en su momento con el apoyo de la Cámara de Practicaje y Pilotaje, una serie detallada de obras en forma taxativa con zonas de ensanche, de fondeo, apuntando a una mayor profundidad y ancho de forma de evitar congestiones. *“Más tiempo de navegación, que precisamente se da por la falta de obras, significa menos competitividad para el comercio exterior. Esperamos que para el año que viene haya un nuevo concesionario”*, insistió. Asimismo, el Centro espera que se avance en la definición del futuro



concesionamiento del puerto de Buenos Aires y allí que la entidad pueda expresar su opinión con soluciones para una mejor competitividad del comercio exterior. Finalmente, reconoció el avance que se ha hecho en materia de Migraciones, por ejemplo, con la mejora del sistema que ha permitido reducir los tiempos en el registro de pasajeros, a través de un sistema aportado por el Centro.

Finalmente, señaló la expectativa de la entidad y la actividad en general, para que llegue el rebote en la actividad económica para tener un 2026 con un crecimiento sostenido.

En un aparte, el Centro rindió homenaje a Andrés Marcus, histórico referente del sector naviero fallecido recientemente, en la presencia de Juan Alberto Kussrow, quien formó parte de la comisión directiva de la entidad y ambos de la tradicional agencia Argocean.



## ONE con más capacidad y liderando en sostenibilidad

La naviera Ocean Network Express ONE impulsa a la carga a navegar hacia un futuro más verde y eficiente. Así lo reafirmó con la llegada del buque "One Strength" a Exolgán en el puerto de Dock Sud, en su primer viaje, que según la compañía, marca un nuevo hito para sus operaciones en Latinoamérica.

El barco, un neopanamax de 14000 teus de capacidad, 336 mts de eslora y 51 mts. de manga, que venía de Montevideo, realizó su maiden voyage en el servicio SX-1 entre Asia y la costa este de Sudamérica. Allí la línea destacan elementos clave del buque en cuanto a la transformación energética: puede operar con metanol y amoníaco, incorpora un diseño que le permite utilizar la electricidad de la terminal cuando está atracado y así evitar emisiones.

Durante el acto de recepción a bordo, participaron autoridades portuarias, operadores y clientes de ONE, entre ellos la presidenta del Consorcio del Puerto de Dock Sud, Carla Monrabal, que deja su cargo en unos días, otros funcionarios del ente, directivos de Exolgán como Roberto Negro, su CEO, Roberto Triay, gerente comercial o José Ratin, responsable de operaciones entre otros, quienes destacaron también la pionera estrategia medio ambiental del puerto.

Fernando Maggi, presidente de ONE Argentina, que como es tradicional en estos casos, entregó una plaqueta al capitán del buque, Juan Acanto - ambos en la foto abajo- subrayó la importancia estratégica de esta escala del One Strength en su viaje inaugural. *"Se trata de un hito importante para Ocean Network Express en Latinoamérica y en especial en Argentina. Representa algo más que un simple aumento de capacidad. Es una prueba de nuestra inversión en el futuro de la flota sostenible, un pilar fundamental de nuestro Plan hacia el 2030"*, dijo.

En ONE, la excelencia operativa y el liderazgo en



sostenibilidad son objetivos integrados, agregó y reafirmó que el ONE Strength refuerza el compromiso de la naviera de alcanzar emisiones netas cero para 2050.

*"Reafirmamos nuestro enfoque en la innovación, la calidad y la responsabilidad medioambiental. Seguiremos impulsando la transformación del sector, utilizando nuestra moderna flota y soluciones digitales para garantizar la máxima excelencia operativa y el menor impacto medioambiental posible"*, dijo Maggi.

Detalló precisamente las soluciones específicas de diseño del buque para liderar la transición energética marítima:

-Está preparado para funcionar con metanol y amoníaco.

Se trata de una inversión estratégica en flexibilidad para garantizar la futura conversión a combustibles alternativos más limpios, a medida que avanza la infraestructura global.

-Su avanzado diseño del casco y los dispositivos de ahorro de energía de última generación garantizan una optimización significativa del consumo de combustible y, en consecuencia, una reducción de las emisiones.

-Su conexión eléctrica en tierra (shore power) permite que el barco funcione sin emisiones mientras está atracado. Se trata de una medida directa para mejorar la calidad del aire en las comunidades portuarias.

Agregó los resultados de la estrategia verde de ONE:

Reducción de la Intensidad: se logró una reducción del 63% en la intensidad de las emisiones de Alcance 1 desde 2008, y esta en camino de alcanzar el objetivo de una reducción del 70% para 2030. Y para 2050 logrará el net zero en los tres alcances.

Atención al Cliente: En 2024, amplió el uso de biocombustibles y, a través del programa ONE LEAF+ con el cual ayuda a los clientes a reducir sus emisiones.

Finalmente agradeció a las autoridades del puerto de Dock Sud, a la terminal Exolgan en particular, y a los colaboradores locales de ONE

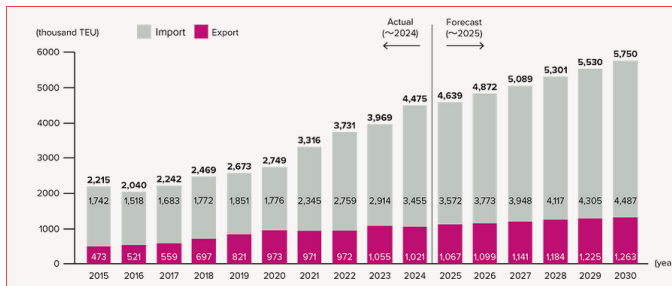


## Análisis del tráfico, el comercio y la IED China en relación con Sudamérica

Hace unos días ONE publicó un análisis sobre elementos clave del crecimiento del comercio entre China y Sudamérica, y el papel de la naviera en el sostenimiento logístico de dicho aumento.

Allí señala que el volumen de transporte de contenedores entre Sudamérica y China está experimentando un crecimiento significativo, transformando los patrones comerciales históricos. En menos de dos décadas, las exportaciones de Sudamérica a China se han disparado de aproximadamente 200.000 TEU en 2005 a más de 1 millón de TEU en 2024, mientras que las importaciones han aumentado de menos de 500.000 TEU a más de 3 millones de TEU en el mismo período. *“Esta relación cada vez más profunda, impulsada en gran medida por un aumento significativo de la inversión extranjera directa (IED) y la evolución de las necesidades económicas, ha elevado el volumen comercial total a casi 4,5 millones de TEU. Las relaciones comerciales de Sudamérica continúan diversificándose, y China se está convirtiendo en un socio cada vez más importante”,* señala.

### Volumen de carga por buques portacontenedores entre Sudamérica y China



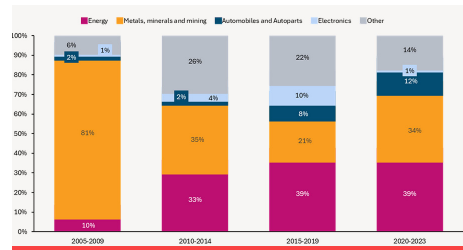
Fuente: S&P Global Market Intelligence

Advierte que la IED china en Sudamérica continúa expandiéndose en múltiples sectores. Si bien la energía, los metales y la minería siguen siendo significativos, la inversión se está diversificando hacia los sectores manufacturero y tecnológico, incluyendo la producción automotriz, el ensamblaje de productos electrónicos y los proyectos de energía renovable. Esta diversificación refleja fortalezas económicas complementarias: los recursos naturales y la creciente capacidad industrial de Sudamérica, junto con la experiencia y el capital

avanzados en manufactura.

*“Este cambio en la inversión aumenta la necesidad de soluciones sofisticadas para la cadena de suministro que vayan más allá del simple transporte puerto a puerto, lo que incrementa la demanda de soluciones intermodales para conectar las plantas de fabricación del interior con los puertos costeros para el complejo flujo de componentes y productos terminados”,* advierte.

### Inversión Extranjera Directa (IED) de China en los Principales Países de Sudamérica por Industria



Fuente: Red ALC-China

El informe destaca la relación con Brasil y cómo gestiona su desequilibrio comercial con China.

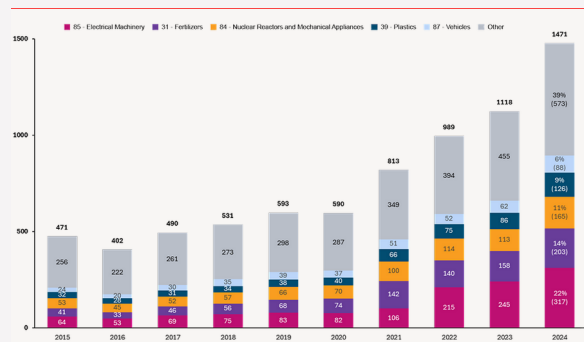
Como la mayor economía de la región y principal destino del capital chino, la relación comercial de Brasil con China ofrece el caso de estudio más crítico para el corredor comercial más amplio entre Sudamérica y China, dice.

Brasil recibe la mayor parte de la IED de China, representando el 34% en la región entre 2020 y 2023. La robusta exportación

de productos agrícolas y materias primas de Brasil lo ha posicionado como uno de los pocos países con un superávit comercial significativo con China. Sin embargo, este superávit oculta un desafío estructural debido a la diferencia en el valor de los bienes comercializados. Para contrarrestar esto, Brasil ha implementado nuevas políticas industriales destinadas a impulsar la manufactura nacional y la autosuficiencia tecnológica, creando una relación comercial más equilibrada y mutuamente beneficiosa. Desde una perspectiva logística, este desequilibrio comercial plantea un desafío clásico, ya que puede generar un exceso de contenedores

de importación vacíos en Brasil, lo que requiere una gestión eficiente de la red para reposicionar equipos y mantener la fluidez del servicio.

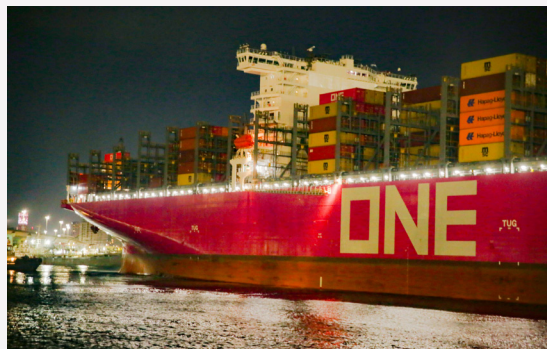
#### Volumen de carga de China a Brasil en buques portacontenedores



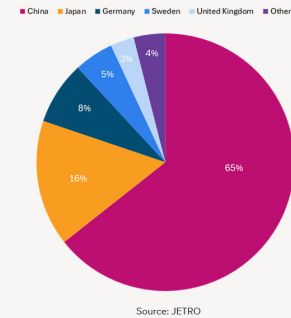
Fuente: S&P Global Market Intelligence

¿Qué significa para la logística el auge de las marcas automotrices chinas en Brasil?

El informe marca que el mercado automotriz brasileño está experimentando una transformación significativa, con nuevos participantes, particularmente en el sector de vehículos eléctricos (VE), ganando rápidamente participación de mercado. Estos nuevos participantes no solo han captado el interés del consumidor con precios y tecnología competitivos, sino que también están invirtiendo fuertemente en plantas de producción locales. Esta afluencia está transformando el panorama competitivo y acelerando la adopción de vehículos eléctricos en la región. El auge de las marcas automotrices en Brasil exige servicios de carga especial con experiencia, ya que el envío de vehículos terminados, especialmente los vehículos eléctricos con sus requisitos únicos de batería, exige un manejo especializado.



#### Cuota de mercado de ventas de vehículos eléctricos en Brasil por país de fabricante



*“El corredor comercial Sudamérica-China se encuentra en una clara trayectoria ascendente. Navegar por este mercado complejo y en rápida expansión presenta el desafío de encontrar un socio de envío con visión de futuro, alcance y compromiso con el crecimiento de los clientes. Los servicios East Coast South America Express 1 (SX1) y 2 (SX2) se encuentran entre las soluciones que ofrece Ocean Network Express para satisfacer esta demanda”, cierra.*



## CADEFIP, encuentro de fin de año y nuevos desafíos

La Cámara de Depósitos Fiscales Privados celebró el brindis de fin de año con sus socios, proveedores y entidades colegas y funcionarios de organismos vinculados al comercio exterior como la Aduana o Senasa.

Su presidente, Elías Canievsky, previo al brindis, hizo un pequeño balance del año, con los desafíos que se dan en la actividad.

Fuentes del sector señalan que hubo un primer semestre complicado por la caída de los volúmenes, que luego se superó en estos meses. Un factor interesante para los fiscales es la posibilidad de tomar carga de Courier, cosa que varios aprovecharon. Se espera que para el próximo año se propicie un contexto de baja de costos y mejoras normativas para revertir ciertas desigualdades en la competencia con otros participantes de la cadena, resaltaron.



A la izq. el presidente de CADEFIP, Elías Canievsky, y arriba, el propio Canievsky junto a Miguel Pascucci, presidente honorario, Augusto Randazzo, secretario y Pablo Cansioneri, vocal, respectivamente de la Cámara, junto al titular de la AAACI, Germán Graña

## Evento de fin de año de Navios South American Logistics con presencia de Frangou

Navios South American Logistics, celebró el cierre del año con un evento en el hermoso Palacio Duhau del Park Hyatt en CABA, junto a los máximos referentes de la empresa, colaboradores, clientes y proveedores. Asistió la propia CEO, Ageliki Frangou -en la foto con parte del staff de la compañía Marina Rebollo y Martín Colombo- y entre otros estuvieron además los miembros del board y management, Georgios Akhniotis, Enrique Ferrando y Francisco Tezalaar, así como Rubén Martínez Baeza, histórico responsable de la división puertos en Uruguay.

Un buen año para la compañía que además de su tremenda operación en Nueva Palmira – donde incorporó un segundo enorme equipo de cintas transportadoras, y distribución para el almacenaje de mineral de hierro que le da aún mayor productividad- sumó más capacidad estática de yard-, y tuvo muy buenas cargas en su operación de granos en Montevideo aprovechando el salto productivo uruguayo.





## Nuevo TECON para el puerto de Santos Debate sobre permitir o no integración vertical

El plenario del Tribunal de Cuentas Federal (TCU) de Brasil decidió seguir el parecer del modelo oficial de concesión de Tecon Santos 10, en dos fases, que prevé limitar la integración vertical – el acceso de los grandes armadores- y de los que ya operan en el puerto, de participar el primer intento. Estos últimos podrían ingresar en una segunda etapa, si no hay ofertas en la primera fase. Este criterio, frente a la posición disidente que prefiere una fase única abierta a todos con la obligación de desinvertir de los que ya tienen instalaciones en el puerto. En este sentido, se viene dando una fuerte disputa entre los mismos integrantes del TCU, e inclusive pegándole a la ANTAQ – agencia responsable del área- en cuanto a permitir o no la integración vertical y posibilidades de oligopolio en el puerto, entre argumentos que hablan por un lado que la apertura total sería un “escándalo”, frente a quienes creen que es una alternativa que ya existe en innumerables puertos en el mundo y es eficiente. Si no hay trabas, se espera que para el primer bimestre del año se pueda lanzar la licitación.

Hay presiones diplomáticas para una licitación abierta en una sola fase y algunos operadores vinculados con la carga aprueban ese esquema:

- 350 terminales especializados bajo un esquema vertical



en el mundo que no tienen problemas.

- Se necesita una licitación rápida. Por ejemplo, en septiembre 2800 contenedores de café parados por la congestión o sea se perdieron U\$343 millones.

- La licitación de la Tecon 10 de Santos prevé inversiones por casi U\$1.300 millones y ampliaría 50% la capacidad del puerto hoy muy congestionado. La concesión es por 25 años, renovable hasta 70 años.

- La baja de precios como objetivo de la concesión, tiene que ver con el aumento de capacidad y no con la intervención regulatoria

-Al querer resolver problemas futuros con la regulación, se puede terminar en un proceso judicializado que lo haga más lento todavía y no se pueda mejorar la infraestructura. El puerto de Santos está a full y necesita esta nueva terminal como el pan.

## San Antonio sigue recibiendo los buques más grandes que llegan a Chile

Mientras en los puertos de la costa Este de Sudamérica se espera que, en algún momento se normatice la llegada de buques de 366 metros de eslora; - no están dadas las condiciones de infraestructura- en la costa Oeste ese límite ya se ha superado, tanto en Perú como en Chile. Por ejemplo, en San Antonio Terminal Internacional (STI)- hace unos días ya operó el “MSC Carmela” de 366 metros de eslora, y 16.000 TEU de capacidad. La recalada de este buque forma parte del servicio Cherry Express con más de 30 naves que mueven especialmente cerezas a China y que operan en la terminal. Un buque de similares características ya había arribado a dicha terminal en 2023, siendo ya en ese momento, el de mayor capacidad ingresado a Chile.



## Terminal Patagonia Norte en San Antonio Este, alternativa para la provisión de insumos para la salida del gas de Vaca Muerta

El desarrollo de la salida de exportación del gas de Vaca Muerta por Río Negro va tomando forma. Y una primera movida fue la llegada de del buque BillonStar a la Terminal Servicios Portuarios Patagonia Norte del puerto de San Antonio Este. Fueron 2265 caños (10058 tn.) parte on shore y off shore -casi 30 km. de tuberías- para la construcción del gasoducto vinculado a la salida del gas licuado producido en Vaca Muerta y que saldrá exportada a través de instalaciones de licuefacción FLNG en aguas del Atlántico, bajo el proyecto del consorcio Southern Energy.

Fuentes de Patagonia Norte señalaron que con esta operación más la descarga de las chapas para los tanques de Punta Colorada del proyecto VMOS, la terminal confirma su intención ser un actor importante en la matriz energética del país.

TPN desde hace un tiempo forma parte de las operaciones del Grupo Murchison, nació como hub para el manejo de la carga de frutas del valle, y fue extendiendo a otros productos desde pesca a minerales y quiere ser parte de este explosivo desarrollo que se viene en la salida de energía desde las aguas de Río Negro.



## PSL, nueva opción marítima para Puerto Madryn

Una muy buena noticia para el ámbito naviero local es que hace unas semanas comenzó a operar en Puerto Madryn el buque Argentino II de Patagonia Shipping Lines, sacando carga de exportación. Los planes de la naviera es mover carga de impto y también esta promoviendo las cargas de cabotaje desde Buenos Aires, que pasen del terrestre al marítimo. La idea es ir hacia un itinerario fijo dentro del tradicional servicio quincenal que une los puertos metropolitanos de Buenos Aires/La Plata con Ushuaia y también es parte del objetivo de Chubut de transformarse en un hub logístico clave para las cargas de expo, impto y domésticas de la región, según señaló el titular de la Administración Portuaria Puerto Madryn, APPM, Joaquín Aristarain.

