

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



SSAMarine
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

Hidrovia: Entre belgas es la cosa

Si se cumple con lo previsto, la semana próxima se define la licitación de la Hidrovia Paraná Paraguay del tramo argentino. Al parecer sólo dos contendientes, ambas líderes mundiales en este tipo de negocio, las belgas JDN y Deme. La dragadora brasileña – con mucho trabajo en los puertos de su país- que sorprendentemente apareció terciando en la licitación – ya se había postulado cuando AGP tomó la concesión, con el argumento que manejarla era “fundamental para Brasil”- pero se dice que podría quedar afuera por la falta de garantías que exige el esquema de la contienda.

Llegado este punto, el mercado pide que la licitación salga de una buena vez, -aunque sea imperfecta- al menor costo para el productor, - eso está por probarse- como elemento clave de desarrollo regional y para el país, después



de tantos años de convivir con una vía fluvial parada en su infraestructura, frente al crecimiento de los buques y el comercio. Será?

Montevideo busca que vuelvan los trasbordos

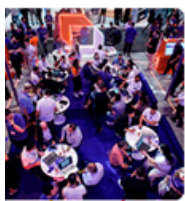
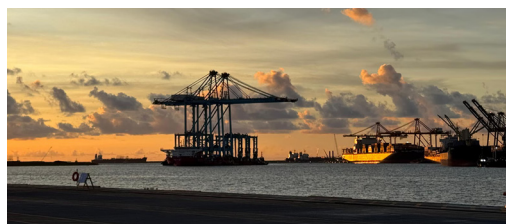
Es recurrente la visita de navieros de Paraguay a Montevideo invitados por las autoridades de puertos y agentes locales, de forma de atraer allí la carga de trasbordo. Recientemente, un referente de la actividad en Asunción, señaló que Montevideo es mejor pero más caro que los puertos de Buenos Aires.

Precisamente, siguen preocupando en autopercebido

hub del Río de la Plata, la caída de volúmenes de trasbordo frente a las mejoras que se han dado en los puertos metropolitanos argentinos, especialmente a partir de la reducción de las limitaciones burocráticas y aduaneras. Estas mejoras llevaron a las líneas oceánicas – que son las que definen esas operaciones de un lado u otro del charco y no tanto las líneas feeder- a elegir, por ahora, a los puertos argentinos.

APM en Suape con una terminal “eléctrica”

APM invierte en su terminal privada del puerto de Suape 47 millones de dólares en equipamiento, que operará totalmente con energía eléctrica. Son 28 unidades que han llegado por estos días al puerto del complejo portuario e industrial del norte de Brasil que prevé una inversión total de U\$350 millones.



Be part of the **biggest logistics event** in the Americas

 **Intermodal**
by Informa

APRIL | 14-16
2026
Distrito Anhembi
São Paulo, Brazil

Get your ticket now! 

El impacto del conflicto en Medio Oriente ya implica recargos en los fletes. La previsión en la región

Según los operadores locales, uno de los análisis que se pueden hacer del impacto del conflicto en Medio Oriente sobre los tráficos regionales, tiene que ver con los fletes; hasta ahora sólo en la medida de los recargos anunciados por algunas líneas. Esto justificado por el incremento en el precio del combustible, y el riesgo de guerra -fuel surcharges y war risk surcharge-.

A nivel general, se ven posibilidades de congestión y colapso en puertos cercanos al conflicto en Europa/Sudeste Asiático y Asia.

Evidentemente, los bookings con destino a Medio Oriente están parados, pero la situación implica una acumulación de carga que no será tan fácil de ser evacuada, agrega una fuente. Puntualmente, hasta hace unos días había unos 100 buques porta contenedores atrapados en el área, lo cual afecta la capacidad de oferta.

Desde Brasil, el impacto en contenedores hasta ahora el efecto en exportación, nos dicen, es muy poco ya que muchas commodities se pueden desviar a otros mercados.

El impacto, por supuesto, se da más en petróleo y granos, como maíz, donde Brasil es un gran exportador a Irán.

Con estos dos recargos, de paso, las marítimas pueden



aprovechar la situación que se venía dando de baja. Pero el dolor de cabeza de más guerras y más disrupciones parece ser más duro.

No hay que olvidar, nos dice otra fuente, que antes de este conflicto se esperaba una baja de fletes del 16% a nivel mundial por la apertura del canal de Suez (ahora complicado por Ormuz y el área de Mar Rojo).

A nivel local si bien aún no hay efectos en los volúmenes, la importación en contenedores viene bajando por stocks altos a nivel doméstico y menor consumo de lo esperado. Mientras tanto la expo se mantiene estable y con tendencia al alza por buena producción agrícola. Una amenaza relativa puntual por el conflicto, es el freno del 9% de exportaciones que tiene destino en puertos en Medio Oriente.

Acuerdo Mercosur-UE organizado por la CAC



webinar organizado por la CAC.

Para inscribirse

[https://www.cac.com.ar/eventos/acuerdo-](https://www.cac.com.ar/eventos/acuerdo-mercursosur---union-europea-avances-perspectivas-y-oportunidades-de-negocios?utm_campaign=226627816)

[mercursosur---union-europea-](https://www.cac.com.ar/eventos/acuerdo-mercursosur---union-europea-avances-perspectivas-y-oportunidades-de-negocios?utm_campaign=226627816)

[avances-perspectivas-](https://www.cac.com.ar/eventos/acuerdo-mercursosur---union-europea-avances-perspectivas-y-oportunidades-de-negocios?utm_campaign=226627816)

[y-oportunidades-](https://www.cac.com.ar/eventos/acuerdo-mercursosur---union-europea-avances-perspectivas-y-oportunidades-de-negocios?utm_campaign=226627816)

[de-negocios?utm_](https://www.cac.com.ar/eventos/acuerdo-mercursosur---union-europea-avances-perspectivas-y-oportunidades-de-negocios?utm_campaign=226627816)

[campaign=226627816-](https://www.cac.com.ar/eventos/acuerdo-mercursosur---union-europea-avances-perspectivas-y-oportunidades-de-negocios?utm_campaign=226627816)

El comercio con Medio Oriente y los efectos globales y regionales

La Cámara de Exportadores de la República Argentina hizo un análisis en cuanto al efecto del conflicto y el impacto del comercio de Medio Oriente con Argentina. El país exporta principalmente productos agroindustriales. En 2025 exportó a Medio Oriente por unos U\$4600 millones, 5,3% del total de los envíos del país. Los principales destinos a la región fueron Arabia Saudita, Israel, EAU, e importó principalmente de Israel, EAU y Omán. Asimismo, importó por unos U\$683 millones, menos de 1% del total. Especialmente llegan fertilizantes, por ejemplo el 26% del total de abonos nitrogenados como urea, y 31% de fertilizantes portásicos, lo que puede pegar en los costos de la producción agrícola. La CERA señala algunos efectos en general del conflicto. Por ejemplo, en cuanto a los precios de metales, se prevé una suba en oro, aunque otros metales podrían sufrir bajas, dependiendo de la duración del conflicto. En cuanto a las materias primas de agro alimentos se habla de lo bueno del aumento de algunos sectores como soja, pero la CERA se enfoca más en que dependerá de la

elásticidad o no de la demanda. En cuanto a la posición de China, señala que habrá que ver cómo puede pegar las disrupciones en los mercados de energía sobre la economía doméstica, el impacto sobre sus inversiones en Medio Oriente y el eventual beneficio de que EE.UU. desvíe su atención y recursos del Indo Pacífico. Un dato que destaca la entidad es que ante esta situación de crisis, se reafirma la posición de Argentina y el Mercosur como “zona de paz”, incrementando la atraktividad de la región para el comercio e inversiones, especialmente en alimentos, energía y minerales.

Principales productos de exportación de Argentina a Medio Oriente (MO) en 2025

Partidas (HS4)	USD FOB	Participación (%) en exportaciones a MO	Participación (%) en exportaciones totales de la partida
Pellets de soja	1.334.206.377	29%	16%
Maiz	1.152.717.603	25%	18%
Productos con secreto estadístico	397.516.183	9%	3%
Productos no especificados	345.931.462	7%	17%
Cebada	337.598.001	7%	44%
Carne bovina congelada	246.400.397	5%	10%
Aceite de girasol	228.571.149	5%	14%
Carne bovina fresca o refrigerada	189.601.570	4%	15%
Yerba mate	81.712.502	2%	76%
Alimento para ganado (plantas forrajeras)	58.717.517	1%	95%
Porotos de soja	58.060.736	1%	1%
Hortaliza de vaina secas desvainadas	33.078.407	1%	8%
Resto	192.443.311	4%	-
Total	4.656.555.214	100%	53%

Fuente: elaboración propia en base a INDEC.

Principales destinos de exportación de Argentina a Medio Oriente (MO) en 2025

País	USD FOB	Participación (%) en exportaciones a MO
Arabia Saudita	1.576.153.370	34%
Israel	586.321.176	13%
Emiratos Árabes Unidos	570.697.419	12%
Iraq	563.140.332	12%
Irán	331.744.908	7%
Yemen	258.884.223	6%
Jordania	226.487.447	5%
Omán	141.757.916	3%
Kuwait	118.968.282	3%
Libano	107.612.906	2%
Siria	93.541.952	2%
Qatar	72.208.606	2%
Bahréin	6.143.293	0%
Palestina	2.893.385	0%
Total	4.656.555.214	100%

Fuente: elaboración propia en base a INDEC.

Principales productos de importación de Argentina desde Medio Oriente (MO) en 2025

Partidas (HS4)	USD CIF	Participación (%) en importaciones a MO	Participación (%) en importaciones totales de la partida
Abonos minerales o químicos nitrogenados	235.912.109	35%	26%
Aceites de petróleo y de minerales bituminosos, no crudos	129.871.346	19%	8%
Abonos minerales o químicos con dos o tres de los elementos fertilizantes nitrógeno, fósforo y potasio	49.400.696	7%	4%
Insecticidas, raticidas, fungicidas, herbicidas, inhibidores de germinación, reguladores del crecimiento de las plantas, desinfectantes y similares, presentados en formas o envases para la venta al por menor o como preparaciones o artículos	25.805.651	4%	4%
Polímeros de etileno en formas primarias	24.676.659	4%	6%
Sangre humana; sangre animal para usos terapéuticos, profilácticos o de diagnóstico; antiseros, otras fracciones de la sangre, productos	17.495.476	3%	1%

Ormuz y la necesidad de frenar o volver a los tráficos por el Cabo de Buena Esperanza

Mientras Irán y Yemen siguen siendo impredecibles; las líneas de contenedores que habían previsto volver a utilizar el histórico tráfico por el Mar Rojo y el Canal de Suez, luego del nuevo conflicto, retornan al concepto de moverse a través de la vía mas larga del Cabo de Buena Esperanza. Esto se da en un contexto donde los fletes habían bajado y de alguna manera el paso por el sur de Africa permitía que no se fueran todavía más abajo, por la sobrecapacidad. Muchos analistas pensaban en cómo se iba a resolver la baja de fletes para las líneas, una vez liberado el Mar Rojo, pero habrá que esperar.

Con esta situación, también se benefician algunos puertos del Mediterráneo más al oeste, que se convierten en hubs del resto.

Como es sabido, el tráfico a través del Estrecho de Ormuz se ha ralentizado drásticamente desde que los ataques con misiles y drones contra buques mercantes y la repentina retirada de la cobertura del seguro contra riesgos de guerra provocaron la casi paralización del tránsito comercial.

Dice el portal GCaptain, que los datos de seguimiento de buques recopilados por analistas del sector muestran que el tráfico entrante al Golfo Pérsico se ha estancado prácticamente en los últimos días, con solo un puñado de buques vinculados con Irán y graneleros aislados observados transitando por la zona, mientras que la mayoría de los buques comerciales permanecen fondeados o resguardados a ambos lados del cuello de botella.

Al mismo tiempo, agrega que la interferencia electrónica y las interrupciones del AIS han dificultado cada vez más la evaluación de los movimientos de los buques en tiempo real. Funcionarios de seguridad marítima afirman que la interferencia generalizada del GNSS y el GPS en toda la región está afectando a los sistemas de navegación y a los datos de seguimiento de buques, mientras que algunos de ellos están desactivando deliberadamente los transpondedores mientras transitan por aguas de alto riesgo.

Un funcionario de Trump había publicado que se había conseguido el primer éxito de que buques de la armada de EE.UU. habían escoltado al primer buque tanquero por el estrecho de Ormuz, posteo que luego borró. Se trata de uno de los esfuerzos de la administración Trump para

restablecer la confianza en el transporte marítimo a través de la región.

Recuerda el portal que la semana pasada, Washington anunció un programa de reaseguro marítimo de 20.000 millones de dólares, coordinado por la Corporación Financiera Internacional para el Desarrollo de Estados Unidos (IFDC) y el Departamento del Tesoro de Estados Unidos, diseñado para brindar cobertura contra riesgos de guerra a los buques que operan en aguas del Golfo, tras la abrupta reducción de capacidad de las reaseguradoras. Las autoridades afirmaron que el programa, coordinado con el Comando Central de Estados Unidos, podría asegurar pérdidas de hasta 20.000 millones de dólares de forma continua para buques que transporten petróleo, GNL, gas oil, combustible para aviones y otras cargas a través de la región.

Trump ha sugerido previamente que la Armada estadounidense podría comenzar a escoltar petroleros a través del estrecho "lo antes posible" si las condiciones lo requieren, evocando las operaciones de convoy utilizadas durante la Guerra de los Petroleros a finales de la década de 1980.

Por ahora, advierte, GCaptain, el estado de las operaciones de escolta sigue siendo incierto. Con las aseguradoras reevaluando el riesgo, las interferencias electrónicas que interrumpen los sistemas de rastreo y las continuas amenazas de misiles y drones en la región, el transporte marítimo comercial a través del Estrecho de Ormuz se mantiene a una fracción de los niveles normales.

Minas

Asimismo, el portal destaca que las agencias de inteligencia estadounidenses han detectado indicios de que Irán podría estar preparándose para desplegar minas navales en las rutas marítimas del Estrecho de Ormuz, según un informe de CBS News que cita a funcionarios estadounidenses.

La advertencia coincide con el último aviso de seguridad del Centro Conjunto de Información Marítima (JMIC), que señala que el Estrecho de Ormuz y las aguas circundantes se mantienen en un nivel crítico de riesgo operativo para la navegación comercial a medida que se intensifica la actividad militar. El aviso destaca la continua amenaza de misiles, drones y otros peligros que afectan a los buques

que transitan por la región.

Las minas navales son ampliamente consideradas como una de las herramientas más disruptivas de las que dispone Irán en esta estrecha vía fluvial. Incluso un número limitado de minas colocadas en las estrechas rutas marítimas del estrecho podría detener el tráfico comercial y requerir extensas operaciones de control de para reabrir el paso.

En septiembre de 2025, la Armada de los EE. UU. retiró sus últimos buques de control de minas clase Avenger, desplegados en Baréin, poniendo fin a más de tres décadas de operaciones dedicadas al barrido de minas

en el Golfo Pérsico, recuerda el portal. Esto es porque los buques de combate clase Independence, están equipados con el nuevo paquete de misiones de control de minas de la Armada americana.

Los analistas de seguridad afirman que la mera posibilidad de una guerra de minas podría ser suficiente para disuadir a los armadores de enviar buques a través de la zona, especialmente a medida que las aseguradoras reevalúan el riesgo y aumentan las primas por riesgo de guerra.

Suministro de fertilizantes: impacto

Un par de datos sobre los efectos del cierre del estrecho de Ormuz sobre el movimiento de fertilizantes y cómo puede impactar en la producción argentina. El informe habitual sobre granos de la consultora Miazso señala que en fertilizantes nitrogenados el impacto es fuerte ya que son fabricados con gas natural y el Golfo Pérsico representa 25-35% del comercio mundial de urea. Irán es el tercer exportador, Qatar segundo -ya frenó la producción-, Omán es quinto y Arabia Saudita sexto.

Señala que hubo una suba inmediata a 150 USD/ton y un riesgo de mediano plazo: “peor crunch que 2022” en la medida en que siga cerrado Ormuz.

En cuanto a los fertilizantes fosfatados, dice que el impacto es moderado. Arabia Saudita es un exportador clave (~20% comercio mundial) y hubo una suba visible: +~30 USD/ton.

Más en detalle en www.DATAMiazso.com

Conversatorio sobre crisis hídrica a gestión sostenible

2° Conversatorio Regional
"De la crisis hídrica a la gestión sostenible"

Hidrología, energía, fauna ictica y usos del agua | Repensar la relación con el río | Generar consensos y acciones concretas | Convocar organismos nacionales, provinciales y académicos

"Energía y Desarrollo"
 Desafíos para Misiones y la Región

19 de marzo
 Hora: 17:00hs
 ENCUENTRO VIRTUAL

Ing. Esp. Marcelo Cassin
Expositor

Ing. Eduardo Soracco
Expositor

INSTITUTO DE DESARROLLO REGIONAL | CEIRHA- CPIM | COMIP | INICNE | UNM

Para inscribirse:

https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSeSQx4ooA9icvYltuN_IbpFGNxbZWR6qIjktGDIH6M-OTnVdA/viewform

Dos análisis del comercio bilateral Argentina-Brasil

De acuerdo a los datos que se desprenden del último informe de comercio bilateral elaborado por la Cámara Argentina de Comercio y Servicios (CAC), el comercio entre Argentina y Brasil en febrero fue de U\$S 1907 millones, un 23,4% inferior al del mismo mes de 2025, cuando había sido de U\$S 2489 millones. Sin embargo, el intercambio creció con respecto a enero pasado un 13,4%. Las ventas argentinas a Brasil cayeron en febrero de 2026 un 19,2% con respecto a febrero de 2025 (octavo mes consecutivo de contracción de exportaciones argentinas a Brasil) al sumar U\$S 850 millones, mientras que las importaciones desde aquel país fueron de U\$S 1057 millones y mostraron una caída interanual del 26,5%. El saldo comercial fue deficitario en U\$S 207 millones. Considerando el acumulado de los primeros dos meses de 2026 el saldo fue negativo en U\$S 356 millones para Argentina. Cabe mencionar que en igual período de 2025 este resultado había sido deficitario en U\$S 711 millones. La baja interanual de las exportaciones de Argentina hacia Brasil de febrero (19,2%) correspondió principalmente a la caída de vehículos automóviles de pasajeros, vehículos para transporte de mercaderías y usos especiales y trigo y centeno, mientras que la merma interanual de las importaciones argentinas (26,5%) se explicó principalmente por la disminución de vehículos automóviles de pasajeros, vehículos automóviles para transporte de mercaderías y partes y accesorios de vehículos automotores. Argentina se posicionó en tercer lugar entre los mayores proveedores de Brasil, detrás de China incluido Hong Kong y Macao (U\$S 7220 millones) y Estados Unidos (U\$S 2523 millones). A su vez, entre los principales compradores de Brasil, Argentina se ubicó quinta, detrás de China, incluyendo Hong Kong y Macao (U\$S 5494 millones), Corea del Sur (U\$S 2949 millones), Estados Unidos (U\$S 2788 millones) y Alemania (U\$S 901 millones). Advierte la CAC que las exportaciones de Brasil al mundo crecieron 15,6% en febrero de 2026 con respecto a 2025, al pasar de U\$S 22.754 millones a U\$S 26.306 millones. Por su parte, las importaciones se redujeron 4,8% con respecto a febrero de 2025, al pasar de U\$S 23.221 millones a U\$S 22.098 millones. De este modo, el resultado comercial brasileño fue superavitario en U\$S 4208 millones, por lo cual lleva 12 meses consecutivos de signo positivo.

En el análisis sobre el intercambio Argentina-Brasil realizado con mayor detalle por la consultora ABCEB, señala que las importaciones totales se contrajeron explicadas en gran medida por la caída de las importaciones del sector automotriz que al descender USD 284 M explicaron un 74% de la retracción del nivel general.

Aquí el detalle:

- Respecto a la disminución en las exportaciones (-USD 204 M), pesó la reducción de USD 92 M del agro (un 45% del total de la disminución) y del sector automotriz, que contribuyó con USD 103 M, es decir, un 51% de la contracción. En particular, esto se dio en un contexto de menor producción de terminales locales, relacionadas a paradas técnicas prolongadas para readecuar líneas de montaje.
- Las importaciones argentinas desde Brasil totalizaron USD 1.057 millones en febrero, y mostraron una baja de 26,5% interanual, y marcando la caída más pronunciada desde julio de 2024. Registra así una caída por cuarto mes consecutivo que se viene acelerando desde noviembre (cuando las importaciones cayeron -3,5%). Esto contrasta con el elevado crecimiento registrado entre enero-octubre del año pasado (40,3% i.a. acumulado).
- El sector automotriz mostró un desempeño fuertemente negativo en el mes. El rubro de vehículos de carretera lideró con una baja de 64,3% interanual a USD 23,4 M, seguido por la baja de 51,4% en vehículos automóviles para transporte de mercancías (a USD 42,8 M). Las compras de vehículos automóviles para transporte de pasajeros decrecieron en un 43,6% anual a USD 164,3 M, y las de partes y accesorios de vehículos automóviles bajaron un 30,9% anual a USD 99,5 M.
- Las compras del sector metalúrgico, en cambio, mostraron una dinámica positiva, con una suba de USD 16,8 M en óxido de aluminio, un alza de 142,8% anual en barras, ángulos y perfiles de hierro y acero (incluidas las tablestacas) a USD 9,1 M, un incremento de 51,4% en aluminio (a USD 24,4 M), y un incremento de 37,0% en mineral de hierro, llegando a USD 29,5 M. La suba conjunta de estos rubros (USD 38,4 M) compensó un 10% la baja importadora total.
- Las importaciones de energía bajaron significativamente, con una reducción de las importaciones de aceites combustibles de petróleo o de

minerales bituminosos (salvo aceites brutos) bajando un 76,1% a USD 7,4 M (luego de representar un 2,2% de las compras totales en 2022). En tanto, las compras de papel y cartón crecieron en un 5,6% anual, a USD 27,2 M.

Exportaciones:

- El agro mostró una dinámica negativa en febrero, con una caída de 67,5% interanual en las exportaciones de trigo a USD 38,6 M (reduciendo su share del total a 4,5%), así como una reducción de 84,7% anual en cebada sin moler a USD 3,7 M. Esto se da en un contexto de saturación del mercado regional por la cosecha brasileña, impactando en el destino de exportación (rotando a destinos como el Sudeste Asiático).
- El sector automotriz tuvo un mal desempeño, con una baja de 27,1% interanual en vehículos automotores para el transporte de mercancías a USD 165,9 M, en tanto que el segmento de vehículos automóviles para transporte de pasajeros se contrajo un 28,6% anual a USD 103,5 M. La menor producción de terminales locales por paradas operativas (como Stellantis en El Palomar y Renault en Córdoba) de mayor escala que en febrero de 2025 estarían relacionadas a esta dinámica, así como

problemas de eficiencia en su puesta a punto.

- En contraste, el sector petroquímico mostró guarismos positivos, con una suba de USD 25 M (87,0% anual) en aceites crudos de petróleo o minerales bituminosos. En tanto, el rubro de polímeros de etileno primarios se expandió un 24,1% anual a USD 33,8 M, y las ventas de elementos químicos orgánicos, óxidos y sales de halógenos se elevaron un 140,8% a USD 15,1 M. Similarmente, las exportaciones de aluminio crecieron un 25,8% anual a USD 41,2 M.

Perspectivas para 2026

Señala la consultora que en un contexto de estabilidad del tipo de cambio real bilateral y mayor desaceleración relativa de la economía argentina frente a la brasileña en 2026 que llevaría un menor dinamismo de las importaciones, se espera una ligera mejora en el saldo comercial deficitario registrado en 2025 (de -USD 5.000 M). En este mismo sentido, operaría la mejora esperada en el balance comercial del sector automotriz en un contexto en que avanza la sustitución en el mercado argentino de productos brasileños por vehículos de otros orígenes (como los chinos).

Reforma laboral y personal embarcado

En tiempos donde incluso hay algunas rispideces en el ámbito local respecto a los remolcadores y el personal del SOMU; el abogado maritimista Ignacio Penco explicó en su cuenta de LinkedIn que, respecto a la reforma laboral y el personal embarcado, no hay vacío sino especialidad. Allí señala que la exclusión expresa del personal de navegación del ámbito de aplicación de la reforma laboral generó algunas dudas, sin embargo, advierte, no existe desprotección alguna.

“El trabajador embarcado no debería estar regido por el esquema general de la Ley de Contrato de Trabajo 20.744, sino por el contrato de ajuste previsto en la Ley de Navegación 20.094 (arts. 631 y ss.), los convenios colectivos del sector y la normativa internacional incorporada al derecho interno, como el Convenio sobre el Trabajo Marítimo (MLC 2006), y el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (STCW 75). La clave está en la autonomía”, dice.

Añade que esta autonomía del Derecho Marítimo no es una excepción caprichosa, sino una construcción jurídica fundada en las particularidades propias de la navegación:

* La unidad técnica y económica del buque.

* La continuidad operativa en alta mar.

* La internacionalidad del tráfico.

* Las particularidades del régimen de trabajo a bordo.

“Estos elementos hacen que muchos institutos pensados para relaciones laborales terrestres resulten, por regla, inadecuados para el trabajo embarcado. Más que un apartamiento del sistema laboral general, lo que existe es la reafirmación de la autonomía del Derecho Marítimo como régimen especial, coherente y técnicamente necesario”, dice Penco.

Finalmente, cree que la discusión no debería centrarse en la exclusión en sí, *“ya que en materia marítima, la especialidad no debilita la protección, sino qué la adapta a la realidad del empleo a bordo”, cierra.*

Data

En el marco de incertidumbre, el comercio global se mantiene. EE.UU. no es tan importante?

La globalización se mantiene firme en un nivel récord, mientras que EE.UU. y China siguen desacoplándose, según señala el nuevo Informe DHL sobre la conectividad mundial 2026, publicado por DHL y la Escuela de Negocios Stern de la Universidad de Nueva York. El mismo se basa en más de 9 millones de puntos de datos que rastrean los flujos internacionales de comercio, capital, información y personas, el informe ofrece la visión más completa de la globalización disponible.

Entre sus principales conclusiones, destaca que, a pesar de las tensiones geopolíticas y la creciente incertidumbre, en parte por los aranceles de EE.UU., los países mantienen en gran medida los lazos comerciales y de inversión con sus países socios tradicionales.

-Las distancias comerciales récord, el comercio impulsado por la IA y los flujos transfronterizos resistentes dibujan un panorama sorprendentemente sólido de la globalización.

-El comercio entre EE.UU. y China cayó al 2,0% del comercio mundial, frente al 2,7% en 2024.

-Singapur es el país más globalizado del mundo, Europa encabeza la clasificación por regiones.

-Los 10 principales países clasificados según su participación en los flujos internacionales de Argentina son Estados Unidos (12%), Brasil (12%), España (9%), Chile (6%), Paraguay (5%), Perú (5%), México (4%), Uruguay (4%), China (4%) y Colombia (3%).

Publicado periódicamente desde 2011, el Informe de Conectividad Global de DHL ofrece una visión fiable de la globalización mediante el análisis de 14 tipos de flujos internacionales de comercio, capital, información y personas. La edición de 2026 clasifica la conectividad de 180 países, que representan el 99,6% del producto interior bruto mundial y el 99,0% de la población mundial. Como dijimos, el informe fue encargado por DHL y elaborado por Steven A. Altman y Caroline R. Bastian, de la Escuela de Negocios Stern de la Universidad de Nueva York.

Allí se realiza un seguimiento de la globalización en una escala del 0% (sin flujos transfronterizos) al 100% (las fronteras y la distancia no tienen ningún impacto). El nivel mundial de globalización se situó en el 25% en 2025, en línea con el récord alcanzado en 2022.

"La globalización se mantiene firme, y eso por sí solo dice mucho de su valor", afirmó John Pearson, CEO de DHL Express. "Desde la pobreza al cambio climático, los mayores retos del mundo sólo pueden resolverse mediante un pensamiento global. El Informe de Conectividad Global



de DHL muestra que los países y las empresas no se repliegan tras las fronteras nacionales. Es una buena noticia", añade.

Al mismo tiempo, el actual nivel de globalización del 25% subraya lo lejos que está el mundo de estar plenamente globalizado. En muchas áreas, los flujos internacionales podrían expandirse aún más en ausencia de restricciones políticas, añade el reporte.

Agrega que el comercio mundial creció más rápido en 2025 que en cualquier otro año desde 2017, excluyendo el volátil periodo Covid-19.

En cuanto a los importadores estadounidenses, recuerda que aceleraron los envíos a principios de año adelantándose a la subida de aranceles. Luego cayeron por debajo de los niveles del año anterior, pero el aumento de las exportaciones chinas a mercados no estadounidenses contribuyó a sostener los volúmenes del comercio mundial.

Asimismo, el comercio de bienes relacionados con la IA se disparó a medida que los países y las empresas se apresuraban a construir infraestructuras de IA. Los productos relacionados con la IA impulsaron el 42% del crecimiento del comercio de mercancías en los tres primeros trimestres de 2025, según las cifras de la OMC. De cara al futuro, dice que se espera que los recientes aumentos de los aranceles estadounidenses ralenticen modestamente el crecimiento del comercio en 2026, pero no que lo detengan. Se prevé que el comercio mundial de mercancías crezca una media del 2,6% anual hasta 2029, en línea con la última década.

Dice el informe que una de las razones por las que el comercio puede seguir creciendo a pesar de las subidas de aranceles de EE.UU. es que la mayor parte del comercio no implica a este país.

En 2025, el 13% de las importaciones se dirigieron a EE.UU., y el 9% de las exportaciones salieron de allí.

Data

Además, muchos países están buscando nuevos acuerdos comerciales para asegurarse el acceso a mercados alternativos.

Más allá del comercio, el informe constata tendencias divergentes en otros flujos internacionales:

Capital: No se está produciendo un desplazamiento generalizado de la inversión de los mercados extranjeros a los nacionales. Las empresas multinacionales siguen obteniendo cuotas casi récord de ventas en el extranjero. Si bien la inversión extranjera directa (IED) anunciada en nuevas instalaciones descendió en 2025, los flujos globales de IED aumentaron y la actividad de fusiones y adquisiciones transfronterizas se mantuvo firme.

Información: En las dos últimas décadas, los flujos de información han aportado los mayores avances de la globalización. Desde 2021, el crecimiento se ha ralentizado y se ha vuelto más volátil. Las tensiones geopolíticas y las restricciones a los flujos de datos pueden estar limitando ahora materialmente la globalización de la información.

Personas: Tras colapsarse durante la pandemia del Covid-19, los flujos de personas se han recuperado totalmente. Los últimos datos muestran que los viajes internacionales, la movilidad de los estudiantes y la migración se encuentran en máximos históricos.

Por otro lado, en la clasificación por países del informe, Singapur vuelve a ser la nación más globalizada del mundo, seguida de Luxemburgo y los Países Bajos.

Europa es la región más globalizada, seguida de Norteamérica y Oriente Medio y Norte de África. El Reino Unido tiene los flujos más ampliamente distribuidos de todo el mundo. Los Emiratos Árabes Unidos registraron el mayor aumento de la globalización desde 2001.

El informe también constata que los lazos entre las dos mayores economías del mundo - EE.UU. y China - siguen debilitándose. Sin embargo, estos lazos son sorprendentemente pequeños desde una perspectiva global.

Por ejemplo, el comercio entre EE.UU. y China representó el 3,6% del comercio mundial en su punto álgido de 2015, antes de caer al 2,7% en 2024 y a sólo el 2,0% durante los tres primeros trimestres de 2025. La cuota de inversión empresarial internacional entre Estados Unidos y China es aún menor: menos del 1% en 2025.

Incluso mientras Estados Unidos y China se desvinculan, la mayoría de los países siguen comprometiéndose con sus socios de siempre. Durante la última década, sólo entre el 4% y el 6% del comercio mundial

de mercancías, la IED en nuevas instalaciones y las fusiones y adquisiciones transfronterizas se han alejado de los rivales geopolíticos. De estos flujos, la mayoría no se han dirigido a aliados cercanos sino a países con posiciones geopolíticas flexibles, como India y Vietnam.

En general, la economía mundial sigue estando lejos de una amplia división en bloques rivales. *"La política y las políticas que rodean a la globalización son mucho más volátiles que los flujos reales entre países"*, afirmó el profesor Steven A. Altman, director de la Iniciativa DHL sobre Globalización del Centro para el Futuro de la Gestión de la NYU Stern. *"Los patrones del comercio mundial cambiaron más en 2025 que en un año normal, pero menos que durante otras perturbaciones recientes como las primeras fases de la guerra en Ucrania."*

Una toma de decisiones acertada requiere una visión calibrada de hasta qué punto están cambiando realmente los vínculos comerciales globales. Los riesgos para la globalización son reales, pero también lo es la resistencia de los flujos mundiales", agregó.

Las tensiones geopolíticas y las preocupaciones sobre la cadena de suministro han llevado a muchos observadores a esperar un cambio de la globalización a la regionalización, añade el trabajo. En 2025, sin embargo, las mercancías objeto de comercio recorrieron la mayor distancia media registrada (5.010 kilómetros). La distancia media de los proyectos de IED en nuevas instalaciones también alcanzó un nuevo máximo (6.250 kilómetros). La mayoría de los demás flujos internacionales se extienden también a distancias más largas, y las distancias más largas indican una menor regionalización.

Así señala un dato trascendente: Las predicciones de un amplio paso de los negocios globales a los regionales no se han materializado, al menos de momento.



Argentina asume la presidencia del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo

El Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo realizó el acto de cambio de su sede y el ejercicio de la presidencia para los dos próximos años – período tradicional de alternancia en el organismo-. Para el período 2026/1018, fue elegida la Argentina y la presidencia estará a cargo del Dr. Erik Oms. El acto de traspaso se hizo a bordo de la emblemática Fragata Sarmiento, amarrada en Puerto Madero. Allí participaron los máximos directivos del Instituto, miembros de las distintas Ramas de los países que integran el mismo en todo el continente y la península Ibérica y miembros extraregionales, representantes de la Armada y de PNA como los del área de Control de Tráfico y Seguridad, Prefecto principal Alfredo Zapa y Prefecto general Carlos Alfredo Villarreal, así como Diego Fleitas del ministerio de Seguridad y Gisela Estéfano Escudero, gerente de políticas navieras de ANPYN.

Recordamos que la presidencia del IIDM estaba a cargo de México, siendo su titular el Dr. Bernardo Melo, quien hizo un balance de las acciones desarrolladas durante su mandato antes del traspaso del cargo a Oms. Al mismo tiempo, las vicepresidencias de la Rama Argentina quedan a cargo de Enrique Penco y Débora Aramayo, acompañados por Florencia Otero, Dalia Yidiz, Esteban Vivanco y Gisele Pipola.

Tanto Oms como Aramayo destacaron que Argentina asume la presidencia del Instituto por segunda vez en la historia. La anterior fue a principios del siglo con la presidencia del Dr. Enrique Ravina.

Entre los miembros presentes en la Fragata Sarmiento se pudo ver a los miembros argentinos Diego Chami, Ricardo Alvarez, Edgar Gigena, Mariano Gendra Gigena, Liza Pozzi, - que asume como secretaria general ejecutiva del IIDM- Matías Bongiorno y Gustavo de la Sota.

Entre los miembros de las distintas ramas nacionales, estuvieron, Vicente Guzmán de Colombia, Erika Feitosa de Brasil, Mónica Ageitos y Florencia Sciarra de Uruguay, Miguel Roca del Reino Unido, Katerina Vusovic, de Perú, además del paraguayano Fernando Beconi, Presidente del Centro de Estudios de Derecho Marítimo del Paraguay. Asimismo, junto a Bernardo Melo, estuvo presente su padre, Ignacio Melo, uno de los fundadores del IIDM y quien en su momento, también fue presidente del Instituto. Precisamente Melo padre, recordó los



El nuevo presidente del IIDM, Erik Oms, -a la derecha- asume el cargo traspasado por el presidente saliente Bernardo Melo

momentos compartidos de enseñanzas y la apertura que tuvo el Instituto hacia las nuevas generaciones.

El presidente saliente, Bernardo Melo recordó que durante su gestión hubo un arduo trabajo planeando cursos, libros, protocolos para que la Institución crezca y se nutra. *“Hemos llegado a Puerto Seguro donde comenzarán otras travesías en donde nos embarcamos con inmenso amor y cariño en la institución”, dijo.*

Por su parte Oms, al asumir la presidencia, destacó la presencia del Instituto, más allá que la referencia global del derecho a la navegación está en el Comité Marítimo Internacional. *“Para Iberoamérica el brazo más fuerte y la presencia central es del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo”, dijo.*

También puso énfasis en que cada uno de los países donde funcionan las ramas nacionales realizan todo tipo de actividades vinculadas a la normativa marítima, ya sea jurídicas, de enseñanza, de aprendizaje, colaboran con las autoridades locales en todo lo que es el estudio de las normas, su aplicación y destacó como fundamental que las vicepresidencias trabajen en lo que es la ratificación de los convenios internacionales.

Agradeció el apoyo para la elección de Argentina en la presidencia a la votación de todos los abogados marítimos miembros del IIDM. *“La tarea que nos lleva aquí adelante es continuar con el legado, continuar con todo lo que se vino trabajando y con la misma singladura”,* destacó.

También recordó el trabajo que ya venía acompañando desde la vicepresidencia de la rama Argentina al trabajo de Melo.

“Continuaremos con los principios que tiene este Instituto y que convoca al espíritu de cuerpo de todos los miembros y además a trabajar con todas las autoridades marítimas, y privadas vinculadas a la Institución, a través de la diplomacia, del buen entender y del saber jurídico”, cerró. Previamente, Aramayo recordó que junto con Oms, trabajaron en conjunto en la anterior presidencia argentina a cargo del Dr. Ravina: “fue un capítulo significativo en la historia del Instituto y reflejó el compromiso de la comunidad jurídica marítima argentina con el desarrollo y la difusión del derecho marítimo en el ámbito iberoamericano. Hoy, más de dos décadas después, el Instituto vuelve a poner proa hacia nuestras costas. Reafirmando el espíritu de cooperación académica y jurídica que lo ha caracterizado desde su creación”, dijo.

Agregó que el IIDM ha sabido consolidarse a lo largo de los años como un espacio de referencia para el estudio, el intercambio académico y la reflexión jurídica en torno al derecho de la navegación y a las actividades vinculadas al comercio marítimo. “Su trayectoria, su prestigio y su permanente vocación de diálogo con organismos internacionales han contribuido a posicionarlo como un ámbito de pensamiento jurídico que aporta una valiosa mirada iberoamericana sobre los grandes desafíos del mundo marítimo contemporáneo. En ese marco, recibir hoy la sede del instituto en la Argentina implica asumir el compromiso de continuar esta travesía institucional con responsabilidad, apertura y espíritu de cooperación. Durante estos años aspiramos a que la sede en Argentina sea un verdadero puerto de encuentro, un espacio donde confluyan ideas, experiencias y tradiciones jurídicas, un ámbito de diálogo académico que fortalezca los vínculos que unen a nuestra comunidad marítima iberoamericana, porque al igual que en el mar, ninguna travesía se realiza en soledad. Argentina recibe hoy esta responsabilidad con respeto por la historia del instituto, con gratitud por la confianza depositada y con la firme voluntad de contribuir a su crecimiento y proyección futura. Que esta singladura que hoy comienza nos permita seguir fortaleciendo la cooperación iberoamericana y consolidando este espacio que como un faro en medio del mar, ilumina el estudio y la evolución del derecho marítimo”, agregó Aramayo.



Arriba Oms, toma la palabra. Abajo expone la Dr. Aramayo, Sentados, de der. a izq. Ignacio Penco, Erik Oms, Bernardo Melo e Ignacio Melo

Al hacer un balance sobre la acción del IIDM, se recordó que, entre otras cosas, el Instituto promueve la divulgación, unificación y modernización del derecho marítimo. Reúne a juristas, a magistrados, a profesores universitarios, profesionales del derecho y especialistas vinculados con la navegación, el comercio marítimo y las actividades portuarias de los países de la comunidad iberoamericana.

Creado en 1985, abarca los países iberoamericanos, además de países adscritos como Alemania, Canadá, Estados Unidos, Francia, Italia y Reino Unido. Se destacó que la creación del IIDM respondió a la necesidad de contar con un ámbito institucional que promoviera el estudio, la investigación y el desarrollo del derecho marítimo en el espacio jurídico iberoamericano. Fomentando el intercambio de conocimientos, de experiencias y buenas prácticas entre los distintos ordenamientos jurídicos de la región.



Responsables y miembros de algunas de las distintas Ramas del IIDM. De der. a izq. Erika Feitosa de Brasil, Florencia Sciarra de Uruguay, Vicente Guzmán de Colombia, Miguel Roca del Reino Unido, Katerina Vuscovic, de Perú, Mónica Ageitos de Uruguay Néida Angelotti de Argentina. Abajo parte de los asistentes al acto.



Un recorrido de excelencia

Durante el encuentro los directivos del IIDM señalaron que: “Desde su fundación, el Instituto ha tenido como misión contribuir al fortalecimiento y modernización del derecho marítimo, promover la armonización normativa entre los países iberoamericanos y acompañar la evolución del comercio marítimo internacional, de la navegación y de las actividades vinculadas al transporte por agua. En el cumplimiento de estos objetivos, el instituto actividad académica e institucional, así como también mantiene una estrecha vinculación con diversos organismos internacionales vinculados al comercio a la navegación y al desarrollo del derecho del mar, participando como organismo consultivo y colaborador en la OMI, en UNCITRAL, en UNCTAD, en CIP OEA, en CMI, en el Fondo de Hidrocarburos y Comunidad Andina.

De este modo, el Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo se ha consolidado a lo largo de su trayectoria como un referente jurídico de la región, promoviendo la cooperación entre los países iberoamericanos y aportando al desarrollo de un derecho marítimo moderno, dinámico y acorde con los desafíos del comercio y la navegación del siglo XXI”, se explicó.

Fuentes del IIDM añadieron que en ese espíritu de integración y continuidad institucional, el Instituto realiza cada 2 años el traspaso de su sede y de su presidencia entre los distintos países miembros “reafirmando así su vocación iberoamericana y su compromiso con el fortalecimiento del derecho marítimo en nuestra comunidad jurídica”.

Nuevo Jefe de Intereses Marítimos de la Armada

Hace unos días, asumió como Jefe de Intereses Marítimos de la Armada Argentina, el Capitán de Navío Pablo Manuel Gabriel Garay, en reemplazo del Capitán de Navío Alejandro David Gottifredi. La ceremonia fue presidida por el Director General del Estado Mayor de la Armada y Director de Planes, Organización y Política de la Armada, Contraalmirante Carlos Gabriel Funes, quien le tomó el juramento al nuevo Jefe de Intereses Marítimos, capitán de navío Garay – en la foto-.



Promoción del comercio e inversiones en el Argentina Week

En el marco de Argentina Week, realizado en New York, el presidente ejecutivo de PromArgentina, Diego Sucasca, mantuvo un encuentro de trabajo con Jason Marczak, vicepresidente para América Latina del Atlantic Council, y con Adrienne Arsht, fundadora y reconocida filántropa vinculada a la institución – los tres en la foto-.

Durante la reunión, que se llevó a cabo en las oficinas de la institución financiera líder JP Morgan, se avanzó en la organización de un evento de promoción para la atracción de inversiones en Buenos Aires, previsto para abril, que contará con la participación de PromArgentina y convocará a más de 200 referentes del sector público y privado de Argentina y Estados Unidos.

Dicha conferencia contará, además, con la presencia de John Jovanovic, presidente del Export-Import Bank of the United States (US EXIM Bank), quien viajará especialmente a Buenos Aires y prevé mantener reuniones con autoridades y representantes del sector privado.

Asimismo, Sucasca y Marczak establecieron nuevas líneas de colaboración entre PromArgentina y el Atlantic Council para desarrollar acciones conjuntas a lo largo del año, con el objetivo de fortalecer la promoción de inversiones y el posicionamiento internacional de Argentina.

Con sede en Washington DC, Atlantic Council es un



centro de pensamiento y formación estadounidense que administra diez sedes regionales y programas funcionales relacionados con la seguridad internacional y la prosperidad económica mundial.

Según datos relevados por la Gerencia de Inteligencia Comercial de PromArgentina, Estados Unidos se convirtió en enero pasado en el principal destino de las exportaciones argentinas tras 23 años, con ventas que alcanzaron los USD 941 millones. El liderazgo estadounidense en el ranking de destinos se explica por una canasta exportadora diversificada, donde destacan los sectores energético, minero, cultural y agroindustrial. Al respecto, como parte de su presencia en Estados Unidos, Sucasca se reunió días atrás con autoridades de la Meat Import Council of America (MICA), con quienes acordó poner en marcha una agenda conjunta para explorar nuevas oportunidades de inversión y expansión comercial en el sector cárnico, con motivo de la misión comercial que se desarrollará durante la última semana de abril en aquel país.

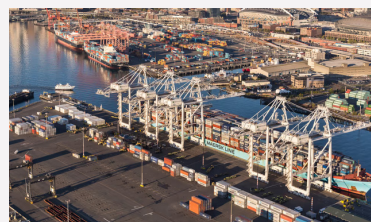
Las terminales de Carrix con la certificación Great Place to Work

El grupo de terminales Carrix recibió el reconocimiento Great Place to Work® Certified™ para 2026 en cinco países donde opera: EE.UU., Canadá, México, Panamá y Vietnam.

En un comunicado la compañía americana señaló:

“Esta distinción es particularmente significativa porque se basa completamente en lo que más importa: la retroalimentación de todos sus colaboradores, quienes dan vida a la cultura de Carrix cada día”.

Brant Rigby, vicepresidente de Recursos Humanos, señaló al respecto que *“en todas las operaciones, equipos y geografías de Carrix, los empleados compartieron sus experiencias y, juntos, han reafirmado lo que buscamos cada día: un lugar de trabajo construido sobre la*



confianza, el respeto y el orgullo por lo que hacemos.

En Carrix, nuestra gente es la piedra angular de nuestro éxito. Desde terminales marítimas y patios ferroviarios hasta equipos de tecnología y soporte, esta certificación refleja la dedicación, colaboración y cuidado que nuestros empleados aportan a su trabajo y entre ellos”.

Puerto La Plata presentó Plan Quinquenal

El ministro de Producción, Ciencia e Innovación Tecnológica de la provincia de Buenos Aires, Augusto Costa, el Subsecretario de Asuntos Portuarios Lic. Juan Cruz Lucero, junto a la presidenta del Consorcio de Gestión del Puerto La Plata, Dra. Susana González y los intendentes de Ensenada, Mario Secco y de Berisso, Fabián Cagliardi presentaron en el Dock Central, el Plan Quinquenal Portuario 2025/2029 de Puerto La Plata. Al respecto Augusto Costa destacó la visión del gobernador Axel Kicillof para desarrollar un plan quinquenal para los puertos de la provincia de Buenos Aires. *“Es un compromiso del gobierno provincial que se concreta a partir de una voluntad y una visión política plasmada en una planificación comercial, en una mejor eficiencia en la gestión administrativa, infraestructura, logística y en un mejor vínculo del puerto con la comunidad”*, explicó.

Por su parte, Susana González destacó que *“el Plan Quinquenal en articulación con el Gobierno provincial tiene como objetivo potenciar el perfil multipropósito de esta terminal portuaria estratégica. Se trata de un plan comercial cuya base es planificar el período 2025-2029 donde se proyecta diversificar las operaciones y atraer nuevos negocios logísticos en esta terminal portuaria”*.

En este sentido, destacó que el programa también prioriza el ordenamiento interno administrativo con un claro objetivo: *“generar sistemas de gestión de calidad, integrando los procesos existentes y modernizándolos con la incorporación de nuevas tecnologías”*.

Dijo que el proyecto también impulsa obras de infraestructura junto al Consejo Federal de Inversiones (CFI) para potenciar el rol estratégico del Puerto La Plata, que cuenta con accesos viales, ferroviarios y fluviales de primer nivel para *“expandirse, generar competitividad y productividad”*, concluyó González.

Durante el encuentro, también estuvieron presentes la secretaria de Producción e Innovación Tecnológica de la municipalidad de La Plata, Mercedes La Gioiosa; integrantes del poder legislativo provincial y municipal; representantes de empresas vinculadas al sector portuario y energético; gremiales; directivos y trabajadoras de PLP.



En el centro, el ministro de Producción, Ciencia e Innovación Tecnológica de la provincia de Buenos Aires, Augusto Costa, junto al Subsecretario de Asuntos Portuarios Lic. Juan Cruz Lucero y a la presidenta del Consorcio de Gestión del Puerto La Plata, Dra. Susana González.

Nuevo sistema de rastreo de ULD aéreos de Jettainer lanzado con Lufthansa Cargo

Lufthansa Cargo se ha convertido en el cliente de lanzamiento de una nueva solución de rastreo de Dispositivos de Carga Unitaria (ULD) basada en IoT, desarrollada por Jettainer, lo que marca un nuevo hito en la larga colaboración entre ambos socios.

Con más de 100.000 ULD repartidas en 500 ubicaciones en todo el mundo, Jettainer opera la flota de este tipo de contenedores de lo más eficiente a nivel global.

En un comunicado, Jettainer señala que la nueva tecnología se implementará en todas las flotas de ULD de Lufthansa Cargo y se integra perfectamente en los esfuerzos para fortalecer la transparencia digital y la eficiencia operativa. La implementación ya ha comenzado, señaló la empresa.

Recordamos que la compañía de gestión de estos equipos es 100% de Lufthansa Cargo AG..

El anuncio, realizado en el Simposio Mundial de Carga de la IATA 2026 en Lima, Perú, destaca el compromiso conjunto de ambas compañías con la innovación y el liderazgo digital en el transporte aéreo de carga global, agrega el paper.

Recordamos que Jettainer es responsable de la gestión integral de ULD para Lufthansa Cargo. La colaboración abarca la gestión, posicionamiento, mantenimiento y reparación global de una extensa flota de ULD, lo que la convierte en una de las flotas dedicadas a este tipo de equipos más grandes en operaciones mundiales de carga y pasajeros, con una alta disponibilidad en toda la estructura de rutas internacionales de Lufthansa Cargo. Añade la información, que la nueva solución de rastreo de IoT proporciona visibilidad en tiempo real de los movimientos de ULD en toda la red global. En lugar de

depender únicamente de la infraestructura aeroportuaria fija, el sistema combina lectores fijos y móviles, lo que garantiza un seguimiento continuo, incluso en ubicaciones con una configuración técnica limitada. *"El sistema reduce significativamente los puntos ciegos y crea una transparencia fiable en toda la cadena de suministro de ULD. Las aerolíneas obtienen información precisa sobre la ubicación y el tiempo de permanencia de cada unidad, lo que permite reaccionar más rápidamente ante irregularidades y una gestión más basada en datos. Esta información mejorada reduce los esfuerzos de búsqueda, facilita una recuperación más rápida de equipos extraviados y refuerza el posicionamiento y el control operativo, mejorando en última instancia el rendimiento y la eficiencia general de la flota",* dice el comunicado.

"La transparencia digital es un factor clave para el éxito en la industria actual de la carga aérea", afirmó Oliver von Götz, vicepresidente de Gestión Global de Cumplimiento de Lufthansa Cargo. *"Al asociarnos con Jettainer en la implementación del seguimiento IoT de última generación, estamos mejorando la visibilidad de nuestra flota de ULD y mejorando aún más la fiabilidad, la eficiencia y la calidad para nuestros clientes en todo el mundo".*

Por su parte Jan Wilhelm Breithaupt, director ejecutivo de Jettainer, señaló que gestionar una flota de ULD de esta envergadura requiere máxima transparencia, datos fiables y una gestión inteligente. *"Juntos, estamos estableciendo un nuevo estándar para la gestión digital de ULD y reforzando el control operativo en toda la red global",* agregó.



Oliver von Götz (a la izq.), VP Global Fulfillment Management de Lufthansa Cargo, junto con Jan Wilhelm Breithaupt, CEO de Jettainer, durante el anuncio de la alianza en el campo de la nueva generación de seguimiento IoT en el simposio mundial de cargas de IATA de Lima