

MEGATRADER

Año XXXIV Nro. 410 MARZO 2026

www.revistamegatrader.com.ar

@RaMegatrader



La crisis del Golfo, Ormuz cerrado y el Mundo en stand-by

IMPA ALERTA: LA SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN NO SE NEGOCIA

NUEVO PARADIGMA DE INCERTIDUMBRE GLOBAL Y COMPETIR CON LA APERTURA

EL PAPEL DE LOS PRIVADOS PARA MONITOREAR LA CONCESIÓN DE LA HIDROVÍA

Compacto y eficaz Elevamos su carga todos los días

La solución inteligente para contenedores, productos a granel y proyectos

LIEBHERR

Equipamiento Portuario



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



MEGATRADE

Periodismo de especialidad.

Tendencias globales y regionales en logística de comercio exterior, según la visión de los propios operadores.

Forma parte del portal y la red de la comunidad Megatrade de cargadores, embarcadores y operadores de comercio exterior, al mercado naviero, puertos y de logística global de Latinoamérica.

Año XXXIV Nro 410

Marzo 2026

 **Director-Editor**
Darío Kogan

 Tel: (+54) 911 40433288
suscripcion@revistamegatrade.com.ar
contacto@revistamegatrade.com.ar
www.revistamegatrade.com.ar
Buenos Aires, Argentina
Registro de la propiedad intelectual 240.963

Destacados

Informe de Situación - 4

La guerra como costumbre:

El mundo que nos propone Donald?

Institucional-5

El rol de los usuarios en el monitoreo de la concesión de la vía fluvial troncal

Advertencia de los prácticos -8

Los riesgos de degradar la seguridad de la navegación con la excusa de “bajar los costos”

Eventos-16

Se viene la 30 edición de Intermodal South America:

Un espacio de negocios imperdible

Comercio Exterior-21

La nueva dinámica del Centro Despachantes de Aduana

Mercados-23

El mundo incierto entre lo nuevo y lo viejo
y la Argentina expuesta a competir

Opinión- 26

Los desafíos de las cargas de proyecto

Reporte- 28

El mundo en stand by; OIT y OMI conmemoran Convenio histórico para la gente de mar, en un contexto dramático para las tripulaciones por la crisis del Golfo que pega a todos los mercados





La guerra como costumbre: El mundo que nos propone Donald?

En el contexto de una guerra que no tiene horizonte cercano de resolución, a modo aún mayor a lo sucedido con el conflicto Rusia-Ucrania, en estas páginas destacamos la situación in situ del Golfo Pérsico y Ormuz en particular y el efecto sobre mercados, rutas, buques y especialmente sobre la gente de mar que la viene sufriendo. Parece que no se puede confiar tanto en que Trump defina las cosas como en Venezuela. Ya se olvidó de Groenlandia?.

Por otro lado, nos encontramos localmente en el medio de la evaluación de las ofertas para la licitación de la concesión de la hidrovía troncal. Siempre a la espera de algún piedrazo desde afuera o desde adentro que quiera complicar el proceso. Pero la escena se presenta tranquila, salvo las observaciones por parte de JDN quien es el ya experimentado operador – ahora contratista de la vía- respecto a la oferta de su connacional y competidor, DEME.

Veremos qué decide la comisión evaluadora de los ex AGP respecto a esas observaciones de JDN que apuntan a que el gobierno deje de lado la oferta de su rival. La idea que ya se había planteado en la primera licitación fallida, es que no aparezca sólo un oferente hasta el final del camino.

Recordamos que JDN tiene esta vez como socio al tradicional operador de grúas flotantes del Grupo Loginter utilizadas para obras y remoción de buques – esta es precisamente una de las responsabilidades asignadas al concesionario- y que por mucho tiempo se ha presentado con otros socios en obras de dragado locales.

Hay quien dice que DEME tiene como aliado para algunas obras complementarias un tradicional operador de EE.UU. algo que puede estar bien mirado por esta administración. Pero dejando de lado especulaciones de baja estofa, en paralelo se están dando reuniones para definir un consejo de asesoramiento técnico de control de la vía navegable con participación de los usuarios y otros no tanto; tema que tratamos en más detalle en estas páginas.

Es importante que el contrato sea flexible de manera de ir formateando el sistema de acuerdo a las exigencias comerciales de la carga, el transporte y medio ambientales. Por ejemplo, si se quiere duplicar el transporte de mineral de hierro desde Corumbá para salir por el sistema del Paraguay, Paraná, Río de la Plata, como responder a ese incremento entre barcazas y buques y teniendo en cuenta las operaciones de transferencia que también se dan en los granos. Por ejemplo, antes se completaban panamax y Handy size ahora son cap size: habrá que responder en la gestión y la infraestructura de la vía para alimentar a esos buques en transferencia o bien portuaria o a flote con más volumen para evitar cuellos de botella. Otros tantos temas que se desarrollan en esta edición tienen que ver con la concientización de los prácticos respecto a la importancia de la seguridad de la navegación y algunos intentos de relajarla; un interesante informe sobre los cambios en el comercio global influenciado por la incertidumbre de la geopolítica y cómo funciona la Argentina en la era de la apertura y más.

Finalmente, un dato que muestra lo poco que está en el radar el cabotaje marítimo a nivel local. Dado el caos en la industria y la logística vinculada al petróleo; el combustible para vehículos tuvo un relativo incremento en surtidor; sin embargo; el fuel que utilizan buques y algunas plantas viejas de energía aumentó más de 100% en estas semanas, sin justificación a la vista. Claro que en el caso de los buques de cabotaje contratados por las petroleras, éstas son las que pagan el combustible. Pero si se le hace un agujero en los costos a los que operan otros tráficos marítimos. Estos ven incrementar sus gastos operativos en forma alarmante, especialmente si se tiene en cuenta que el combustible está en el tope de los principales costos para un operador naviero. Pero son tan pocos que a quién le preocupa; *no es verdad?*.

El rol de los usuarios en el monitoreo de la concesión de la vía fluvial troncal

Mientras se está en la etapa de análisis de la "oferta 1" que contiene antecedentes financieros y legales de los oferentes del proceso de licitación para la concesión de la hidrovía Río de la Plata/Paraná, -donde aparecen las dos belgas JDN y Deme acompañados por socios-, el gobierno avanza en las reuniones para la formación del Consejo de Control de la Vía Navegable Troncal - foto de la última a la derecha-. Estas reuniones incluyen a provincias y a los usuarios, traders, puertos, navieros, agentes y representantes de cargadores y prácticos, además de otros organismos vinculados públicos como universidades. La idea del sector privado es que el Consejo



Asesor sea un ente técnico, alejado de la política, mientras que sea el Estado el que este reservado al control de la concesión, como es lógico como función indelegable. Hay algún debate sobre si tiene que quedar en un órgano consultivo y no tanto ejecutivo, aunque para algunos la preferencia es

que la autoridad de aplicación este de algún modo comprometida a reportar al Consejo de forma de que sus recomendaciones se las lleve el viento cuando cambia el gobierno de turno. Así, se entiende, debe buscarse un esquema institucional lo suficientemente fuerte que quede blindado a los cambios

 **SSA MarineMIT**
TODOS CRECEMOS



Somos un terminal que impulsa crecimiento integral. Desarrolla a sus colaboradores, fortalece a la comunidad, posiciona a Colón como centro logístico, potencia la eficiencia de las navieras y eleva el liderazgo logístico de Panamá.

ssamarine.pa
Tel (507) 430-9800

políticos. Muy naif?. Recordamos que se habla de una concesión que tiene por delante varias décadas y donde a partir de los datos que se vaya obteniendo, generar información para hacer un asesoramiento técnico aprovechando la flexibilidad que da el pliego y los cambios que se dan en la vía. Por ejemplo, a los tres años de concesión el operador debe presentar sus planes para profundizar y el tipo de buque y responder a las demandas de los usuarios, la característica de las embarcaciones y de la infraestructura necesaria.

Encuentro

Durante la reunión del Consejo de Control de la Vía Navegable Troncal, la Agencia Nacional de Puertos y Navegación siguió dando lugar para definir su estructura y funcionamiento.

El Director Ejecutivo de la ANPYN, Iñaki Arresegor, escuchó las distintas presentaciones de entidades como la Unión Industrial Argentina, la Sociedad Rural Argentina, la Cámara de Acero, la Bolsa de Comercio de Rosario, la Cámara de Actividades Portuarias y Marítimas, Centro de Navegación, Cámara de Puertos Privados Comerciales, Cámara De La Industria Aceitera De La República Argentina (CIARA) y la Cámara Naviera Argentina, quienes

según dijo la autoridad, plantearon la necesidad de contar con un Consejo de Control robusto y con capacidad técnica, que reciba información por parte de la autoridad de aplicación y pueda formular propuestas.

ANPYN señaló que reunirá las propuestas formales que se presenten, y tras analizarlas y puestas a debate para su consenso, se avanzará en la definición del funcionamiento institucional del Consejo.

Precisamente, desde algunas de las Cámaras, comandadas por CIARA – que lleva de alguna manera la voz cantante – están presentando un documento como borrador de reglamento al resto de las entidades y al gobierno, sobre el formato propuesto.

Recordamos que también participaron representantes de las provincias como Chaco, Entre Ríos, Formosa, Misiones y Santa Fe, así como universidades nacionales y organismos regionales e incluso volvieron a estar presentes representantes de las navieras de bandera de países vecinos- tendrán voz y voto?-. Y la provincia de Buenos Aires?, silencio de radio....

Desde el gobierno se insiste que con las nuevas tecnologías incluidas en el pliego y manejo sistematizados de los datos, se podrá manejar información real time, de todo lo que ocurre en la vía troncal. Esa información sistematizada servirá de

cimiento para finalmente proyectar un single window operativo desde recalada a cada puerto, alimentando a cada PCS (port community System), y en simultaneo mejorando los datos que cada autoridad o privado precisa en tiempo y forma para trabajar mejor. *“Estamos todos de acuerdo en la necesidad de tener un Consejo de Control donde podamos informarnos todos, compartir opiniones y tomar decisiones”*, señaló Arresegor. Advirtió también que el Consejo de Control no tendrá financiamiento público: *“El costo de este trabajo debe ser cero para el Estado”*, señaló, para dejar contentos a los superiores; haciendo olvidar aquel Elefante Blanco que se intentó crear en la administración anterior y que ya contaba con presupuesto. De hecho, hubo algún pedido provincial de llevar el Consejo a Rosario.

Con toda la información que va a contar el concesionario y el Estado en una nueva etapa, se podría hacer mucha previsión para hacer la vía muy eficiente, nos dijo un operador involucrado. **Ese es el diferencial.**

La idea oficial es añadir más entidades vinculadas a la actividad, aunque la lógica es que este cuerpo no termine siendo sólo una figura decorativa para calmar a los operadores y ONG. Es decir que este alejado de la pura retórica.

La visión de un usuario clave

Entre las distintas entidades que participan de las reuniones para la formación del Consejo Asesor, y que en general vienen reconociendo el buen foco que están teniendo estos encuentros convocados por ANPYN; el Centro de Navegación es uno de los actores clave.

Respecto a este tema, su presidente, Julio Delfino, destacó el carácter técnico y el espíritu de trabajo *“para construir en conjunto un órgano de control, eficiente y eficaz u oportuno, que sea formal y no se*

lo lleve el viento y a su vez no se nutra de ningún financiamiento fruto del peaje. El primer esfuerzo económico para pelear por la competitividad lo debemos hacer nosotros”, dice.

Agregó que desde el Centro de Navegación, representando a quienes pagan el peaje (los barcos), *“el foco que suma al equipo esta desde ya ligado a las descripciones y explicaciones relacionadas al FLETE, que en definitiva es la variable que la carga termina pagando y la cadena logística quiere*



minimizar”, dice. Pero advierte que a veces se entiende minimizar el flete *“cayendo en reduccionismos de entenderlo como un mero costo o el malo de la película, cuando en realidad todos los esfuerzos público-pri-*

vados devieran darse a favor de fomentar, en un mercado abierto, una oferta creciente que satisfaga por demás la demanda argentina. En algunas oportunidades se deja de observar el valor agregado que el barco trae, transformando carga fob a productos que llegan en tiempo y forma en destino, posibilitando que las ventas argentinas se consumen con la debida calidad establecida en su promesa comercial. Es nuestra responsabilidad buscar compartirle a la cadena nuestros regulares esfuerzos para que no falte bodega para la agroindustria, o contenedores”, argumenta Delfino.

En detalle señala que, en términos simples, el flete se explica mayormente por el tiempo de navegación (≈80% del costo), donde inciden mayormente el valor diario del buque y el combustible. “Los costos portuarios y de acceso (incluyendo peaje en Argentina) y de descarga/carga en origen o destino completan menos del 20% del costo de la aventura marítima. Donde desde ya es de menor relevancia su ponderación, pero siempre es importante minimizar todos los costos ya que el mercado es desafiante.

El dinamismo del mundo, sus rencillas y los factores climáticos, afectan directamente al mercado donde se trazan los fletes”, explica.

Dice que hoy, por ejemplo, el mercado está atravesando una suba por demás considerable de costos: en pocas semanas los fletes pasaron de USD 40–45 a USD 50–60 por tonelada, principalmente por el aumento del fuel (+35%) y por la caída del calado (hace dos semanas teníamos en Upriver barcos saliendo con calados superiores a 10.30mts y hoy existe una restricción de máximo de 10 mts). “Una baja de ~30 cm implica que los buques cargan entre 7.000 y 9.000 toneladas menos, lo que eleva el costo por tonelada. A su vez, observamos algunas demoras en navegación (congestión, por espera de mareas, o tráfico en el canal de la vía de una sola mano existente, donde faltan

mayores zonas de paso o fondeo) y esto sin duda impacta directamente en la performance de los buques. Donde además esta decir que la seguridad en la navegación tutelada por la PNA (con la información de calados) es clave para evitar mayores inconvenientes (buques varados)”, explica. Con esta descripción, Delfino busca graficar que el mercado se nutre de múltiples variables, “donde muchas son exógenas o no son posibles definir desde nuestro trabajo, mientras que si podemos incidir en las variables que nos describen como un origen y destino difícil de predecir por falta de obras, certidumbre de calados u otros extra costos generados domésticamente”, dice.

Comparativa

Agrega el directivo que para entender la diferencia con otros puertos del mundo, hay un punto técnico clave: en mercados donde el calado no es completamente previsible, pero se puede garantizar calados mínimos, los contratos (charter parties) definen una carga base con una tolerancia (MOLO: more or less owner’s option), que le permite al capitán ajustar la carga final según las condiciones reales al momento de zarpar.

“Situados Up-River, en los contratos habituales se observa compromisos de carga por 50.000–55.000 toneladas ±10% MOLO. Eso significa que, ante una bajante, un buque puede salir incluso con 45.000 toneladas, o bien aumentar hasta un 10% si las condiciones lo permiten. En otros mercados comparables, esa tolerancia suele ser del 5%. Minimizar dicho desvío será un éxito que fortalecerá nuestro posicionamiento en el mercado. Lograr pasar de ese 10% a 5% no es menor: reflejaría a futuro una menor volatilidad e incertidumbre en el calado local. Donde los armadores podrían cubrir con menores valores ese riesgo en sus cálculos”, explica Delfino.

Sostiene que, por eso, la clave no es solo el nivel de calado, sino su previsibilidad.

Dice que poder garantizar profundidades más estables (10,50 m / 11 m o más como ostenta las proyecciones de la licitación en curso) permitiría reducir ese “desvío”, mejorar la calidad de los contratos (mayores volúmenes comprometidos por viaje) y generar economías de escala que bajen el costo por tonelada.

“En ese sentido, la carga ya consensuó y manifestó su interés en más calado cierto y sustentable. Pero a veces cuesta describir que también es de vital importancia evitar demoras en la navegación que se traducen en mayores costos por cada hora extra generada. En este Consejo podemos aportar valor, escuchando los argumentos de cada eslabón ayudando a generar mayor certidumbre y mejor información de cómo se está comportando el mercado, y qué variables podemos intentar mejorar en la gestión público privada, buscando que dichas mejoras se validen finalmente donde se forman los fletes, el mercado”, explica. Como síntesis, el presidente del Centro de Navegación, señala que la entidad apunta a que las obras necesarias/ urgentes (contempladas en esta licitación) “se puedan dar oportunamente para brindarnos la ansiada competitividad ligada directamente a mejorar integralmente previsibilidad, calado y eficiencia operativa. Minimizando congestiones o demoras. Cada nicho representado en el Centro de Navegación, esta requiriendo y expectante de lograr mejoras apreciables para la eficiencia y competitividad no solo de buques graneleros, sino de Portacontenedores, Roro / CarCarriers, Cruceros, barcazas, etc. Es en este, NUEVO consejo consultivo u órgano de control, donde queremos sumar y aportar el comentario o crítica oportuna a fin de favorecer a toda la cadena (Supply Chain) y logremos en equipo Público - Privado propiciar un crecimiento importante en nuestro comercio internacional”.

Advertencia de entidad referente internacional del practicaaje.

Los riesgos de degradar la seguridad de la navegación con la excusa de “bajar los costos”

Una avanzada de la IMPA, -Asociación Internacional de Prácticos Marítimos- que reúne a las asociaciones de pilotos de 50 países y una comunidad profesional de más de 8000 pilotos; llegó a Buenos Aires para esclarecer cierta confusión oficial, sobre la importancia de contar con un sistema de practicaaje seguro y eficiente, - que cuide vidas e infraestructura- a la hora de pensar en una relajación del sistema con el argumento de “bajar los costos”.

IMPA, es una organización internacional sin fines de lucro dedicada a promover un pilotaje profesional, seguro y eficiente. La entidad cuenta con voz en los principales foros marítimos internacionales y posee estatus consultivo ante la Organización Marítima Internacional (OMI) desde 1973.

Esta visita tiene que ver con que el practicaaje considera como un alarmante desconocimiento en algunas esferas oficiales sobre la responsabilidad que conlleva esta actividad central en el comercio exterior del país: el asesoramiento a los capitanes de los buques al ingreso



**DP WORLD**

**TERMINALES
RÍO DE LA
PLATA**
Sociedad Anónima

**ESCALA GLOBAL,
PRECISIÓN LOCAL**

 trp_comercial@trp.com.ar  trp.com.ar  [@dpwbsas.trp](https://www.instagram.com/dpwbsas.trp)



y egreso de las aguas restringidas del Río de la Plata y el Paraná, y los puertos de la región y de toda la costa Atlántica. Una confusión que queda especialmente reflejada en algunas declaraciones que le hacen hacer a ciertas autoridades locales, -tanto o más peligrosas incluso que ciertos borradores de proyectos de decretos, antes de la salida de una norma definitiva- que apuntan a degradar tanto la tarea del práctico, que quiere hacerle pensar a la comunidad toda, que cualquier hijo de vecino – con el respecto por ellos-pueda dirigir un buque de 300 mts. en las aguas restringidas del Río de la Plata y el Paraná, con tal de “bajar costos”. “Total el Río de la Plata tiene fondo de barro, qué puede pasar”, sería el concepto de algunos funcionarios. Será posible que un navegante con 10 viajes y sin ser capitán puede actuar de práctico?.

El presidente de IMPA, Simon Pelletier junto a los vicepresidentes de la entidad, Ricardo Falcão y Alvaro Moreno, y las autoridades de la Cámara, su presidente, John Ryan, el secretario Pablo Pineda, tuvieron un encuentro con las autoridades de la Prefectura Naval Argentina – que transmitirán el mensaje a los responsables de Transformación y de Seguridad-y participaron de un encuentro organizado por la Cámara de Empresas de Practicaje y Pilotaje, donde quedó claro el mensaje con datos muy puntuales sobre el riesgo que presenta degradar la actividad más que desregularla.

Actividad clave

IMPA y los prácticos a nivel global están preocupados por algunos comentarios y proyectos que se dan en Argentina que con el argumento de “bajar costos”, degradarían la seguridad del movimiento de buques. Esto además

podría “contagiar” por ejemplo, a países vecinos como Uruguay.

“Desde IMPA hay que hablar sobre la responsabilidad de lo que pueda ocurrir, no con el práctico, sino con el medio ambiente y con las vías navegables; de la necesidad de cuidar la vida humana y el

interés público. Denostar el practica es ir contra lo que marca la Organización Marítima Internacional que tiene un comité de seguridad al que hemos reportado estas situaciones, no por ser un tema de Argentina, sino por su impacto negativo a nivel global”, dijo el secretario de la Cámara



Soluciones logísticas completas,
conectadas de punta a punta

Integración completa de transporte marítimo, almacenamiento y terminales hasta el cliente final.

Flexibilidad para atender cada necesidad, respaldada por un WMS global y equipos especializados.



ALL THE WAY

de Empresas de Practicaje, Pablo Pineda, durante el encuentro organizado por la entidad, en el ámbito del colmado auditorio del Centro de Capitanes de Ultramar y Oficiales de la Marina Mercante, al presentar a los directivos de IMPA. Allí estuvieron además de colegas profesionales del practicaaje, responsables de la entidad anfitriona, Jorge Tiravassi y Eduardo Baglietto. En su exposición, el titular de IMPA, Simon Pelletier, señaló que pensar el practicaaje como única forma de reducir costos es negativo para la sociedad. Por un lado, tiende a disminuir la inversión en formación. A su vez, esto aumenta la probabilidad de colisiones, abordajes, encallamientos y de interrupciones en el comercio. *“La reducción de costos también limita la inversión en nuevas tecnologías y técnicas, lo que impide aprovechar al máximo los beneficios de eficiencia del practicaaje. Con el tiempo, esto debilita la competitividad de un puerto o de un país. En conjunto, estas políticas de reducción de costos afectan directamente al interés público, disminuyendo la seguridad en la navegación y la eficiencia del sistema. El practicaaje es una regulación de seguridad, y la principal responsabilidad del práctico es proteger los intereses del Estado, y con esto me refiero realmente al interés público, que regula el practicaaje. En este sentido, el principal “cliente” del servicio del práctico no es el barco ni el armador, sino la sociedad”*, dijo.

Detalló que según un estudio de 2022 encargado por IMPA, un sistema de practicaaje eficiente reduce



el riesgo de navegación 528 veces en comparación con no contar con un práctico. Esto implica que, al menos, el 99,95 % de las entradas y salidas de puerto se realizan sin incidentes. Y, añadió que además, genera valor económico. *“Un análisis exhaustivo de costos y beneficios realizado en Canadá*

Simon Pelletier, presidente de IMPA recibe un reconocimiento de John Ryan y Pablo Pineda, presidente y secretario respectivamente de la Cámara de Empresas de Practicaaje y Pilotaje, por su participación en el Encuentro.

Construyendo el puerto del futuro, hoy.

Consorcio de Gestión del **Puerto de Dock Sud**

en 2018 y actualizado en 2023 concluyó que por cada dólar invertido en practica se generan al menos 60 dólares en beneficios derivados de la seguridad y la eficiencia”, dijo.

Agregó que el practica bien regulado no es una carga económica. Es una inversión; un compromiso con la seguridad de la navegación y la protección del medioambiente. Y es un factor habilitador del comercio marítimo eficiente y la prosperidad económica.

Detalles

En su exposición, Pelletier detalló cómo funcionan los sistemas de practica de mayor rendimiento en el mundo.

Señaló que un practica bien regulado busca maximizar el beneficio público, tanto en términos de seguridad como de eficiencia del comercio internacional. Esto se logra mediante una legislación adecuada, integral y una estructura sólida. Los sistemas bien regulados tienen muy clara la función del practica: se trata de un servicio público, no de un negocio.

Añadió que un practica bien regulado se define por tres características fundamentales: Gobernanza. “Los prácticos están

formados, certificados y operan conforme a los procedimientos establecidos en la Resolución A.960(23) de la OMI. Los proveedores de servicios de practica son responsables de garantizar el cumplimiento de estas normas”, dijo. Independencia.

“Los sistemas bien regulados otorgan a los prácticos la capacidad de trabajar libres de presiones comerciales, de modo que puedan actuar siempre en función del interés público, maximizar la capacidad de la vía navegable, optimizar la productividad

portuaria, minimizar el riesgo de demoras o bloqueos y, al mismo tiempo, garantizar la seguridad al no verse obligados a asumir riesgos indebidos”, añadió. Mejora continua: “El practica requiere una inversión de capital significativa. Las operaciones de mejor desempeño en el mundo deben adoptar los entornos más avanzados de formación y simulación, así como nuevas técnicas y tecnologías, para lograr un uso más eficiente de las vías navegables y la infraestructura portuaria, y para adaptarse



B2B Maritime SA

"A new style of ship agents"

B2B MARITIME SA - HEAD OFFICE

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

Tel Ops: +54-11-5239-8554

Tel Acct: +54-11-5239-8553

Rotative: +54-11-3482-4343

Main email: ops@backtoback.com.ar

B2B MARITIME SA - UPRIVER BRANCH OFFICE:

SARGENTO CABRAL 1483 - 2nd Fl. "B"

ZIP CODE 2200 - SAN LORENZO PORT - ARGENTINA

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

Tel: +54 9 3476 537028



a buques de mayor envergadura. Estas son las condiciones imprescindibles para que un sistema de practica funcione de manera óptima”, añadió.

Advirtió, por ejemplo, que las zonas de practica obligatorio tienen características propias de un monopolio natural. Los costos de inversión y operación de un servicio de practica seguro, eficiente y no discriminatorio deben recuperarse a través de un conjunto relativamente fijo de tarifas de practica.

Es válido recordar que IMPA promueve un sistema de practica donde no haya competencia entre empresas – como la que existe en la Argentina-. “Casi todos los países del mundo que tienen puertos comerciales (unos 180 en total) han optado por sistemas de practica bien regulados, libres de los problemas que genera la competencia. Si se quiere que el practica apoye plenamente a Argentina, a su sociedad, su comercio, su futuro económico y ambiental, es necesario rechazar la desregulación y la competencia en el practica. Esta es la forma en que Argentina puede pasar de su situación actual al nivel que realmente puede alcanzar”, advirtió.

Dijo Pelletier: “Se suele asumir que la desregulación y la competencia conducen

a obtener el mismo servicio, o uno mejor, a menor costo. En muchos sectores, esa promesa se cumple. En el practica, no. Y las razones son estructurales”, dijo.

Puso en la mesa el estudio de KPMG de 2018 encargado por Transport Canada, que señala que la competencia en el practica genera impactos negativos mayores que un sistema con un único proveedor. “Contar con un solo proveedor no solo es más eficiente, sino que es el único modelo compatible con mantener los estándares que exige el interés público. Es, de hecho, la razón por la que los sistemas de practi-

caje en prácticamente todos los países del mundo están organizados de esta manera”, añadió Pelletier.

Remarcó que todas las jurisdicciones que han intentado introducir la competencia en el practica han dado marcha atrás o están sufriendo sus consecuencias. No es casualidad: es evidencia, cerró.

Asimismo, Ricardo Falcão – vicepresidente de IMPA y ex titular de Practica de Brasil, entidad que reúne a los prácticos de este país-destacó la experiencia en la materia; el desarrollo y lo positivo que fue la adopción de la ley de practica sancionada hace un



Puertos y Logística

Vehículos

Energía

GRUPO MURCHISON

Juntos, movilizamos proyectos creando futuros

grupomurchison.com.ar

tiempo y la tarea del Instituto Brasileño de Practicaje.

Este cuenta con simuladores de puente de alta tecnología, y tiene capacidad para evaluar la eficiencia y la seguridad de proyectos de vía acuáticas y portuarios que requieren ejercicios de simulación con la participación de prácticos, según establecen las buenas prácticas internacionales, dijo.

“El Instituto Practicaje de Brasil se consolida como un verdadero centro de generación de conocimiento, investigación y debate; con el objetivo de perfeccionar el servicio, fortalecer la actividad y contribuir a la mejora de la infraestructura de vías acuáticas y puertos del país”, señaló.

Falcão agregó que la ley brasileña estableció expresamente que el servicio de practica es una actividad esencial de naturaleza privada orientada al interés público de la seguridad de la navegación, la salvaguarda de la vida humana y la protección del medio ambiente. Además, es un servicio que debe estar permanentemente disponible y que es deber del Estado garantizar su adecuada y libre prestación.

“Ese modelo garantiza un servicio de práctica independiente, organizado y permanentemente disponible. Es una arquitectura de seguridad auditable y resiliente frente al error humano, la fatiga, la presión comercial y la variabilidad operativa. Si un Estado debilita precisamente uno de los principales controles del riesgo náutico que es el practica organizado e independiente; aumenta la vulnerabilidad jurídica y operativa del sistema portuario. El práctico aporta una capa independiente de juicio técnico y el conocimiento local de comunicación con otros actores como los remolcadores y con las autoridades de tierra y tienen la capacidad de intervención crítica y de maniobra de alto riesgo”, explicó.

Destacó Falcão que el práctico no está a bordo sólo para cuando está todo bien, porque cuando se corta un cabo de un remol-



Pablo Pineda, secretario de la Cámara de Empresas de Practicaje y Pilotaje, a la izq. junto a Ricardo Falcão y Alvaro Moreno, vicepresidentes de IMPA

cador, cuando falla una máquina, cuando cambia el viento o el buque no responde, es aquél que está entrenado para conducir y resolver. Un capitán no está entrenado para eso.

Por otro lado, añadió que las lanchas propias forman el trípode del servicio de practica y también es un elemento contemplado en la nueva ley, son parte del servicio, lo que exige capacitación de las tripulaciones. *“Representa una inversión privada de las empresas de practica y deben reunir las características de operación establecidas por la Marina, homologadas por la organización de prácticos a fin de garantizar el embarque y desembarque seguro del práctico. La lógica es reducir la probabilidad de accidentes mediante mejores sistemas, rendición de cuentas, gestión del tráfico, capacitación y práctica”,* añadió.

Además, recordó los efectos que tiene un practica seguro. *“El concepto de safe port exige que el buque pueda llegar al puerto, utilizarlo y salir de él sin quedar expuesto a peligros que no puedan evitarse mediante buena navegación y buena marinería, salvo una ocurrencia anormal. Esta es una cláusula del derecho internacional escrita o no en los contratos de fletamento. Relajar este tema en un safe port tiene consecuencias, y la seguridad no se limita al muelle, incluye*

el canal de acceso, el río, la infraestructura de apoyo, la calidad de la información disponible y las condiciones operativas reales. La flexibilización afecta negativamente la percepción internacional del riesgo portuario”, argumentó.

De hecho, advierte que los clubes de P&I cubren responsabilidades legales, pero siempre sujeto a la naturaleza del riesgo asumido. *“La flexibilidad no implica pérdida automática de cobertura, pero si aumenta la probabilidad de un escrutinio más severo, pedidos adicionales de información, consecuencias tarifarias, condiciones especiales y controversias de cobertura después de un siniestro”,* puntualiza.

Cerró Falcão señalando que la experiencia comparada demuestra que los sectores críticos de seguridad no maduran con menos institucionalidad, sino con más estandarización y mayor rendición de cuentas.

Capacitación e investigación, claves para la creación del Instituto del Practicaje Argentino

Durante el encuentro organizado por la Cámara de Empresas de Practicaje y Pilotaje también se presentó la Fundación Instituto del Practicaje Argentino.

Se trata de un proyecto que marca la evolución de la Cámara en materia de capacitación y va mucho más allá: apunta a ser un referente en entrenamiento e investigación, señalaron sus autoridades.

“Ya hace varios años que venimos trabajando muy fuerte en capacitación, entre otras cosas, cumpliendo con los cursos y las exigencias de la OMI”, dijo el secretario de la Cámara, Pablo Pineda. En ese camino, agregó, FIPA estará dedicada a la formación, investigación, profesionalización y promoción de practicaje con el fin de fortalecer la seguridad de la navegación y contribuir al desarrollo del sistema portuario, marítimo y fluvial del país. *“Apunta a consolidarse como el instituto técnico, académico y estratégico de referencia para la comunidad de prácticos”,* agregó Pineda. Advirtió que la Cámara ya tiene el bagaje de estos años, especialmente de la experiencia tomada del Instituto de Practicaje Brasileño, entidad que ha crecido muy fuerte en estos años y que es un modelo a seguir.

Allí habrá nuevos simuladores y aulas de avanzada. *“Más allá de la obra en sí, el Instituto lo hace la gente, con capacitación e investigación”,* añadió. En ese sentido indicó que se busca generar una institucionalidad, por ejemplo, como referente para todo lo que tiene que ver con las opiniones técnicas referidas a la Vía Navegable Troncal y en ese sentido como centro de consulta para las autoridades públicas vinculadas.

“Nace con la misión del presente y la visión del futuro, que es ser una institución líder y referente regional en formación”, dijo.

El Instituto apunta a elevar los estándares de capacitación y el desarrollo de la producción técnica, siguiendo las recomendaciones de OMI y la PNA, sirviendo al interés público que es lo más importante que defiende el practicaje; reconocido por su aporte a un sistema seguro, eficiente y respetuoso del cuidado del medio ambiente, agrega la Cámara.

Para Pineda, seguridad de la navegación, proteger el interés público y excelencia técnica son valores institucionales que hay que respetar en los hechos. *“Esto se logra siguiendo los ejes estratégicos que ya tenemos con los programas de formación inicial y continua, cursos y seminarios y con acuerdos de cooperación con distintos organismos oficiales y de entidades colegas”,* dijo. De hecho, añadió, ya está en ciernes un convenio con el Instituto de Practicaje de Brasil con el que la Cámara trabaja hace años.

Recordamos que el Instituto del Practicaje Argentino, tiene una relación directa con la Cámara - comienza a funcionar con el aporte de esta última- y elige sus autoridades.

Señaló Pineda que en el marco de los cursos que se vienen implementando, tiene que ver con uno de los objetivos que viene marcando la Cámara, respecto a la mejora de los sistemas de medios de embarque y desembarque y que la propia OMI ha revisado.

Precisamente, dijo que la entidad fue implementando un sistema de entrenamiento de los marineros y los patrones de las lanchas, que son quienes cuidan a los prácticos cada vez que suben y bajan del barco. *“Más allá de la tecnología es importante que ellos estén capacitados”,* añadió.

Por ejemplo, hace unas semanas la Cámara envió a varios tripulantes de lanchas que

utilizan habitualmente los prácticos del Río de la Plata, a un curso para formación a Barranquilla, Colombia y la idea es ampliar la cantidad de participantes. Dio detalles de este curso esencial para quienes operan en las lanchas porque simulan la situación de estar en una situación de emergencia a partir, por ejemplo, del hundimiento de una embarcación y cómo es la supervivencia en el mar simulando ondas, vientos y con salvavidas por varias horas. Desde la práctica de subirse a una balsa en esas condiciones y ayudar a otros a hacerlo, hasta actuar en esas circunstancias, que exigen reacciones inmediatas o el ejercicio de caer de 7 metros al agua, experiencias que concientizan a los marineros sobre la importancia de su trabajo en este tipo de embarcaciones. Pineda remarcó que tener gente capacitada explica porque los prácticos necesitan tener confianza a la hora de embarcar en lanchas que conocen. *“Por eso invertimos en esas embarcaciones y en capacitación del personal”,* dijo. Allí recordó el caso de una lancha de transporte de prácticos en Uruguay que se hundió con la pérdida de tres profesionales y que básicamente tuvo que ver con cierto desconocimiento del personal de la embarcación. De hecho, esa lamentable situación, generó que las autoridades uruguayas les reconozcan a los usuarios la posibilidad de elegir la lancha a la hora de embarcar.

De allí que Pineda reconoce el trabajo que hacen las empresas argentinas para tener las lanchas con los mejores medios de rescate y el personal con la mejor instrucción.

Obras del nuevo Centro Integral de Capacitación de Capitanes de Ultramar y Oficiales

En el ámbito donde se realizó el Encuentro de Prácticos, a metros de la sede del Centro de Capitanes de Ultramar y Oficiales de la Marina Mercante, se lanzó la apertura de las obras del Centro Integral de Capacitación, nuevo edificio que construye precisamente el gremio y donde habrá un espacio específico para el Instituto del Practicaje Argentino. En el acto de inicio de las obras, el presidente de la entidad que reúne a capitanes y oficiales, Jorge Tiravassi, señaló la necesidad de *“reconocer el aporte que el sector del practicaaje hace a la preservación de los bienes de nuestra nación. Mantener expedita las vías navegables facilita el comercio y el tránsito de mercaderías. El 95% de nuestro comercio exterior se realiza por la vía acuática. Queda claro lo importante de tener libres, liberadas y bien utilizadas las vías navegables. En este camino comenzamos nuestra pionera aventura de compartir el uso de este Centro Integral de Capacitación con las demandas que la Cámara de Empresas de Practicaje*



tenga para la formación de sus profesionales”, dijo.

Los responsables de la Cámara de Empresas de Practicaje y Pilotaje agradecieron el apoyo del Centro para que el Instituto sea parte del edificio del Centro Integral de Capacitación.

Asimismo, Tiravassi también agradeció la presencia en el acto de los representantes del Centro de Jefes y Oficiales Maquinistas Navales con el que Capitanes tiene acuerdos de servicios recíprocos para el uso de las

instalaciones y los institutos de capacitación respectivos y la vinculación en la formación en el marco de la Escuela Nacional de Náutica.

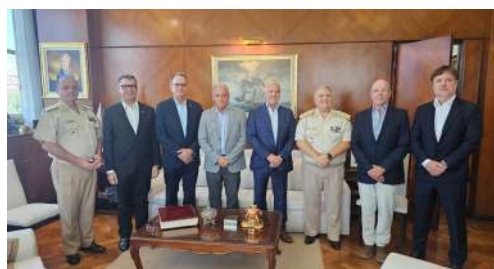
“Nuestro compromiso es no cejar en el esfuerzo de lograr la mejor formación para nuestros hombres y mujeres. La historia que trasciende, se escribe con hechos. Ojalá, así sea y dentro de dos años vengamos a cortar las cintas de la inauguración formal de nuestro nuevo Centro Integral de Capacitación”, cerró.

IMPA con la Prefectura Naval

El Subprefecto Nacional Naval, Prefecto General Alejandro Paulo Annichini, recibió en el Edificio Guardacostas, sede central de la Prefectura Naval Argentina, la visita protocolar de autoridades de la Asociación Internacional de Prácticos (International Maritime Pilots' Association – IMPA): su presidente, Simon Pelletier; el vicepresidente, Ricardo Falcão; y el vicepresidente financiero, Álvaro Moreno, quienes estuvieron acompañados por representantes de la Cámara Argentina de Practicaje y Pilotaje, John Ryan, Pablo Pineda y Eduardo Blanco. Durante el encuentro, las autoridades dialogaron sobre temas de interés común

vinculados a la seguridad de la navegación, el rol del practicaaje en la conducción segura de los buques en aguas restringidas y la importancia de la coordinación permanente con la Autoridad Marítima, señalaron fuentes de la PNA.

Asimismo, los visitantes recorrieron las instalaciones de la Dirección de Tráfico Marítimo y de la Dirección de Informática y Comunicaciones, donde fueron recibidos por el Prefecto General Carlos Alfredo Villarreal y el Prefecto General Néstor Kiferling.



“Este intercambio permitió profundizar el conocimiento mutuo sobre las capacidades operativas de cada institución y reafirmar la importancia de la cooperación entre los prácticos y la Autoridad Marítima para fortalecer la seguridad de la navegación y la eficiencia de las operaciones portuarias y marítimas”, añadieron fuentes de PNA.

Se viene la 30 edición de Intermodal South America: Un espacio de negocios imperdible

Del 14 al 16 de abril el distrito de Anhembi en São Paulo será sede de Intermodal South America, celebrando su 30.ª edición como el principal punto de encuentro para los sectores de logística, intralogística, transporte de carga, tecnología y comercio exterior en América Latina.

Con una audiencia esperada de 49.000 profesionales y la presencia de más de 500 marcas expositoras, Intermodal refuerza su propósito de fomentar los negocios conectando la oferta y la demanda, alentando alianzas estratégicas y anticipando soluciones innovadoras que impulsan la cadena de suministro global. Desde su inicio, el evento ha buscado integrar todos los modos de transporte (carretera, ferrocarril, vía fluvial y aéreo), así como terminales, puertos, aeropuertos, operadores



**SEGURIDAD
ALMACENAMIENTO
EFICIENCIA**

COMBiLiFT
LiFTING INNOVATION

Gestione su logística de forma más segura y productiva a la vez que optimiza su espacio con las soluciones de manipulación de cargas de Combilift.

combilift.com



logísticos, transportistas y proveedores de servicios. Durante más de tres décadas, el evento ha acompañado los principales ciclos de la logística brasileña: liberalización económica y modernización portuaria; la profesionalización de la logística integrada; el avance de las concesiones y las APP en infraestructura; y la digitalización de las cadenas de suministro; el crecimiento del comercio electrónico y la intralogística; la agenda ESG, de descarbonización y eficiencia energética; entre muchas otras.

Contenido exclusivo en un nuevo formato.

Además del área de exposición, la 4ª Cumbre Interlog estrena un nuevo formato en esta edición y amplía su alcance internacional. Con traducción simultánea en todos los paneles y conferencias, la cumbre se extenderá durante los tres días del evento y reunirá dos congresos simultáneos: el Congreso Internacional Intermodal y la XXVIII Conferencia Nacional de Logística CNL, promovida por Abralog. El tema central, "Conexiones que mueven a Brasil: logística e infraestructura hacia el liderazgo global", refleja la maduración del sector



Be part of the **30th edition of Intermodal**, the **leading logistics event in the Americas** and a global reference for **freight transport, logistics, intralogistics, technology, and foreign trade.**

The meeting point for logistics, technology and global trade



Three days of high-impact business opportunities and innovation



500+ leading national and international brands presenting cutting-edge solutions



60+ hours of premium content, curated by industry experts

Unparalleled networking with key decision-makers and industry leaders



**INTERNATIONAL
REGISTRATION NOW OPEN
GET YOUR TICKET**



INTERNATIONAL CODE 16

y la necesidad de integración entre modos de transporte, políticas públicas, innovación y una visión a largo plazo. La agenda ya confirmada aborda temas como la superación de cuellos de botella históricos en infraestructura, la integración de corredores logísticos y modos de transporte, el avance del cabotaje y el cabotaje por carretera, la transformación de puertos en centros globales más digitales y sostenibles, los impactos de las grandes inversiones portuarias y los desafíos de la intralogística frente a la volátil demanda del comercio electrónico.

Entre los ponentes confirmados se encuentran la Directora de Infraestructura, Transición Energética y Cambio Climático del BNDES, Luciana Costa; el Gerente de Producto/División de Contenedores del Puerto de Barcelona, Eduard Moyà Barberà; el Gerente de Cadena de Suministro de Mondelēz Brasil, Claudio Pena; el Director General de la Autoridad Portuaria de Santos, Anderson Pomini; y la Directora de Operaciones de Mercado Livre, Juliana Michelin.

Según las proyecciones de Cobli, se espera que el mercado brasileño de carga y logística pase de US\$104.79 mil millones en 2024 a US\$129.34 mil millones para 2029, crecimiento impulsado principalmente

por la expansión del comercio electrónico, la modernización de la infraestructura y el aumento de las inversiones en tecnología y automatización. En el segmento de logística e inmobiliario industrial, el sector cerró 2025 en su punto más alto de la última década, con una tasa de desocupación de almacenes del 8% a nivel nacional, un mínimo histórico e incluso menor en regiones cercanas a grandes centros urbanos. Simultáneamente, la logística avanza rápidamente en la agenda ESG. La adopción de inteligencia artificial, análisis de datos en tiempo real, automatización y combustibles bajos en carbono ya se está traduciendo en ganancias concretas en eficiencia, reducción de costos y mitigación de riesgos. Ejemplos como el uso de IA en el transporte marítimo costero con la herramienta StarConnect de Aliança Navegação e Logística, parte del grupo Maersk, y la expansión de la flota eléctrica de FedEx en Brasil, enfocada en la neutralidad de carbono para 2040, ilustran estas innovaciones sostenibles en el sector.

Para Fernando D'Ascola, jefe de negocios de la división de Infraestructura y Tecnología de Informa Markets, organizador del evento, la 30.ª edición de Intermodal simboliza este nuevo

nivel de la logística brasileña. Intermodal 2026 será aún más innovador, conectado e internacional, dice. Participar en el evento significa estar en el centro de las decisiones estratégicas que darán forma al futuro de la logística en Sudamérica, fortalecer la visibilidad global de las empresas, ampliar la red de contactos con los principales actores del mercado y seguir de cerca los debates clave sobre multimodalidad, ESG, intralogística y comercio exterior, añade.

¿Cómo participar? Las entradas para visitantes y asistentes al congreso ya están disponibles en el sitio web del evento.

Reforzando su compromiso con un público altamente cualificado y orientado a los



**CÁMARA DE ACTIVIDADES DE
PRACTICAJE Y PILOTAJE**

Alicia Moreau de Justo 1150 - OF 201 "A"
Ciudad de Buenos Aires - Argentina
Teléfono +5411.4342.2459

Email: info@camaradepracticaje.com.ar
www.camaradepracticaje.com.ar

negocios, Intermodal 2026 adoptará la acreditación de pago para visitantes, con entradas disponibles a R\$ 150,00 (precio completo) y R\$ 75,00 (entrada solidaria) mediante la donación de 1 kg de alimentos no perecederos.

Expositores

Desde la logística ultrarrápida hasta el transporte de carga global: los expositores anticipan las tendencias en Intermodal 2026. Empresas armadoras como Maersk o MSC, ONE, terminales como APM, DP World, ICTSI, PSA, Puertos de España, forwarders e integradores, líneas aéreas de carga, puertos regionales y locales, como

Porto de Acu, Portonave, los desarrollos de Río Grande, Paraná y lo que se esta dando y se viene en Santos -destacándose Brasil Terminal Portuario- compañías de equipos de manipulación de carga como Liebherr o Combilift, hasta los nuevos desarrollos tecnológicos fundadas en la IA, firmas de remolcadores portuarios y camionaje. Empresas que vuelven a la feria o están por primera vez como Deugro, Prestex, SAAM Towage, Enterprise Logistics y Movecta se encuentran entre las más de 500 que participan en la 30.ª edición del evento líder de logística en Latinoamérica. Fuentes de la feria, señalan que con cada edición, anticipan las tendencias, estruc-

turan estrategias y traducen los desafíos de una cadena de suministro cada vez más integrada en soluciones concretas. En 2026, la 30.ª edición marca el regreso de empresas nacionales e internacionales que identifican el evento como un entorno crucial para generar negocios, alianzas y expansión. Desde navieras globales y regionales, integradores, forwarders, hasta especialistas en FCL, carga fraccionada y transporte aéreo, y mucho de equipamiento para almacenes y puertos con soluciones cada vez más integradas, tecnológicas y estratégicas.

Intralogística

En esta edición Intermodal 2026 lanza el Proyecto de Intralogística Inteligente y reúne a empresas con soluciones para transformar las operaciones de almacenamiento, centros de distribución y plantas industriales. El nuevo espacio de la feria destaca las tecnologías, la infraestructura y la automatización enfocadas en la eficiencia logística, con la participación de empresas como TASKR Robotics, Tecnodock, Rent-tank, Loadsmart, Baterias Moura, Cartonale

y Trelleborg São Paulo. Para más datos: <https://www.intermodal.com.br/credenciamento/> Asistentes al congreso (4.ª Cumbre Interlog): <https://www.intermodal.com.br/interlog-summit/>



SEGURIDAD Y EFICIENCIA EN EL TRANSPORTE FLUVIAL-MARÍTIMO



WWW.NAVIOSARGENTINA.COM





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

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

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

Combilift estará en el stand G023 de la Intermodal South America de Sao Paulo. “Allí los visitantes podrán descubrir todo el potencial de las soluciones Combilift”, señala la empresa en un comunicado.

Agrega que desde 1998, Combilift revoluciona el sector de la manipulación de materiales con soluciones innovadoras, seguras y diseñadas para maximizar la capacidad de almacenamiento de las instalaciones. Señala también que el especialista irlandés cuenta con más de 100.000 equipos operando en más de 85 países, y su amplia gama incluye carretillas multidireccionales, apiladores peatonales, cargadoras laterales, equipos articulados para pasillos estrechos, mesas para carga y descarga de contenedores y pórticos móviles, entre otros.

“Los equipos Combilift, con capacidades de elevación que van desde 1 hasta 150 toneladas, están diseñados para transportar cargas pesadas, largas o sobredimensionadas con total seguridad y eficiencia”, añade.

Haciendo un detalle de los productos, dice que por un lado, las carretillas multidireccionales de la Serie C y Combi-CB permiten transportar lateralmente cargas largas y voluminosas de forma segura, incluso a través de puertas estrechas o en espacios reducidos. Este diseño innovador elimina la doble manipulación, reduce tiempos de operación y aumenta la productividad. Añade que la versatilidad de la gama CB también permite manejar cargas paletizadas gracias a su excelente maniobrabilidad y tamaño compacto, lo que la convierte en una solución ideal para múltiples aplicaciones.

Asimismo, recuerda que el equipo articulado Aisle Master puede trabajar en pasillos desde 1,6 metros de ancho y alcanzar alturas de elevación de hasta 15 metros, lo que permite aumentar la capacidad de almacenamiento hasta en un 50 % en comparación

Intermodal: Combilift muestra sus variadas soluciones en equipamiento



con carretillas tradicionales. Su construcción robusta y ruedas de servicio pesado permiten trabajar tanto en interior como en exterior sobre terrenos semi-irregulares, eliminando la necesidad de doble manipulación, reduciendo el tamaño de la flota y acelerando la transferencia de mercancía desde el camión hasta la estantería.

Además, su diseño ergonómico garantiza comodidad para el operador y máxima eficiencia; recuerda la gente de Combilift.

Dentro de la gama de gran tonelaje destaca la compañía que el Combi-SC (carretilla pórtico) y el Combi-MG (grúa móvil), son capaces de elevar y maniobrar cargas de gran tamaño y peso en entornos exigentes como plantas de producción, almacenes, patios logísticos o puertos. Estos equipos están especialmente diseñados para sectores como Hormigón, Acero, Construcción modular, Energía eólica...

Una ventaja clave del Combi-SC, advierte, es su menor peso en vacío frente a otras



máquinas de su categoría, lo que permite operar en terrenos irregulares sin necesidad de costosas obras de refuerzo. También ofrece bajo consumo, gran maniobrabilidad gracias a su sistema de 3 ruedas, y excelente visibilidad panorámica en los modelos con cabina.

Más detalles en el stand de Comblift en Intermodal. Más información en: www.combilift.com

La nueva dinámica del Centro Despachantes de Aduana

Una interacción muy positiva con la Aduana, tanto para resolver cuestiones del día a día como para temas macro dentro del Espacio de Diálogo con las entidades del comercio exterior, viene siendo uno de los elementos que destaca de la nueva gestión, el presidente del Centro Despachantes de Aduana, Rubén Pérez- *en la foto*-.



Asimismo, el directivo destaca a Megatrade las acciones que encara el Centro para retomar la senda de ser un protagonista clave en la actividad y brindar a sus socios los servicios que merecen.

“Más allá de las gestiones que realizamos con Aduana por temas puntuales, es de destacar la participación activa que venimos teniendo en las reuniones del Espacio de Diálogo que se vienen realizando mensualmente junto a las otras entidades representativas del comercio



Servicios de Pilotaje en el Río Paraná

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

Comunicación y coordinación

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

Traslados acuáticos y terrestres

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

Practicaje

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

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

exterior. Allí se pueden plantear distintas cuestiones. Las propuestas se plantean y el área respectiva los analiza y se buscan soluciones. Esto es muy positivo”, señala Pérez.

En el caso de la temática vinculada con la Secretaría de Comercio, que maneja también temas claves para los despachantes, hasta ahora se trabaja más en relación con la Ventanilla Unica de Comercio Exterior -VUCE-, dice el directivo. “Venimos dialogando con los responsables para saber cómo se irá aplicando”, advierte.

Es posible que este año los terceros organismos que intervienen en el COMEX estén integrados, advierte, aunque reconoce que el objetivo en cuanto a que toda la documentación se tramite sin papel podría tomar un tiempo más. “Lo importante es el objetivo y que la VUCE funcione como lo que sería un pre despacho”, añade Pérez.

La idea es que puedan ingresar al sistema aquellos que tengan nivel 4 como los despachantes.

Gestión y Obras

Respecto a las acciones que se están brindando desde la Comisión Directiva a los socios; dice el directivo que, por ejemplo, se esta reformando el segundo piso de la

sede del CDA que estaba inutilizable. En ese sentido, añade; la idea es comenzar en abril con el servicio de asesores externos del Centro en forma presencial, más allá de las respuestas virtuales que se hacen a los socios que demandan consultas. Esto, dice, como parte del reordenamiento interno de varias cuestiones que hacen a la actividad de la entidad. Además de mantener el foco en el amparo al Decreto de desregulación de la actividad; - analizando la vía administrativa además de judicial-; en cuanto a actividades de posicionamiento, se plantean reuniones en la entidad con cámaras sectoriales y la programación de un encuentro en el interior con los despachantes de todo el país, a modo de los que organizaba el CDA hasta hace unos años y que contaban con una gran convocatoria. También esta planteado volver a celebrar el Día del Despachante.

“Estamos avanzando en distintas gestiones en curso, resolviendo muchos temas que habían quedado pendientes y con un diálogo muy fuerte con los socios, con temas que proponemos y que están en debate dentro y fuera del Centro y donde queremos que participen frente a los desafíos que se vienen en el comercio exterior”, cierra Pérez.



SOLUCIONES LOGÍSTICAS INTEGRALES

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

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

WWW.ITL.COM.AR



El mundo incierto entre lo nuevo y lo viejo y la Argentina expuesta a competir

Argentina entra en una nueva etapa. Durante años el problema fue ordenar la macro, ahora el desafío es construir competitividad real. Esto cambia la lógica de las decisiones empresarias. El crecimiento ya no depende solo del contexto, sino cada vez más de la estrategia de cada empresa. El mundo ya no se explica por tendencias aisladas, sino por un sistema de tensiones que redefinen reglas de competitividad. Estos conceptos forman parte del interesante informe “*Del orden macro a la competitividad real: el desafío que define el crecimiento de Argentina*”, presentado por Mariana Camino, CEO de la consultora especializada, ABECEB. A partir de los datos del 2025; como máximas, el reporte señala que el sistema global dejó de ser predecible y eso invalida los modelos de decisión tradicionales y allí la incertidumbre dejó de ser un fenómeno coyuntural: Se consolidó como condición estructural del sistema

global. En ese contexto, los marcos tradicionales de análisis pierden capacidad explicativa. Así se da una reconfiguración de los modelos de negocios, donde la IA, la geopolítica y las cadenas de valor no optimizan modelos existentes; redefinen las reglas bajo las cuales compiten las empresas. “*El cambio no es incremental: es estructural. El riesgo dejó de ser macro: se internaliza en la estrategia empresarial*”, dice. Así, la ventaja competitiva pasa por interpretar tensiones, no tendencias y allí la clave es traducir la complejidad sistémica en decisiones ejecutivas.

Nuevo orden global: mundo fragmentado, volátil y competitivo
Dice Camino que la volatilidad dejó de



ser un evento: es el contexto base, pero advierte que los indicadores reflejan que la incertidumbre ha bajado respecto de sus picos recientes aunque aún supera los niveles de la pandemia. “*El mundo no entra en un nuevo orden: pierde el anterior. Desde un orden basado en reglas, Estados Unidos pasó de garante a actor disruptivo y donde China disputa la arquitectura del sistema*”, dice. En ese contexto, seguridad, comercio y tecnología se fusionan y se pasa a un sistema definido por poder donde



AGENCIA MARÍTIMA OCEANWAY

E-MAIL: COMMERCIAL@OCEANWAY.COM.AR

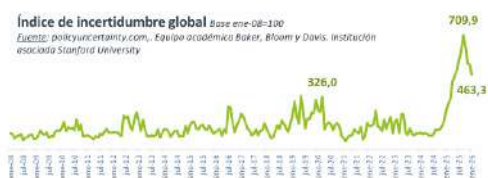
Cubrimos todas sus necesidades operativas y comerciales del negocio naviero en todos los puertos argentinos.

Buenos Aires: +54 (11) 5032 2025
San Nicolás: +54 (341) 527 5497

Rosario: +54 (341) 529 9890
San Lorenzo: +54 (3476) 61 0172

Montevideo: +598 2902 5124
  www.oceanway.com.ar

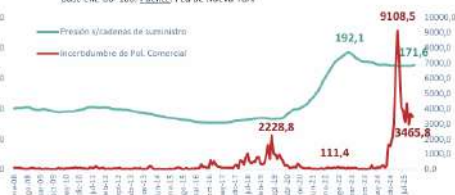
Índice de incertidumbre global Base ene-08=100
Fuente: polkuncertainty.com, Equipo académico Baker, Bloom y Davis, institución asociada Stanford University



La volatilidad dejó de ser un evento: es el contexto base. Los indicadores reflejan que la incertidumbre ha bajado respecto de sus picos recientes pero aún supera los niveles de la pandemia

Índices de presión s/cadenas de suministro y de incertidumbre comercial

Base ene-09=100. Fuente: Fed de Nueva York



las reglas pierden capacidad de ordenar el sistema y crece la fragmentación y la lógica de bloques. “Las cadenas de valor se reconfiguran por afinidad, no por eficiencia. La economía deja de ser autónoma: queda subordinada a la geopolítica. La unidad de análisis deja de ser el país: pasa a ser la red de valor”, añade.

Aquí aparecen las tensiones: Tecnología vs Instituciones, donde la primera desborda la regulación. Al mismo tiempo las reglas dejan de anticipar. Asimismo, las decisiones se globalizan y la competencia se redefine. Otra tensión: Transformación económica vs Tiempo social. “El problema no es el rumbo, es la velocidad. Mientras las transformaciones estructurales requieren tiempo, la sociedad demanda resultados inmediatos. En la transición se debilita el consumo; aumenta la fricción laboral y se

tensiona la legitimidad”, dice. Por otro lado, en el caso argentino advierte el informe que la competitividad ya no depende del tipo de cambio sino de la productividad. Hay costos sistémicos: presión tributaria; logística; financiamiento. Hay rigideces estructurales: infraestructura; litigiosidad laboral y la logística se convierte en un diferencial competitivo negativo. En la Argentina 91% de carga se mueve en camión, dos veces más caro que en tren; 25% más caro que los competidores. Otras definiciones: Los costos convergen a niveles internacionales sin mejoras equivalentes de productividad.



CADEFIP
CÁMARA DE DEPÓSITOS FISCALES PRIVADOS

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

Trazabilidad, resguardo, flexibilidad y optimización de costos

Balanza comercial. En M de USD, mensual



www.cadefipar



info@cadefipar

Importaciones en cantidades
Promedio Móvil 12 Meses, sobre EMAE (ene06=100)



La recuperación de la demanda impulsa las importaciones más rápido que las exportaciones y el saldo comercial en 2026 sería no muy distinto al de 2025 con crecimiento de importaciones más moderado.

“La apertura reconfigura la estructura productiva. Cambian los patrones de importación y la lógica de producción. Crecen fuerte los bienes de consumo y es más moderado en bienes de capital (-4,0%) con una caída o rezago en intermedios (-10,8%). Hay más importados en el consumo final y una recuperación más lenta de la base productiva”, advierte.

Por otro lado, destaca el informe que la competitividad se territorializa: es importante el rol de las provincias. Neuquén con energía; San Juan con minería y Salta con gas. El PBA industrial tiene mayor presión de costos. *“Esto implica que la competitividad deja de definirse solo a nivel país y también se define por: Infraestructura, Logística, regulaciones locales y ecosistemas productivos”,* añade.

Destaca el trabajo de ABECEB que la apertura funciona como un stress test del modelo de negocios. El esquema muestra una mayor exposición a importaciones a la vez que se acaba con la protección implícita. Benchmark global de costos y productividad, con más oferta externa compitiendo en precio y calidad y menor capacidad de trasladar ineficiencias al mercado. Asimismo, esto implica mayor presión sobre márgenes en productos commodity y el mercado interno

deja de ser “refugio”; menos aranceles efectivos y barreras de hecho; menor margen para sostener estructuras ineficientes y el Estado deja de absorber parte del riesgo competitivo.

“La protección implícita se reemplaza por competitividad explícita, los costos locales son comparados contra players internacionales; productividad, escala y tecnología pasan al centro. El benchmark ya no es el competidor local, es el global”, insiste Camino.

Un dato añadido: en Argentina se da un contexto local de estabilidad cambiaria nominal, pero el nuevo esquema desplomó expectativas de devaluación y donde la tensión global no sobre tensiona. Cambio radical o temporal?.



¡PSAD de confianza por más de 14 años!

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



Digitalización en ambiente de seguridad según normativa.



Confidencialidad absoluta.



Cumplimiento normativo garantizado.



Eficiencia y simplicidad.

CONTACTO

www.lakaut.com.ar

0800 - 122 - 7729

549 11 55678020 / 549 11 34672124

atencionalcliente@lakaut.com.ar

Los desafíos de las cargas de proyecto: La necesidad de conocimiento y experiencia.

Por Miguel A Brignole

Asesor en Transporte

y Logística Internacional

Mail: mbrignole@icloud.com



Para tener una buena previsión de todos los pasos a seguir para lograr el mejor panorama y así el éxito de las cargas de proyecto; el conocimiento y la experiencia hacen que se faciliten muchos de los temas que entran en juego. Esto es necesario para lograr que todo fluya como la empresa ha planificado y que su proyecto se efectúe en los plazos contractuales previstos, tratando de no correr con extra costos por malas negociaciones en el momento de cerrar el contrato de compra venta.

Es recomendable que las empresas se asesoren, efectuando consultas a especialistas de logística y transporte, con anterioridad al cierre de la operación para un mejor presupuesto / previsión de gastos.

Aquí daré algunos ejemplos de tramites a efectuar y en qué momentos, por ejemplo, para una carga de proyecto de importación tomando origen Europa:

-Lo principal es verificar muy bien al proveedor y su historial de cumplimiento.

-Pactar una condición Incoterms que cumpla lo que



CREANDO NUEVOS HORIZONTES



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

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

se requiere realmente y delimitar responsabilidades que corresponden a cada una de las partes.

-Dejar bien en claro condiciones de pago, teniendo en cuenta reglamentaciones locales y en destino, a partir de qué momento comienza la producción el proveedor; si esta o no atada al pago de un anticipo, y si es así, que se cumpla en tiempo y forma con el pago, para que esto no sea un motivo que demore la producción / plazos de entrega.

A partir de este momento es recomendable tener un agente de un Freight Forwarder local, que tenga un excelente agente en destino, que pueda entrar en contacto con el proveedor, para coordinar la entrega del bien, y que se pueda comenzar la contratación del transporte en destino (tomemos entrega Exw con carga a los camiones con responsabilidad del proveedor de carga sobre el transporte terrestre, que podría tomarse como un FCA fábrica), el proveedor / vendedor; deberá suministrar un packing list, con el tiempo necesario para comenzar el trámite en destino de pedidos de cotización para los camiones que se van a requerir; tipo de camión para su traslado a puerto, y efectuar la convocatoria con la anticipación necesaria de estos y la contratación del buque adecuado para el tipo de carga.

Según su peso y volumen, contar con grúas propias sin tener el costo extra por la contratación de equipos de piso para la carga y descarga en puerto de llegada y de destino.

-La contratación del buque (booking note -contrato de fletamento) tendrá una serie de ítems a cumplir de ambas partes, como por ejemplo la fecha de lay can o ventana de arribo a puerto. Esto marcará la fecha en que la carga deberá estar lista en puerto posicionada para su carga cuando el buque la solicite.

La carga que no se encuentre en muelle al momento de ser solicitada, entrará en demourage con costos muy elevados. Esto es porque normalmente el buque se movilizó a este puerto por esa mercadería, lo que significa recibir penalidades prefijadas al momento de la firma del contrato de fletamento. Estas penalidades también son muy elevadas, ya que deben cubrir los costos no operativos de tener el buque parado en muelle, a espera que la carga esté disponible.

-Hay que tener presente, que según lo que marque el estudio de ruta para llegar al puerto de carga, se efectúa con anticipación el costo cotizado a pedido del compra-



dor para poder prever tiempos de viaje, rutas a transitar (con cargas fuera de medida, con camiones especiales, ejemplo carretones) y de la tramitación de los permisos viales, que pueden ser solicitados por cada estado / provincia, por las rutas que se deban transitar.

-La fijación de restricciones de circulación nocturna, paradas obligadas por lluvias, todos estos tiempos se deben computar para efectuar los cálculos de tránsito de forma de llegar a puerto de carga, y efectuar la coordinación con el barco asignado. Esto merece un seguimiento diario y allí la participación de un agente / FFW, es primordial por el conocimiento de los requisitos en origen.

Hay ejemplos de rutas donde, si el bulto es muy alto, hay que coordinar, movimientos de cartelería, cortes de energía eléctrica muy bien programados, para que el daño a los usuarios sea mínimo (trámite adicional).

-La presencia de un surveyor / supervisor de cargas, es importante, ya que verificará en puerto que la grúa tome la carga en los puntos de izaje pactados y ya informados a la naviera; que las eslingas a utilizar para ese izaje de la carga cuenten con la certificación correspondiente para operar, contemplando, además la supervisión de los elementos a utilizar, y verificar la correcta puesta a bordo.

-Una vez zarpado el buque, se debe ir monitoreando su tránsito. Al partir la embarcación ya va dando una ETA Puerto de destino en Argentina, donde el procedimiento para la logística y transporte será parecida a la de origen, para transportar los bultos desde puerto, hasta destino final de descarga, previendo las grúas para bajar los bultos allí.

Este es un detalle de parte de la operativa de una carga de proyecto, que, como dijimos, sin dudas requiere asesoramiento para lograr el mejor éxito.

Puerto Dock Sud avanza con licitación de dragado

El Consorcio de Gestión del Puerto Dock Sud (CGPDS) avanza con el llamado a licitación pública para la obra de dragado, adecuación y mantenimiento, de sus accesos lo que considera una intervención estratégica que le permitirá optimizar su funcionamiento y proyección. En un comunicado, el CGPDS señala que el llamado a licitación fue aprobado por unanimidad en la última reunión extraordinaria de directorio y cuenta con la revisión y aval de los organismos de control de la Provincia de Buenos Aires.

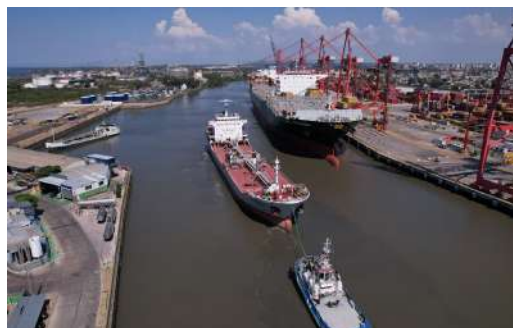
“Más que una obra puntual, el dragado se inscribe en un proceso más amplio de transformación del puerto. Dock Sud viene consolidándose como una pieza central del sistema logístico nacional y un actor clave para la inserción internacional de la producción bonaerense, en un contexto global marcado por la concentración de carga en buques de mayor porte, y por una competencia creciente entre puertos de la región. En ese escenario, la profundidad deja de ser una cuestión técnica para convertirse en

una condición estructural para el desarrollo. Optimizar los niveles de navegabilidad no solo permite sostener la operatoria actual, sino también proyectar crecimiento, atraer inversiones y dar previsibilidad al comercio exterior”, dice el ente gestor del puerto.

Para el consorcio, el dragado fue definido como una prioridad estratégica y en ese marco, dice el ente, se avanzó en el ordenamiento integral del proceso, la actualización de la información técnica y la construcción de una solución que combine eficiencia operativa, sostenibilidad y proyección de largo plazo.

“El dragado no es una intervención excepcional, sino una política que requiere ser sostenida en el tiempo, directamente vinculada a la competitividad del puerto”, añade.

Precisamente, la presidenta del CGPDS, Mónica Litza, señaló al respecto: *“La decisión de avanzar con el llamado a licitación nos permite ordenar el proceso, despejar*



contingencias y fortalecer la confianza institucional. Trabajamos con celeridad, pero atentos a la rigurosidad que requiere una obra tan importante, y habiendo transitado las consultas pertinentes con los organismos de control. Nuestro objetivo es claro: tomar decisiones con agilidad, asegurar la transparencia de todos los procesos, y alcanzar las mejores condiciones para el puerto”.

“La empresa líder de practicaje, con más de 50 profesionales que brindan un servicio de excelencia”.

Manuela Sáenz 323, Piso 6, Of. 605
Edificio Buenos Aires Plaza
Dique 3, Puerto Madero Este
Buenos Aires – Argentina
Teléfono 011 5276 6760



OIT y OMI conmemoran Convenio histórico para la gente de mar

La Organización Internacional del Trabajo (OIT) y la Organización Marítima Internacional (OMI) conmemoraron el 20.º aniversario de la adopción del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, (MLC, 2006), considerado por ambas organizaciones como un tratado histórico que ha transformado las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar en todo el mundo y ha fortalecido la competencia leal en el transporte marítimo mundial.

Así la OIT organizó en Ginebra un Panel de alto nivel sobre el Convenio, con el lema “20 años promoviendo el trabajo decente en el mar”.

Según la OMI, veinte años después de su adopción, el Convenio sobre el Trabajo Marítimo se ha consolidado como un pilar fundamental del trabajo decente en el mar. El propio Secretario General de la organización, Arsenio Domínguez, participó para reflexionar sobre el impacto del Convenio, así como sobre la importancia del diálogo social y el multilateralismo para que el



mismo siga siendo pertinente en una industria marítima en rápida evolución.

Con este encuentro, se dijo, se conmemora un hito: la aprobación del Convenio sobre el Trabajo Marítimo donde Gobiernos, armadores y gente de mar se unieron para establecer un marco global integral que regule las condiciones de trabajo y de vida en una de las industrias más internacionales del mundo; haciendo un renovado llamamiento a favor de un transporte marítimo mundial justo y sostenible, que proteja los derechos de la gente de mar.

Adoptado el 23 de febrero de 2006 por

la Conferencia Internacional del Trabajo Marítimo, mediante un consenso tripartito sin precedentes, en las últimas dos décadas, el Convenio ha brindado mejoras concretas a millones de personas de la gente de mar, dice la OMI. Estableció normas mínimas claras y de obligado cumplimiento que abarcan las condiciones de empleo, los salarios, las horas de trabajo y descanso, el alojamiento, la protección de la salud, la atención médica, el bienestar y la seguridad social, y al respaldarlas con sólidos mecanismos de cumplimiento y aplicación, añade.



Centro de Navegación
ARGENTINA

Asimismo, entiende que el Convenio ha contribuido a crear igualdad de condiciones para los armadores responsables al reducir la competencia desleal basada en condiciones laborales deficientes. *"De este modo, ha fortalecido la seguridad, la eficiencia y la resiliencia del transporte marítimo, un pilar fundamental de la economía global"*, dice la OMI.

Da el ejemplo de la pandemia de COVID-19, que puso de manifiesto el papel indispensable de la gente de mar como trabajadores esenciales, que garantizan el flujo ininterrumpido de bienes esenciales en todo el mundo. La crisis también puso de relieve la importancia de implementar y hacer cumplir plenamente las protecciones consagradas en el Convenio. Pero, la organización advierte que, a pesar de los innegables avances, persisten importantes desafíos. La gente de mar y el sector naviero siguen enfrentándose a ataques ilícitos contra buques, abandono y criminalización de la gente de mar, fatiga, salarios impagados y denegación de permisos para bajar a tierra. *"Sin embargo, el MLC, 2006 está concebido como un instrumento vivo, capaz de adaptarse a los nuevos y persistentes desafíos mediante el diálogo tripartito"*, advierte OMI.

El Comité Tripartito Especial del MLC, 2006, es el órgano responsable de supervisar el Convenio, allí la OMI señala que ha demostrado su capacidad para adoptar las medidas necesarias y enmiendas, garantizando que el Convenio siga respondiendo a las nuevas realidades y a la necesidad de mejorar continuamente los derechos de la gente de mar. Ambas organizaciones ahora instan a todos los Estados y a las partes interesadas del sector a que respeten sus normas, refuercen el cumplimiento y colaboren para garantizar los derechos de la gente de mar y promover un futuro justo, inclusivo y sostenible para el transporte marítimo mundial. Al mismo tiempo, la OMI ha colaborado con la OIT para desarrollar y publicar directrices clave en apoyo de los derechos de la gente de mar, incluidas las relativas a los casos de abandono de buques y al trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo y tras detenciones relacionadas con presuntos delitos. Precisamente, el Comité Jurídico de la OMI tiene un punto permanente en su agenda sobre el "Trato justo a la gente de mar". Por ejemplo, el Grupo de Trabajo Tripartito Conjunto OIT/OMI para la Identificación y Resolución de Problemas de la Gente de

Mar y el Factor Humano (GTTJ) se creó en 2022. Entre los temas de su agenda se incluye la lucha contra el acoso y la intimidación en el sector marítimo, incluyendo la agresión y el acoso sexual. Las Directrices sobre el trato justo a la gente de mar detenida en relación con presuntos delitos fueron elaboradas por el Grupo de Trabajo Conjunto (JTWG) en noviembre de 2024 y adoptadas por el Comité Jurídico de la OMI (LEG 112) en 2025. Las Directrices tienen como objetivo proteger los derechos de la gente de mar y garantizar que reciban un trato justo y digno en todas las jurisdicciones. Abarcan cuestiones relacionadas con: la protección del derecho al debido proceso; la protección contra la detención arbitraria, la coacción o la intimidación; la garantía de que los salarios, la atención médica y el derecho a la repatriación se mantengan intactos durante cualquier procedimiento judicial; la mejora de la coordinación entre países, incluidos los Estados del puerto, los Estados del pabellón, los Estados ribereños, los Estados de nacionalidad de la persona de mar, los armadores y la propia gente de mar. Las enmiendas a la tabla A-VI/1-4 del Código de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (Código STCW)



ARGENTINA AN ICTSI GROUP COMPANY

Tu puerto amigo

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

Contactános

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

introducen formación obligatoria para toda la gente de mar sobre la prevención y respuesta a la violencia y el acoso en el mar, incluyendo el acoso sexual, el hostigamiento y la agresión sexual. Las enmiendas se elaboraron tras los debates celebrados en la OMI en 2022, fueron aprobadas por la 107.ª reunión del Comité de Seguridad Marítima (MSC 107) en 2023, revisadas por el Grupo de Trabajo Conjunto (JTWG) en febrero de 2024 y adoptadas en la 108.ª reunión del MSC en mayo de 2024. Forman parte de la formación básica obligatoria en materia de seguridad personal y responsabilidades sociales. Las enmiendas entraron en vigor el 1 de enero de 2026.

Proyecto Horizontes Seguros

La OMI continúa trabajando con socios de la industria a través del proyecto Horizontes Seguros, desarrollado con la Comisión Europea, que abordará la violencia y el acoso en el sector marítimo, basándose en los marcos existentes de la OMI, incluidas las enmiendas del Convenio STCW y el Convenio de la OIT sobre la violencia y el acoso, 2019.

La primera reunión del Grupo de Trabajo Conjunto (JTWG), celebrada en diciembre

de 2022, adoptó las Directrices para las autoridades de los Estados del puerto y del Estado del pabellón sobre cómo abordar los casos de abandono de la gente de mar. Estas fueron adoptadas por el Comité Jurídico de la OMI (LEG 110) en virtud de la resolución LEG.6(110), en 2023.

Las Directrices responden al creciente número de casos de abandono de tripulaciones notificados a la OIT y tienen como objetivo: Fortalecer la coordinación entre los Estados del pabellón, los Estados del puerto, los Estados de nacionalidad o residencia de la gente de mar y los Estados en los que operan los servicios de contratación y colocación; Garantizar el pago de los salarios adeudados; Garantizar la repatriación y Proporcionar necesidades básicas, incluida la atención médica.

Paneles

En la conmemoración de la aprobación del Convenio realizada en Ginebra por OIT y OMI, participaron entre otros, el secretario general de esta entidad, Arsenio Domín-



guez, - en la foto- el secretario general de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte Marítimo ITF, Stephen Cotton; el secretario general de la Cámara Naviera Internacional, Tomás Cazacos, y expertos de la Comisión de la OIT en aplicación de convenios y recomendaciones actuales y los que trabaron en la consolida-

IDONEIDAD Y CONFIABILIDAD RESPALDADAS POR MÁS DE 90 AÑOS DE EXPERIENCIA EN EL RÍO PARANÁ Y SUS PUERTOS

Know-how and reliability backed by over 90 years of experience in the Parana River and its ports.

COPRAC

Cooperativa de Trabajo de Pilotaje y Practicaje del Río Paraná y sus Puertos Ltda.



Buenos Aires: Av. Alicia Moreau de Justo 1750 Piso 3 Of. "E" - C1107AFJ - C.A.B.A.
Tel/Fax: (011) 4314-2140/1880/5147/4898
Rosario: San Martín 647 Piso 7 - S2000CJG - Tel: (0341) 4497748
Campana: Av. Roca 278 Piso 11 Of. "B" - B2804FYP - Tel: (03489) 430461
E-mails: copracoperaciones@gmail.com - copracadministracion@gmail.com - copractesorero@gmail.com

www.coprac.com.ar

ción del Convenio.

Dominguez señaló que a menudo se hace referencia al MLC como una de las historias de éxito más importantes de OIT. Y por otro lado, lamentó que la celebración coincidiera con los cientos de buques varados en el estrecho de Ormuz y lo dramático de los trabajadores del mar que han muerto por los ataques.

Añadió que su experiencia en la OMI le permitió conocer el impacto que tanto dicha organización como la OIT han tenido en dicho convenio que surgió desde los interlocutores sociales y antes incluso de los gobiernos junto a trabajadores y armadores que sintieron juntos la necesidad de llegar al Convenio, siendo este un punto clave.

Destacó también que en este último tiempo se pudo ver patente uno de los aspectos críticos del MLC a partir de contar con un mecanismo tan ligero creado para facilitar su actualización y enmienda. Esto teniendo en cuenta lo difícil de la tarea, ya que hubo que organizar en un solo cuerpo casi 70 textos de convenciones diferentes. *“Hoy podemos ver que los armadores y el estado del pabellón pueden ejercer el derecho de inspeccionar los barcos y proteger a la gente de mar. Desde la OMI seguimos destacando la importancia del elemento humano, de la gente que realmente hace que el transporte marítimo mueva más del 80% del comercio mundial para el beneficio de todos”*, dijo Dominguez.

Advirtió que todos los objetivos de la OMI se refieren a la seguridad, la protección, el factor humano y la protección del medio ambiente. Allí están: el convenio sobre la seguridad de la vida en el mar, la certificación para la formación de la gente de mar, el convenio Marpol para el medio ambiente y finalmente el MLC vinculó a todos, apuntando también a todos los aspectos



sociales que la OMI no regula, pero para eso está el trabajo muy de cerca con la OIT. *“Sin que la gente de mar esté bien atendida, no será posible que el transporte marítimo siga operando. Y lo vemos todos los días, especialmente ahora con el impacto de la geopolítica. Cada vez que hay un efecto negativo en el transporte marítimo, la gente de mar se ve afectada. El comercio y la economía mundial sufren inmediatamente. Pero sigo pidiendo que todos se enfaticen primero en el elemento humano”*, puntualizó.

Otro punto que es importante para la colaboración entre OMI y OIT en la implementación del MLC, dijo, tiene que ver con atraer a los nuevos profesionales del futuro, a los que se les debe brindar toda la protección necesaria. *“Necesitamos ser más serios cuando decimos que nos preocupamos por la gente de mar y luego tomar medidas. Cómo la UN puede trabajar con los estados miembros para implementar y ayudar a implementar adecuadamente los instrumentos, así como que los propietarios y los operadores de barcos, en cuanto a qué pueden hacer para invertir en la gente”*, añadió.

Por su parte, el secretario general de la Cámara Naviera Internacional, Tomás Cazacos, que representa más de 40 asociaciones nacionales que abarca el 80% de la flota mundial, señaló: *“Para nosotros, el Convenio ha sido clave en el hecho de que surgió entre la gente de mar especial-*

mente con la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte, la ITF, y los armadores. No se trata solo de promover, por ejemplo, las buenas relaciones laborales y el bienestar de la gente de mar, sino también de establecer muy buenos estándares de empleo”, dijo.

Agregó que, un buen ejemplo, ha sido la buena relación que se construyó durante el periodo de COVID, reuniendo a los armadores y a los trabajadores marinos para tratar de ver cómo se puede mantener este buen espíritu de cooperación y el trabajo entre los gobiernos y aquellas dos partes para mejorar las habilidades de la gente de mar.

Cazacos destacó la necesidad de implementar el Convenio de manera adecuada, uniforme y tratar de alcanzar el mayor número de ratificaciones posible. *“Necesitamos promover más a la gente de mar como profesión, trabajando más duro para elevar su status, para su propio beneficio y también para el comercio mundial, porque si no lo hacemos, entonces será mucho más difícil poder mantener la marinería como una profesión atractiva, tanto en términos de números como de género”*, añadió.

Por su parte Cotton, de la ITF señaló que la gente de mar ha sido la que mayor defensora del MLC; desempeñando un papel clave en su adopción y en seguir presionando para que se adopte e implemente. *“El MLC es el mejor convenio laboral de la OIT, pero no hubiera sido posible sin todos los dirigentes*

y empresarios que participaron. Cuando miramos la obra, vemos reunidas 100 años de convenciones y con los 150 inspectores que tenemos en todo el mundo -muchos de ellos en el Golfo Pérsico- nos da una red de seguridad. Podemos trabajar con los inspectores del estado rector del puerto, y los organismos de la UN, particularmente ahora, cuando están bajo cierta presión, cuando vemos que el estado del orden y el derecho internacional están siendo desafiados. Esta red de seguridad, significa que los trabajadores pueden reclamar, incluso aquellos que no tienen convenios sindicales- sobre sus alojamientos, seguridad, alimentación a bordo, aquellas cosas fundamentales que realmente impactan en su vida”, explicó.

Destacó además que ya 110 países lo han ratificado, lo que supone el 90% de la flota mundial, pero agregó que el mundo está cambiando, y hay nuevos desafíos a responder.

Cotton agregó que las cadenas de suministro del mundo están bajo una enorme presión “nuestro papel como guardianes desde cualquier lado del proceso es protegerlas”, dijo. Señaló como puntos a seguir, la tecnología y la gestión climática. “El punto fundamental es que el mundo está cambiando a veces más rápido de lo que los reguladores e incluso los sindicatos pueden prevér. Las revisiones del MLC, como también la nueva forma en que trata el STCC en la OMI son fundamentales para seguir a ese mundo cambiante. Tenemos que continuar con el mismo sentido de asociación, con una visión clara de que el transporte marítimo es crucial para todas nuestras comunidades y nuestras sociedades”, añadió. Cerró enfatizando: “Conmemorar los 20 años del Convenio sirve para garantizar que se tenga en cuenta a la gente de mar que trabaja en los barcos y que viven en un entorno muy diferente al común denominador. Es bueno recordarlo justamente cuando tene-

mos más de 20.000 de ellos atrapados en un entorno increíblemente precario”.

Los funcionarios de la OIT destacaron además, que, en periodos inestables de conflictos o como lo fue con la pandemia, su aplicación nunca debe verse comprometida ni socavada.

Asimismo, argumentaron que mientras que todos los demás convenios laborales tienen dos o tres páginas, el documento consolida 70 instrumentos. Además, debido a su carácter consolidado, abarca una amplia gama de temas; desde los contratos de empleo hasta la repatriación y el abandono y desde la edad mínima hasta la seguridad social, el alojamiento y la atención médica. Finalmente, contiene disposiciones con formas diferentes, algunas obligatorias no orientativas que aún así, deberían tenerse en cuenta y esa diversidad es una fuente de flexibilidad, pero al mismo tiempo una fuente de complejidad.

Durante el encuentro se destacó cómo evolucionó la acción del Comité Tripartito para responder ante la gran diversidad de regímenes nacionales, distintos grados de participación en asuntos marítimos y antecedentes regulatorios, diferentes prioridades políticas y capacidad de cumplimiento. “Ha sido nuestro deber acompañar a los países en sus esfuerzos de cumplimiento teniendo en cuenta la práctica y las dificultades de cada caso”, agregaron las autoridades.

Resaltaron como preocupante que, en los últimos años, el abandono de marinos se ha triplicado, a esto se agrega la falta de pago y el acceso a la justicia.

“¿Cuántas cartas de marinos se reciben, que han sido condenados o que han sido encarcelados por razones que, francamente cuestionamos y que también tenemos que mirar en términos de equilibrio de género?. Sabemos que estamos haciendo todos los esfuerzos posibles para aumentar el número de mujeres marineras. Por eso también se trabaja en la protección, particular-

mente contra el acoso y la violencia en los buques”, agregaron.

Se recordó que el MLC está entre los ocho convenios más ratificados y en ese sentido advirtieron que la interacción entre los estados del pabellón, los estados del puerto y los países proveedores de mano de obra, junto con la movilidad inherente de la gente de mar requiere el máximo grado de protección internacional. En la misma línea, se dijo que debería ser prioritario apoyar a los países que necesitan asistencia técnica para implementar el Convenio en la legislación y en la práctica.

Desde OMI se agregó que la evolución del MLC se demostró con las modificaciones que entraron en vigor en 2025 teniendo la experiencia de COVID y que confirmó a la gente de mar como trabajador esencial y clave.

En este momento en la OMI se está trabajando en relación a la salud mental de la gente de mar, en los aspectos de formación y advirtiendo sobre la criminalización de tripulantes. El desafío fuerte, dijeron, está en la implementación en diferentes jurisdicciones que pueden tener barreras internas y que involucran a otros organismos, de allí que hay que trabajar más allá del ámbito de la competencia marítima, señalaron.

Finalmente se destacó que el objetivo del convenio es eliminar el transporte marítimo deficiente. Que representa un incentivo para los buenos armadores y un desincentivo para los inescrupulosos. Que cuenta con el consenso de muchas naciones marítimas y eso es importante para su credibilidad. “Se trata de un conjunto de normas justas que garantizan la igualdad de condiciones para los propietarios de buques responsables y la protección universal para la gente de mar. Cualquiera que sea el pabellón bajo el cual estén operando el buque, amplía y fortalece el control del estado rector del puerto con el fin de garantizar su implementación”, insiste la OMI.

Un contexto dramático para los tripulantes en medio del conflicto de Medio Oriente

A partir del conflicto en Medio Oriente, se estima que más de 20.000 tripulantes quedaron atrapados este mes a bordo de embarcaciones en el Golfo Pérsico, el Golfo de Omán y el Mar Árabe, con la casi paralización del tráfico en el estrecho de Ormuz, con falta alarmante de suministros básicos, incluyendo agua potable.

Se habla de "crisis humanitaria en el mar" con unos 3.200 buques varados. Puertos colapsados que además no dejan ingresar a los buques que están en peligro por razones de seguridad, mientras se hace imposible el recambio de las tripulaciones. Precisamente el Centro Conjunto de Información Marítima, confirmó hasta hace unos 10 días más de 20 ataques contra buques y siete muertes.

El panorama es de pánico para las tripulaciones: riesgos de ataques con misiles y drones, interferencias generalizadas del GPS, escasez de suministros y una creciente tensión psicológica derivada del confinamiento prolongado en una zona de guerra. La Organización Marítima Internacional (OMI) viene reclamando el peligro para la vida de los hombres de mar.

Así se señaló en la 36.ª sesión extraordinaria del Consejo de la OMI en Londres, donde el Secretario General, Arsenio Domínguez, advirtió que la gente de mar no debe convertirse en víctima de las tensiones geopolíticas, y llamó a una acción inmediata para proteger a las tripulaciones y restablecer la navegación segura.

El Consejo de la OMI, integrado por 40 Estados miembros elegidos por la Asamblea, actúa como órgano ejecutivo de la organización y puede tomar medidas urgentes en asuntos que afectan la seguridad



marítima mundial. Claro que de allí a la práctica hay un trecho. Sólo pudo condenar los ataques contra buques mercantes y respaldó medidas urgentes para apoyar a los tripulantes, incluyendo garantizar el acceso a suministros esenciales, facilitar los relevos de tripulación y promover planes para un corredor marítimo seguro que permita a los buques y sus tripulaciones salir de las zonas de alto riesgo.

La ICS, Cámara Naviera Internacional, pidió a los gobiernos que se garantice el suministro continuo de alimentos, agua, combustible y atención médica a los buques que no pueden abandonar la región, advirtiendo que el bienestar de las tripulaciones se está deteriorando rápidamente.

Una de las alternativas que se barajaban desde el Consejo de la OMI y grupos navieros - como el CMTM Consejo Mundial del Transporte Marítimo- es la creación de un corredor marítimo seguro que permita la salida de buques y tripulaciones de la región.

Pero cómo crear un corredor verdaderamente seguro?

La presión de varios países europeos y Japón para que Irán detenga el minado en Ormuz, los ataques con drones y misiles y

otros, con el objetivo de limitar el tráfico comercial, de hace unos días no ha surtido efecto, más allá de advertir que la libertad de navegación es un principio fundamental del derecho internacional.

En medio de este descalabro, muchos especulan con que Irán monetice el paso por Ormuz cobrando un peaje, si es que las aguas del conflicto bajan.

Más allá de que se quiera garantizar un paso seguro, el llevar escoltas militares quedó en la nada. Otras opciones no aparecieron.

De allí que en la medida en que la situación en el Golfo continúe e Irán mande sobre el estrecho de Ormuz, establecer en forma coordinada entre los países un corredor seguro, sin militarizar más la zona, como propone la OMI, parece más viable para la salida de los buques que quedaron varados en medio del conflicto.

Algo similar se hizo en un momento con la Iniciativa de Granos del Mar Negro, al comienzo de la guerra que creó una ruta marítima protegida desde Ucrania y que tenía el objetivo principal de aliviar una crisis alimentaria mundial. En el contexto de la crisis, el acuerdo dependía en gran medida de las garantías de las Naciones Unidas y Turquía.

Lejos de la normalidad

Como es sabido, hasta el cierre del mes al menos, a pesar de los pocos tránsitos exitosos, la actividad marítima general a través del estrecho de Ormuz sigue drásticamente reducida o paralizada. Muchos buques tanque siguen esperando fuera del Golfo o retrasando sus viajes por completo, debido al aumento de las primas de los seguros contra riesgos de guerra y a la reticencia de los armadores a arriesgar sus buques y tripulaciones en la zona de conflicto.

Si se alcanzara un acuerdo amplio para la reapertura del estrecho, los analistas esperarían un rápido aumento del tráfico de buques tanque, pero la realidad está lejos. En cambio, la tendencia actual sugiere que solo algún número de buques está transitando —posiblemente tras coordinación o verificación—, mientras que la mayor parte del transporte marítimo internacional permanece paralizado.

Si bien los funcionarios iraníes habían declarado reiteradamente que el estrecho de Ormuz permanecía abierto al transporte

marítimo internacional, de hecho hoy por hoy está cerrado.

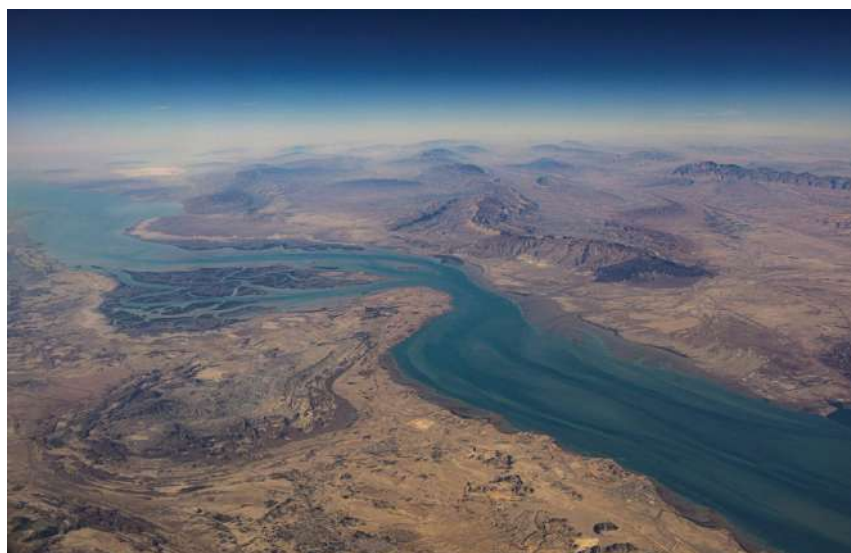
Un estrecho regido exclusivamente por el derecho marítimo internacional ofrece un acceso predecible. Sin embargo, un estrecho cuyo paso puede depender de aprobaciones informales, contactos diplomáticos o coordinación operativa con las autoridades regionales representa un entorno operativo muy diferente.

Si el patrón de rutas identificado por EOS Risk Group se mantiene, podría indicar que el estrecho de Ormuz ha pasado de ser

un corredor comercial abierto a una puerta de entrada marítima gestionada selectivamente, donde el acceso puede depender tanto de la política y la verificación como de la navegación.

Paul Morganm, destaca en GCaptain, el ejemplo de dos buques indios de GNL que hace unos días pasaron con éxito por el estrecho de Ormuz tras recibir una autorización excepcional de Irán, *“lo que pone de manifiesto cómo el corredor de transporte de energía más importante del mundo se está configurando cada vez más por la*





vinculados a la India permanecían hasta hace 10 días varados cerca de la entrada del estrecho, mientras que muchos operadores internacionales continúan evitando la región por completo.

Dice Morgan que, para la industria marítima, este episodio marca un cambio significativo en el funcionamiento del estrecho de Ormuz y a largo plazo, refuerza una nueva y preocupante realidad para la economía marítima mundial: el paso por el punto de estrangulamiento energético más importante del mundo podría dejar de ser rutinario y pasar a estar sujeto a negociación.

diplomacia en lugar de la navegación comercial habitual”, dice.

Recuerda la extrema dependencia de India de los flujos energéticos del Golfo. El país consume más de 30 millones de toneladas

de gas al año, de las cuales aproximadamente el 60% se importa. Alrededor del 90% de estas importaciones provienen de Oriente Medio.

Según informes, más de veinte buques



EXPORTAR
es trabajo y desarrollo

Con mucho orgullo y satisfacción anunciamos la obtención de la certificación

IRAM-ISO 9001:2015

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

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

CONFIABILIDAD CELERIDAD
CONECTIVIDAD CUSTOMIZACIÓN

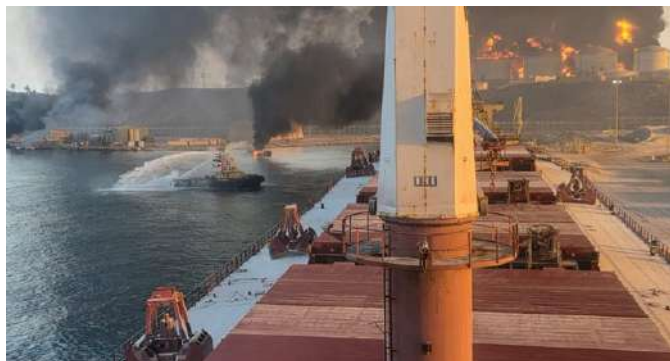
origen@cera.org.ar / +5411 4394-4482
Av. Roque Sáenz Peña 740, piso 1
CABA, Argentina

El caos en primera persona

El portal GCaptain reproduce fotografías recientemente difundidas, tomadas por un tripulante rescatado del buque granelero Mayuree Naree, con bandera tailandesa, que según resalta, ofrecen un crudo recordatorio de los crecientes peligros que enfrentan los marineros mercantes en el Estrecho de Ormuz a medida que se intensifica el conflicto con Irán.

Una imagen en particular, compartida por el Thai Enquirer, muestra a un marinero con chaleco salvavidas a bordo de una pequeña embarcación de rescate, mientras el buque granelero humea al fondo, desde su popa. Botes salvavidas flotan cerca mientras el buque se desplaza a la deriva en las aguas del Golfo: una inquietante instantánea de un buque mercante convertido repentinamente en campo de batalla con un marino mercante en la primera línea de un conflicto, atrapado entre el comercio global y la geopolítica.

El Mayuree Naree, un granelero de 30.000 TPM propiedad de la empresa tailandesa Precious Shipping, fue alcanzado por dos proyectiles mientras transitaba por el estrecho de Ormuz el 11 de marzo, poco



después de zarpar de los Emiratos Árabes Unidos. El impacto provocó un incendio en la sala de máquinas del buque, obligando a la tripulación a abandonarlo. Veinte marineros fueron evacuados y posteriormente llevados a tierra en Omán, mientras que tres tripulantes permanecen desaparecidos y se cree que quedaron atrapados en el compartimento de máquinas en el momento de la explosión.

El ataque formó parte de una serie de incidentes ocurridos entre el 10 y el 11 de marzo contra el transporte marítimo comercial en la región. Según informes de seguridad marítima, al menos tres buques —entre ellos el portacontenedores japonés ONE Majesty



y el granelero Star Gwyneth, con bandera de las Islas Marshall-, fueron alcanzados por proyectiles el mismo día.

Otra foto publicada en X por Marhelm muestra un granelero atracado en el puerto de Salalah, en Omán, tras los ataques con drones iraníes. Una parte del drama de la guerra.

Efectos de la guerra en los mercados y en el tráfico

Algunos de los efectos colaterales del cierre del Estrecho de Ormuz, muy resonantes y otros quizá anecdóticos, se da, por ejemplo, con el hecho de que el Canal de Panamá viene creciendo en el paso de buques vinculados a la energía dado el conflicto en Medio Oriente, especialmente de GNL. Según la Autoridad del Canal, hasta hace unos días, había una reserva diaria de buques de GNL, 65% se dirigen al sur (hacia el Pacífico) y el 35% restante al norte. Fuentes del Canal, agregaron que el mismo esta preparado para programar más llegadas

de metaneros que se mueven en mercados volátiles.

Precisamente desde los operadores de buques de energía están viendo una diversificación de las rutas comerciales, con más productos que se transportan desde el Golfo de México hacia Australia y Europa. Incluso más producción hacia California.

Dos son los factores que están afectando al transporte de energía: la extensión de las rutas comerciales y el nuevo factor que apareció respecto a la necesidad de dedicar capacidad al petróleo venezolano, que ya no

está sujeto a sanciones.

En este contexto los VLCC alcanzan valores astronómicos. Ni que hablar de pensar en construir más flota que demanda mucho tiempo.

Al mismo tiempo, dicen los expertos, una buena parte de los buques tanqueros tienen más de 20 años y las grandes petroleras prefieren unidades más nuevas, limitando aún más la capacidad existente en tiempos complejos.

Una situación que puede cambiar, si se abre Ormuz, pero hay que ver en qué condicio-

nes.
Otro caso quizá menos conocido, se da con el puerto de Lamu, en Kenia, una ciudad turística, que se está convirtiendo en un refugio inesperado, ya que los buques con destino a Oriente Medio se desvían y descargan en sus muelles poco utilizados en la normalidad.

Lamu, que se ubica a unos 340 kilómetros al norte de Mombasa, puerto con mayor movimiento, recibió unos 74 buques desde principios de año, aproximadamente un tercio del total de buques atendidos desde su apertura en 2021, frente a dos buques portacontenedores que operó hasta marzo del 2025.

No hay que olvidar que la mayoría de los barcos tienen limitado acceso al puerto de Jebel Ali de Dubái, el de contenedores más transitado fuera de Asia, y están evitando el Mar Rojo, optando en cambio por la ruta más larga que rodea el sur de África. De allí el crecimiento de Lamu que antes del conflicto perdía en la competencia contra Mombasa que tiene más conexiones y frente a Yibuti en Etiopía. De todos modos, su proyecto de construir 32 muelles hasta ahora se concretó en dos.

Sin embargo, Lamu no las tiene todas consigo; está a unos 100 kilómetros de la

frontera con Somalia y ha sufrido múltiples ataques de Al-Shabaab, un grupo insurgente respaldado por Al-Qaeda. Nadie la tiene fácil.

La Costa Oeste, aislada en la provisión

En un reciente artículo de Sam Norton, director ejecutivo de Overseas Shipholding Group, Inc., en GCaptain, señala que los mercados de la Costa Oeste de EE.UU. a diferencia de otras regiones del país, carecen de oleoductos de crudo y productos refinados desde la Costa del Golfo, lo que la convierte en una "isla energética" que debe depender de las importaciones marítimas para cubrir un déficit de petróleo crudo de casi 1,4 millones de barriles diarios.

“Los recientes cierres de refinerías en California también han aumentado la necesidad de importar productos refinados. Actualmente, el estado importa más del 20% de sus necesidades, gran parte de ello de refinerías asiáticas que se encuentran entre



las más expuestas a la escasez de crudo derivada de la guerra en Oriente Medio”, dice Norton.

Añade que algunos podrían señalar a la Jones Act como un factor que contribuye a esta vulnerabilidad. Sin embargo, las decisiones políticas y la economía de mercado, impulsada por la geografía, han desempeñado un papel mucho más importante en la creación del riesgo actual. En un mercado que funcione con normalidad, los combustibles producidos en Corea o Japón pueden ser la fuente de suministro preferida para los centros de distribución desde Alaska hasta California, ya que esas refinerías suelen estar más cerca de los destinos de la Costa Oeste, sostiene.

“Además, los envíos a través del Pacífico



LO PRIMO
DEPOSITO FISCAL PRIVADO

BAJO TECHO SIEMPRE

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

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

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

evitan los costos adicionales del tránsito por el Canal de Panamá, lo que hace que el transporte marítimo desde el norte de Asia a los estados del Pacífico de EE. UU. sea menos costoso que el transporte de productos desde la Costa del Golfo de EE. UU., independientemente de la bandera del buque”, puntualiza Norton.

Argumenta que la necesidad de importar productos refinados refleja, en primer lugar, decisiones políticas en California que han contribuido al cierre de más de 500.000 barriles diarios de capacidad de refinación en la última década. “Las políticas ambientales en Alaska también han coincidido con una disminución en la producción de petróleo crudo, pasando de más de dos millones de barriles diarios en su punto máximo a menos de 500.000 barriles diarios en la actualidad. Estas decisiones crearon una vulnerabilidad a las perturbaciones del mercado que se comprendió—o debería haberse comprendido— en el momento de su implementación”, agrega.

Finalmente destaca la necesidad de planificación, más allá de confiar en la libertad de mercado, para enfrentar los distintos vaivenes que causa la geopolítica. “El dominio energético tiene un límite sin una planificación clara sobre cómo hacer que

la riqueza energética de nuestro país sea accesible en toda la nación. Esto implica construir sistemas de producción y logística robustos—y, en algunos casos, redundantes— que garanticen que las comunidades puedan acceder a combustibles esenciales independientemente de las perturbaciones geopolíticas. En estas circunstancias,

confiar únicamente en los mercados libres puede no ser suficiente. La previsión y la preparación a veces requieren invertir en activos y capacidades que solo demuestran su valor en momentos de crisis. ¿Cuántas veces más se deben exponer los costos del pensamiento cortoplacista antes de que se aprenda esta lección?”, argumenta.

La indefinición de la UE tiene sus costos

Un reconocido operador señalaba el lado B de no actuar en conjunto respecto a terminar con el cierre del tránsito de buques en el Golfo Pérsico de parte de Irán y especialmente en el estrecho de Ormuz. Los balances de todos los clubes de P&I de Londres; los muelles vacíos de varios puertos europeos y en los 1000 barcos parados en el agua, quemando dinero, esperando una luz verde que tal vez no llegue hasta que el precio sea el adecuado. **Será así?**

Por una Marina Mercante de bandera argentina.
Para que el transporte y la pesca estén al servicio de la Nación.

Av. Independencia 611, CABA - C1099AAG
Tel: +54 11 4300 9700 al 03 / Fax: +54 11 4300 9704
info@capitanes.org.ar / www.capitanes.org.ar

Números devastadores para la economía mundial

La Agencia Internacional de Energía (AIE) señaló en su Informe sobre el Mercado Petrolero (IMP) de marzo, que el flujo de crudo y productos refinados a través del Estrecho de Ormuz se ha desplomado de aproximadamente 20 millones de barriles diarios (mb/d) antes de la guerra a un flujo mínimo, lo que obliga a los productores del Golfo Pérsico a suspender la producción a medida que se llenan los tanques de almacenamiento y las rutas de exportación permanecen prácticamente bloqueadas. La agencia estima que ya se han reducido al menos 10 millones de barriles diarios de suministro, incluyendo aproximadamente 8 millones de barriles diarios de crudo y otros 2 millones de barriles diarios de condensados y líquidos de gas natural, debido a las dificultades de los productores para comercializar sus barriles.

«La guerra en Oriente Medio está provocando la mayor interrupción del suministro en la historia del mercado petrolero mundial», afirmó la AIE en su informe.

El virtual cierre del Estrecho de Ormuz, pasó a limitar una quinta parte del comercio



mundial del petróleo que lo atravesaba, lo que agrava mucho más la crisis.

Con las terminales de exportación incapaces de cargar mercancías y los tanques de almacenamiento nacionales llenándose rápidamente, los productores de Arabia Saudita, Irak, Kuwait, los Emiratos Árabes Unidos y Qatar han comenzado a reducir drásticamente la producción.

La AIE prevé que la oferta mundial de petróleo podría desplomarse en 8 millones de barriles diarios (mb/d) en marzo, y que las reducciones de producción en Oriente Medio solo se compensarían parcialmente con el aumento de la producción en otras regiones, como Kazajistán y Rusia, tras interrupciones anteriores.

En 2025, los productores del Golfo Pérsico exportaron aproximadamente 3,3 mb/d de

productos petrolíferos refinados y 1,5 mb/d de GLP, gran parte del cual se encuentra ahora prácticamente congelado.

Las reservas mundiales de petróleo se sitúan actualmente en unos 8.200 millones de barriles, su nivel más alto desde principios de 2021.

Aproximadamente la mitad de estas reservas se encuentran en países de la OCDE, incluyendo unos 1.250 millones de barriles en reservas estratégicas gubernamentales. Como resultado, la agencia ha recortado su pronóstico de crecimiento de la demanda mundial de petróleo para 2026 a 640.000 barriles diarios, 210.000 barriles diarios menos que la previsión del mes pasado.



NDS
we know how.

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

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

MEGATRADE

Seguí informado!

**Mira todo nuestro contenido
también en digital**



Ingresa a nuestro sitio web

www.revistamegatrade.com.ar