

# MEGATRADER

Año XXXIV Nro. 412 MAYO 2026

[www.revistamegatrader.com.ar](http://www.revistamegatrader.com.ar)

@ReMegatrader



**Bahía Blanca como faro**

# LOS DESAFÍOS EN LA OPERACIÓN DE GRANELES

**MERCOSUR: UNA INTEGRACIÓN LOGÍSTICA A LA QUE AÚN LE FALTA MUCHO  
CAMINO POR RECORRER**

**DESPACHANTES DE ADUANA: ¿RIESGO DE APLICAR MEDIDAS QUE RELAJAN LA IDEONEIDAD?**

**MOVIDAS EN LA FASE FINAL DE LA LICITACIÓN 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, Argentine - Tel: 43984-4100  
Mail: Lag-gruasportuarias@liebherr.com



# MEGATRADE

Periodismo de especialidad.  
Tendencias globales y regionales en comercio exterior y logística global, 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 412

Mayo 2026

 **Director-Editor**  
Darío Kogan

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

## Destacados

### Informe de Situación - 4

Entre los algoritmos que tapan el bosque y nos dejan colgados del árbol

### Cae Impo y sube fuerte Expo-5

Un abril con el mejor superávit comercial en 20 años

### Buenas prácticas en graneles -8

Intercambio de experiencias desde Bahía Blanca, Buenaventura, Paranaguá hasta Quetzal

### Mercosur-27

Una integración logística a la que aún le falta mucho camino por recorrer

### Comercio Exterior-34

El Centro Despachantes de Aduana, advierte sobre el riesgo de aplicar medidas que relajan la idoneidad técnica en comercio exterior

### Mercados-36

Zuchovicki: "es tiempo de invertir en la economía real. La mayoría cree que el rumbo es el correcto"

### Licitación hidrovía- 45

Entidades y provincias dan apoyo a Iñaki en la meta final del proceso





## Entre los algoritmos que tapan el bosque y nos dejan colgados del árbol

**C**ontexto difícil para ver el bosque y no quedarse colgado del árbol, cuando a la opinión publicada – hoy son streaming y redes con sus influencers varios y los languidecidos medios informativos tradicionales- y a la gente en general le interesa más cuánto pagó un funcionario – ex periodista- por un caniche, que el anuncio de miles de millones de dólares en inversión en minería o energía, o del mayor superávit comercial en más de dos décadas. Por otro lado, es algo lógico que esto suceda, cuando se buscan títulos resonantes en tiempos de algoritmos.

Pero se alejan los actores económicos que invierten al menos al mediano plazo, de esta niebla de roscas internas?. Dejaremos pasar otra vez el tren del cambio?. Mejor seguir con el tren cascoteado a 10 kms por hora, en una vía casi intransitable, que entrar en la era de la alta velocidad?. Unos profiriendo la consigna “desnudos pero soberanos”, - aunque no se los vea tan desnudos ni soberanos- y otros exigiendo desde hace 60 años “las reformas estructurales”, de Alsogaray y Martínez de Hoz a esta parte. En el medio nada.

### Qué pasa en el patio trasero

Algunos datos de la coyuntura regional y local: Atentos con la UE, con el bombazo de frenar exportaciones de carne desde Brasil por el uso de fármacos no autorizados en el proceso.

Se puede pensar que esto favorece las exportaciones argentinas y uruguayas, pero basta detenerse en el tema para ver que estas ventajas no parecen ser tan lineales. Quién sabe si en cualquier momento, Europa le pega a otros países de la región con el mismo u otro argumento. Además, ante esta situación, Brasil puede negociar con China para que esta le de más cupo. Por otro lado, Argentina en particular se encuentra al tope en su producción ganadera y frigorífica. De dónde va a sacar más carne?.

Todo esto es parte del mundo incierto, donde no se sabe bien cuando algún país o bloque sale con alguna medida fitosanitaria o arancelaria, - quién se acuerda de la OMC- quizá en respuesta a cómo se mueve EE.UU. o China. Por ejemplo, Alemania, el rey de las exportaciones de mayor valor agregado, ve caer en forma brutal sus envíos al exterior y en particular a EE.UU. -especialmente por los aranceles a la industria automotriz-. Varias de sus terminales se han instalado en el país de Trump, otras exportan a través de México y las que no están allí, casi se les hace imposible exportar.

Mientras tanto, los déficits comerciales con China se hacen estructurales.

Más localmente, llega el día de decidir quién se queda con la concesión de la hidrovía Paraná Paraguay Río de la Plata y movidas de todo tipo para que no se frene el proceso a último momento. Nos recuerdan que impugnar el proceso por parte de alguno de los participantes, paralizaría la situación en forma indeterminada. Pero quien lo haga tiene que poner la garantía de varios millones de dólares.

Finalmente, un dato para los más legos: Días pasados se dio una situación inédita en el área marítima al sur de la provincia de Buenos Aires a partir de un sistema de baja presión que generó olas gigantescas aguas afuera. Situación que es más recurrente pero mucho más al Sur. Precisamente nos dicen que este tipo de oleaje es el que se da mar afuera en la zona donde hoy se desarrolla el proyecto off shore para sacar una gran parte de la producción de petróleo y gas de Vaca Muerta. Un gran riesgo?. Pero no hay que preocuparse; seguramente se habrán hecho los estudios correspondientes para manejar ese tipo de situación a la hora de instalar toda la infraestructura necesaria que alimentará a los buques que llevarán esa carga al mundo, con los servicios de provisión y soporte a dichas embarcaciones en la zona. *Será así?*

# COMERCIO INTERNACIONAL

Estudiá en ICBC  Fundación

## CAE LA IMPO Y SUBE FUERTE LA EXPO

# Un abril con el mejor superávit comercial en más de 20 años

**A**rgentina registró un superávit comercial de USD 2.710 M en el cuarto mes del año, el mayor para un abril en más de 20 años y superando en 12 veces al de abril del año pasado (USD 214 M). Así se acumulan veintinueve meses de superávit comercial desde diciembre de 2023. En el acumulado del primer cuatrimestre, el saldo comercial totalizó USD 8.275 M, seis veces más alto que los USD 1.275 M de igual tramo de 2025.

Estos datos los toma un reciente informe de ABECEB. La consultora añade que en abril las exportaciones crecieron nada menos que 33,6% interanual, la mayor suba desde diciembre de 2024, mientras que las importaciones registraron una baja de 4,0% anual. La expansión de los valores exportados fue traccionada tanto por suba de cantidades (+20,6% interanual) como de precios (+10,8% ia). En tanto, que en el caso de las importaciones, los volúmenes volvieron a contraerse significativamente (-7,7% anual) mientras que los precios de importación subieron 4,1%, morigerando la caída del valor total importado en el mes. Fueron claves para el superávit de abril el buen desempeño de las exportaciones de maíz (+29,2% i.a.), de petróleo crudo (103,8%), y de oro (+89,8%), con contribuciones positivas del litio (+152,5%), la plata (+53,8%), los vehículos automotrices (34,0%), la industria química (+54,3%), y

el trigo (+52,8%), añade la consultora. Asimismo, el sector Combustibles mostró un buen desempeño, con un superávit de USD 1.248 M (un alza de USD 766 M respecto a 2025, es decir, un tercio del incremento total en el superávit) gracias a exportaciones un 85,9% más altas que en igual mes de 2025 e importaciones un 50,0% más bajas. Estos datos son claves para entender todo.

### Exportaciones

Los valores exportados totalizaron en abril USD 8.914 M, otro récord histórico luego de los USD 8.697 M en marzo, creciendo no sólo un 33,6% anual, sino que ubicándose incluso un 1% arriba del alto valor de marzo en la serie sin estacionalidad. Las ventas externas se elevaron gracias a una suba en las cantidades exportadas de 20,6% interanual junto a una suba de precios de 10,8% en igual período. Este incremento en precios, a su vez, quedó protagonizado por un alza de 21,3% en los precios de combustibles y energía y con una suba de 15,6% en manufacturas de origen industrial – reflejando el impacto del shock petrolero derivado del conflicto bélico (considerando un delay medio en los envíos de productos de 45 días).

Desagregando por rubros, el de Combustibles y Energía mostró la mayor expansión, gracias a una suba de 85,9% interanual en valores, especialmente con un incremento

de 53,2% en cantidades y un salto de 21,3% en precios. Esto se explicó gracias a un aumento de USD 529 M en las exportaciones de petróleo crudo (+103,8% interanual), que fueron el segundo mayor producto de exportación representando USD 1.039 M, así como subas en carburantes (+USD 146 M), y subas menores en otros productos. De este modo, el sector sumó USD 718 M un aumento de USD 2.240 M registrado en las exportaciones totales.

En tanto, la segunda mayor suba se registró en Manufacturas de Origen Industrial, cuyas exportaciones crecieron 43,3% interanual en valores (+24,0% en cantidades y +15,6% en precios). En particular, este segmento se vio traccionado por el rubro de piedras, metales preciosos, y sus manufacturas (que creció de USD 289 M a USD 528 M), en particular gracias al desempeño del oro, que mostró una expansión de 89,8% i.a. a USD 525 M (una suba de USD 248 M), así como los carbonatos de litio, que se expandieron en USD 108 M a USD 178 M, y la plata, que aportó 32 M (USD 92 M en total, una suba de un tercio). También se vio un incremento en el segmento de material de transporte terrestre, que se expandió en un 37,4% interanual y representó un alza de USD 231,5 M, reflejando el buen desempeño en el sector automotriz: las exportaciones de vehículos y partes crecieron en un 34,0% anual en abril (USD +228 M), casi

exclusivamente por una expansión de las exportaciones de vehículos para transporte de mercancías (+65,0%) ello debido principalmente al fin de los problemas técnicos de plantas concretas especializadas en pick up. En suma, los productos mineros sumaron USD 388 M a las exportaciones (un 17% de la suba total), el segmento automotriz contribuyó con USD 241 M (un 11%), y el sector de productos químicos sumó USD 181 M (un 8%).

En tanto, el informe de ABECEB señala que los Productos Primarios también tuvieron un muy buen desempeño, con un alza de 25,0% interanual en valores, debido a una suba de 25,0% en cantidades y precios estables. Esta dinámica puede verse como un aumento de USD 425 M en el total del rubro, del cual más de dos tercios provienen de la expansión de las exportaciones de Cereales en USD 287 M a USD 1.401 M (un alza de 25,8% interanual), con subas menores en el resto de los rubros. El maíz representó el 12% de las ventas totales (USD 1.054 M) y quedó casi empatado con el petróleo crudo; en abril, mostró una suba de 29,2% (USD +238 M), en tanto que el trigo dio cuenta de USD 244 M (+52,8%). Los productos del agro (maíz, trigo, y semillas de girasol) agregaron USD 390 M al incremento del total exportado, un 17% del total. Asimismo, se vio un comportamiento positivo en el rubro de Manufacturas de Origen Agropecuario (suba de 14,1%), aunque con un incremento más modesto en las cantidades (5,0%) y un aumento en los precios de 8,7%. En detalle, el incremento del rubro de USD 333 M en abril se debió a un incremento de USD 104 M en grasas y aceites (+13,3% i.a.), y a una suba de USD 101 M en residuos y desperdicios de las industrias alimentarias. En ambos casos, refleja un alza en las exportaciones de derivados del complejo sojero: las harinas y pellets de soja aumentaron un 13,3% interanual a USD 803 M, una suba de USD 107

M, aunque el aceite de soja en bruto registró una leve caída de 1,0% interanual (gracias a una suba de precios).

### Importaciones

Añade el informe de ABECEB, que los valores importados totalizaron USD 6.204 M en abril, lo cual implicó un descenso de 4,0% respecto al mismo mes del año anterior. El desempeño de las importaciones respondió a una contracción de 7,7% interanual en las cantidades ingresadas, con una expansión de 4,0% de los precios pagados. Desagregando al interior de las importaciones, los rubros que mostraron bajas en valores fueron Combustibles y Lubricantes (-45,4%) y Piezas y Accesorios para Bienes de Capital (-17,4%), que mostraron reducciones tanto en precios como en cantidades, y la contracción de 5,9% en Bienes de Capital, que mostró una caída de 10,2% interanual en cantidades y un alza moderada en precios.

En tanto, el resto de los rubros mostraron alzas en valores, con Bienes Intermedios cayendo en cantidades (-0,9%) y creciendo en valores (+4,1%) gracias a una suba en precios. Los Bienes de Consumo, en tanto, mostraron un incremento leve de 0,4% en cantidades y de 0,8% en valores, en tanto que los Vehículos Automotores de Pasajeros exhibieron una suba de 3,0% en valores debido a un incremento de 11,3% en cantidades y una baja de 7,6% en precios. La dinámica moderada de las importaciones se daría en un contexto de actividad económica que todavía no repunta del todo luego de un parate en febrero y marzo, detalle el informe.

Un rubro que marcó un alza importante fue la soja, ya que las compras de porotos de soja crecieron de USD 325 M a USD 436 M en abril, un alza de 34,0% interanual en un contexto de menor cosecha de soja y mayor cosecha de granos a nivel local, especialmente para exportación. Las importaciones

del sector sojero, de este modo, acumulan un incremento de 32,4% en lo que va del año.

Por su parte, el rubro Vehículos Automotores de Pasajeros creció un 3,0% interanual en valores y un 11,3% en cantidades. Esto ocurre en un contexto de mayor importación de vehículos de origen chino, así como subas en las compras de vehículos extra-Mercosur en general, junto a la quita del impuesto de lujo a vehículos a partir del cuarto mes.

En cuanto a las perspectivas para el resto del año, el informe detalla un escenario comercial con un sesgo alcista claro: las importaciones mostrarían tracción limitada – aunque se espera cierta recuperación al compás del repunte del nivel de actividad en el segundo semestre– mientras que la cosecha récord, el impulso minero, y los mayores precios de la energía, hacen pensar en exportaciones que podrían rondar los USD 100.000 millones este año con un superávit de casi USD 20.000 M, por encima de todas las expectativas previas y casi duplicando el superávit comercial de 2025 que fue de USD 11.320 millones.

*"Aunque es temprano para ser conclusivos, es importante tener en cuenta que son varios factores los que podrían derivar en un superávit comercial mayor. Respecto a las importaciones, la falta de dinamismo del consumo y del sector industrial viene implicando incrementos bajos e incluso caída en las importaciones, especialmente bienes de consumo e intermedios, aunque los mismos deberían comenzar a mejorar en la segunda mitad del año. Al mismo tiempo, el conflicto en Medio Oriente ya ha impactado positivamente no solo en los precios de la energía sino también de alimentos y metales (dado el peso del Golfo Pérsico en ambos), beneficiando la canasta exportadora argentina",* cierra el informe de la consultora.

# Presentan nueva feria internacional Argentina Alimenta

Con una gran convocatoria de empresarios, representantes diplomáticos, embajadores, dirigentes sectoriales y referentes de toda la cadena de valor alimentaria argentina, se realizó en El Central de La Rural, Predio Ferial de Buenos Aires, la presentación oficial de Argentina Alimenta 2026, la nueva feria internacional que se realizará del 17 al 19 de noviembre en La Rural, y que buscará consolidarse como uno de los principales espacios de negocios, internacionalización e innovación para la industria alimentaria de América Latina.

El encuentro fue organizado por La Rural, Fira Barcelona International, COPAL y PROMArgentina.

Durante la apertura, los organizadores destacaron que Argentina Alimenta 2026 nace con el objetivo de proyectar el potencial productivo y exportador del país, generar nuevas oportunidades comerciales para las empresas argentinas y consolidar un espacio de vinculación estratégica entre la industria y los mercados internacionales.

El Canciller argentino, Pablo Quirno - en la foto arriba- expresó la intención de que la feria se convierta en una referencia insoslayable dentro de la agenda internacional del sector alimentario. “Desde la Cancillería vamos a poner todos nuestros instrumentos a disposición de este objetivo. Nuestra red de más de 150 representaciones en el exterior ya trabaja para identificar compradores, despertar interés y multiplicar pre-

sencia internacional. Esa red existe para que cada embajada, cada consulado y cada oficina comercial sean una puerta de entrada para los productos argentinos. Cuando el sector privado recupera libertad para producir, la Cancillería abre mercados y el país sostiene una dirección económica clara, la Argentina deja de discutir su potencial y empieza a transformarlo en liderazgo internacional”, agregó.

Por su parte, Carlos Solanet, Director Comercial de La Rural, - en la foto a la derecha- señaló que “el marco del encuentro confirma la enorme expectativa alrededor de esta iniciativa y del potencial que tiene la Argentina para consolidarse como un actor estratégico en la producción y exportación global de alimentos”.

Por su parte, Carla Martín Bonito, Presidente de COPAL, - en la foto a la izquierda- destacó la relevancia de la industria de alimentos y bebidas. Dijo: “Argentina Alimenta 2026 representa una plataforma estratégica para proyectar ese potencial de crecimiento, fortalecer la competitividad de nuestras empresas y abrir nuevas oportunidades de inserción global para la industria más importante para el desarrollo del país”.

En representación de Fira Barcelona International, Ricard Zapatero Camps participó de manera virtual y envió un saludo insti-



tucional destacando la relevancia global del proyecto. “Argentina posee una capacidad agroalimentaria extraordinaria y creemos que esta feria puede transformarse en un evento de referencia para toda América Latina”, remarcó.

A su turno, Diego Sucalesca, Presidente Ejecutivo de PROMArgentina, - en la foto al centro- señaló que la feria “será una herramienta concreta para seguir posicionando los alimentos argentinos en el mundo y generar nuevas oportunidades de negocios e inversiones para el país”.

Argentina Alimenta 2026 reunirá a empresas de la industria de alimentos y bebidas, compradores internacionales, cámaras sectoriales, organismos públicos y privados y actores estratégicos de toda la cadena de valor, en una plataforma integral orientada a promover negocios, innovación, inversión y posicionamiento internacional.



# Seminario de AAPA LATAM sobre buenas prácticas en terminales de graneles

## Intercambio de experiencias desde Bahía Blanca, Buenaventura, Paranaguá, hasta Quetzal

Mucho de intercambio positivo entre directivos y ejecutivos operativos portuarios de Latinoamérica en el encuentro que organizó AAPA LATAM en el Puerto de Bahía Blanca. Se trató del Seminario de Buenas Prácticas en Operaciones de Graneles, parte de la iniciativa de la organización portuaria continental de desarrollar encuentros especializados como soporte para generar respuestas a la demanda de mayor competitividad en la logística global. Allí se presentaron soluciones y experiencias en diversas materias desde infraestructura, tecnología, digitalización y medio ambiente, frente a situaciones tanto distintas como comunes de los puertos de la región que también tienen diversos niveles de desarrollo operativo e institucional.

Abrió el encuentro, Juan Duarte, Presidente Ejecutivo de AAPA LATAM, junto al Presidente del Consorcio de Gestión Puerto

Bahía Blanca, Santiago Mandolesi Burgos - ambos en la foto a la der.-. Expusieron también, Juan Linares, Gerente General y Carlos Seguí, responsable de seguridad, higiene, medio ambiente y protección, ambos del Consorcio del puerto de Bahía Blanca, junto a Franco Rivas, responsable de seguridad e higiene del complejo Bahía Blanca de Louis Dreyfus. Además, expusieron Liborio Cuellar Gerente General de Sociedad Portuaria Regional Buenaventura, Mariano Carrillo, Presidente del Consorcio de Gestión Puerto Quequén y Sergio Gil, Gerente General de Empresa Portuaria Quetzal de Guatemala. Asimismo, Adalberto Leo Thomas, presidente de la firma Exel Group, Ismael Torres Business Development Manager LATAM, de Prodevelop y



**DP WORLD**

**TERMINALES RÍO DE LA PLATA**  
Estrategia Argentina

# ESCALA GLOBAL, PRECISIÓN LOCAL

✉ [trp\\_comercial@trp.com.ar](mailto:trp_comercial@trp.com.ar) [trp.com.ar](http://trp.com.ar) [@dpwbsas.trp](https://www.instagram.com/dpwbsas.trp)

cerró Luiz Fernando da Silva, director de Portos do Paraná.

De la experiencia participaron representantes de Argentina, Brasil, Uruguay, Puertos del Caribe y Pacífico de Colombia y una delegación de la autoridad portuaria de Guatemala, país que justamente recibirá el próximo Congreso anual de AAPA LATAM en diciembre.

El encuentro incluyó una recorrida por agua de las distintas terminales de graneles secos y líquidos del puerto y por tierra a la terminal de Louis Dreyfus. También se conoció la plataforma VTS Online que opera el Consorcio de Gestión del Puerto, para visualizar la situación operativa y el arribo y salida de buques de todo el vaso portuario y los muelles.

Duarte recordó que en los próximos meses, AAPA LATAM tiene en agenda otros encuentros, visitas a terminales especializadas en contenedores y en materia de tecnología y seguridad.

Entre los destaques de las exposiciones en el seminario de Bahía Blanca, Juan Duarte, hizo un análisis del contexto global y como se posiciona la región; aprovechando oportunidades frente al recorte de la compra de commodities de China a EE.UU., necesidad de más competitividad en la logística que requiere eficiencia y calidad, a menor precio; esto frente a costos más elevados.

Por su parte, Juan Linares, resaltó el muy buen año en materia de volúmenes y las millonarias inversiones presentes y futuras volcadas al puerto de Bahía Blanca, tanto en cereales tradicionales y más nuevos, fertilizantes, carga de proyecto, como las que se vienen para el manejo de carga de las explotaciones de Vaca Muerta. Destacó que el puerto tiene la visión de una articulación estratégica de la carga que viene de la

explotación de petróleo y gas de Neuquén hasta el polo industrial vinculado al puerto. Señaló que la competitividad del producto se define en la cadena logística y en ese sentido el valor no está en producir más, sino en llegar al buque con eficiencia coordinando todos los medios de la mejor

manera. Precisamente las ineficiencias operativas en graneles pueden generar impactos económicos relevantes. En ese sentido, dijo, frente a la demanda global de energía y recursos, el puerto de Bahía Blanca está en condiciones de aportar eficiencia, seguridad y previsibilidad. Agregó, que las buenas



## 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

prácticas en materia de graneles es parte de la identidad del puerto. “*Así nació y así nos desarrollamos y así nos proyectamos*”, cerró.

Por otro lado, en una presentación virtual, el director del Portos do Paraná, Luiz Fernando da Silva, destacó el desarrollo del puerto estrella de dicho estado: Parana-guá; con proyectos de inversión notables en muelles – especialmente la expansión en forma de T off shore que aumentará considerablemente la capacidad de recepción de buques, la concesión del dragado y mantenimiento del canal de acceso para llegar a 15 mts. y una obra monumental interna con cintas transportadoras para agilizar el movimiento tren-camión desde el ingreso al puerto, enlazando a una decena de terminales.

#### **Situación global y regional**

Al analizar en detalle las presentaciones; vemos que para Duarte, el crecimiento del comercio global se sostiene en economías no tradicionales como India, Vietnam, Indonesia o América Latina.

Añadió que el conflicto en Medio Oriente le pone más presión a la cadena logística. El mayor comprador de granos es China. Mientras que el año pasado no tomó a EE.UU. como proveedor, sino que lo hizo en otros mercados. Esta es una oportunidad para Sudamérica. Precisamente, dijo Duarte, China y EE.UU. tienen una rivalidad estructural y de hecho, hubo una caída de US\$170 mil millones en el

comercio bilateral. En 2025, China significó una cuarta parte del flujo comercial mundial, pero la situación de crisis no generó una desglobalización lineal; sino que se redistribuyeron los flujos hacia otras economías conectando proveedores alternativos y plataformas logísticas intermedias. “*El Atlántico Sur puede fortalecer su posicionamiento si combina oferta exportable, infraestructura confiable y continuidad operativa*”, añadió. BIMCO estima el crecimiento anual de las distancias promedio de navegación hacia 2027 entre 0,5 y 1,5% impulsadas por flujos de mineral de hierro, bauxita, granos y graneles desde la región con destino a Asia.

En el primer semestre de 2025, 20,9 millones de barriles diarios transitaron por Hormus; una cuarta parte del petróleo mundial y 20% de líquidos petroleros. El cierre del estrecho va mucho más allá de un cuello de botella a nivel de provisión



*De izq. a der., el Presidente del Consorcio de Gestión Puerto Bahía Blanca, Santiago Mandolesi Burgos, Juan Duarte, Presidente Ejecutivo de APA LATAM, Juan Linares, Gerente General del Puerto anfitrión y Mariano Carrillo, Presidente del Consorcio de Gestión Puerto Quequén*

petrolera; implica problemas hacia todo lo que tiene que ver con energía, el comercio marítimo y generando vulnerabilidad macro económica; deteriora previsibilidad en abastecimiento de combustible, aumento de



seguros, fletes de buques y ventanas operativas, añadió Duarte. A lo que se agrega un impacto en buena parte del comercio de GNL, con presión sobre precios de commodities, complicando los destinos asiáticos. Por ejemplo, 31% de aumento proyectado en precios de fertilizantes, impulsado por 60% de incremento en urea y aumento del baltic dry index, presión sobre la flota y tonelada milla de carga seca a granel por cambios en flujos y rutas más largas, detalló el directivo.

Otro punto de incertidumbre se da en los fertilizantes que son, simultáneamente, carga, insumo productivo y variable crítica de continuidad agroexportadora, dice.

Los biocombustibles implican una competencia de la energía frente a los alimentos, lo que puede llevar a redirigir aceites y subproductos en un contexto de necesidad de equilibrar seguridad alimentaria con logística.

Otro punto crítico es el cambio climático, mayor impacto de humedad en las cargas con travesías más largas y clima imprevisible que aumenta esos riesgos y el posible rechazo en destino, advierte Duarte.

En este contexto, añade, América Latina y el Caribe muestran resiliencia con margen limitado. La región no sólo busca mover

más carga sino posicionarse con mayor confiabilidad mediante integración modal, inversión y estabilidad regulatoria.

Respecto a los puertos, dijo que su gestión ya no se limita a mover volúmenes; también debe proteger integridad física, trazabilidad y calidad de la carga. *“La competitividad portuaria se mide desde la capacidad instalada hacia la confiabilidad contractual, financiera y operativa con baja volatilidad”*, señaló.

Asimismo, destacó algunas de las buenas acciones que está llevando adelante Brasil. El Arco Norte gana peso en el movimiento de soja y maíz, con Itaqui desarrollando fertilizantes de entrada y granos de salida. Mucha inversión en puertos - destacándose las de Cofco en Santos y el sistema de cintas para la operación de trenes en Paranaguá, para dar mayor capacidad exportadora e integración ferroviaria- además de digitalización operativa y transición energética portuaria.

#### **Bahía Blanca**

Por su parte, el gerente general del Consorcio del Puerto de Bahía Blanca, Juan Linares expuso sobre la posición de la terminal en el actual contexto global.

Algunos conceptos: Vale más el que mejor

entrega que el que más produce. 40% del valor del granel es logística. El margen está relacionado a un precio fijo, fletes y rutas con cambios. Hay fuerte presión sobre trazabilidad y sustentabilidad desde los puertos que van a ser determinantes. El 2026 viene fuerte en maíz, trigo, cebada y girasol. De los dos polos de exportación de graneles y supproductos, el Gran Rosario ofrece estar cerca de zona núcleo pero menos calado para los buques, mientras que Bahía Blanca ofrece mucha profundidad y una logística terrestre más compleja. El desafío es cómo volver al desarrollo ferroviario de cargas que se creó a fines del siglo 19; es decir volver al tren. Un elemento que tiene fuerte impacto, dijo, es la lentitud del proceso documental.

Reconoció que en la medida en que mejore el calado del sistema Paraná-Río de la Plata, Bahía Blanca operará más con buques full. De hecho, ya responde al crecimiento de 30% en los volúmenes, que se da cuando hay bajante río arriba. *“El puerto y el canal están muy bien, donde hay que mejorar es tierra adentro”*, insistió Linares.

En cuanto a datos, Santiago Figueras, responsable de desarrollo de negocios del Puerto, recordó que 1993 cuando se crea el Consorcio de Gestión, el puerto movía

***“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



12 millones de ton.; el año pasado movió 36 millones. Asimismo señaló que Bahía Blanca se encuentra entre los 20 primeros puertos agroexportadores del mundo, es el quinto polo petroquímico de Sudamérica. En su hinterland tiene gasoductos, oleoductos y poliductos, lo que implica contar con disponibilidad de gas para la instalación de plantas y el desarrollo de nuevos proyectos e inversiones. A mediano plazo, cuenta con ventajas para el desarrollo de hidrogeno verde y 2500 has. para expansión con rellenos que se desarrollan para lograr más área y esto, sin conflictos.

Recordó además que Bahía Blanca tuvo su tercer mejor año de movimientos de graneles histórico con transformación industrial en marcha, 12,7 millones de toneladas de embarque de granos y subproductos, un crecimiento interanual de 22%.

Se vienen en la zona proyectos petroquímicos relacionados a la mayor disponibilidad de gas, y ligados a petróleo y gas, de carga general, ampliación y nuevas terminales de operación de granos, exportación de crudo, carga de la minería, impulso a carga regional por ferrocarril, desarrollo a partir de Vaca Muerta, energías limpias e hidrogeno verde. Puntualmente hay un proyecto de U\$2500 millones para vincular Vaca

Muerta con el puerto. Son U\$4400 millones en inversiones portuarias en fertilizantes.

En ese contexto, Linares reconoció que se necesita una futura puesta en valor del tren a Vaca Muerta. *“Hoy o mañana, el proyecto se va a concretar”, dijo*, especialmente si se habla de los volúmenes previstos. Mover 11 millones de tons de arena en camión es imposible.

Añadió que resulta relevante la articulación estratégica del esquema que tiene que ver con Vaca Muerta/polo industrial Bahía Blanca/Urea/exportación regional. Agregó que la captura efectiva de más oferta exportable depende de la confiabilidad logística portuaria y comercial del sistema. *“La competitividad se define en la cadena logística; el valor esta tanto en producir como en llegar al buque con eficiencia”, dijo.*

Insistió en que las ineficiencias operativas en graneles pueden generar impactos económicos negativos relevantes. Hace falta tener coordinación entre cosecha, acopio y transporte terrestre, terminal y buques, red ferroviaria y vial, capacidad de almacenamiento y velocidad documental.

*“El mundo reclama energía y recursos y nosotros estamos en condiciones de aportarlos con eficiencia, seguridad y previsibi-*



*lidad. Por eso, para Bahía Blanca hoy las buenas prácticas en materia de graneles, no son un complemento, son una necesidad para crecer con planificación; es identitario. Así nacimos, nos desarrollamos y nos proyectamos, utilizando las buenas prácticas como herramientas frente a los enormes desafíos actuales y futuros que hasta hoy eran desconocidos”, cerró.*

#### **Puertos con distinto nivel de desarrollo**

En su participación, Sergio Gil, Gerente General de la Empresa Portuaria Quetzal de Guatemala, señaló que dicha terminal marítima como operador público mueve 800% más de lo que que hacía en su diseño original. La necesidad hizo que se desarrollen otras terminales especializadas privadas, especialmente para el manejo de contenedores. El puerto cuenta con siete terminales y una octava que está en aprobación, lo que llevará a mover unas 20 millones de toneladas al año. Entre el 60 y 70% de los servicios internos son de la

iniciativa privada.

El puerto en su operación pública, cuenta con dos terminales que reciben carbón y granos de importación. Dada la demanda, se espera que en pocos meses opere con cuatro bandas nuevas, pudiendo atender casi el doble de los buques respecto a la actualidad, reduciendo el elevado tiempo de espera de los mismos fuera del puerto. Otra inversión de unos U\$20 millones se espera para el próximo año desarrollar una nueva terminal granelera.

Gil destacó la firma de un acuerdo entre el gobierno de Guatemala y el cuerpo de ingenieros de Estados Unidos para la extensión del histórico muelle, obra que podría comenzar el año próximo para permitir cuatro sitios de atraque.

Otro de los proyectos inmediatos que maneja el puerto para reducir la fuerte demora de buques en espera, es utilizar un sistema de barcasas para ir alijando la carga aguas afuera.

Gil recordó una limitante en la logística que se repite en otros países de la región, Guatemala tiene escases de choferes de camiones. Emigran a EE.UU. que paga más.

Durante las charlas con la delegación de funcionarios portuarios de Guatemala, se destacó la urgente necesidad de incrementar capacidad portuaria dado el crecimiento económico que viene teniendo el país de unos años a esta parte. Esto frente a una infraestructura portuaria que no se desarrolló en consonancia. Un muelle diseñado para recibir 1.200.000 toneladas al año, está recibiendo 9 millones.

Una nueva legislación portuaria abre el juego a una mayor fluidez para posibilitar inversiones.

Por su parte, Liborio Cuellar, Gerente General de Sociedad Portuaria Regional Buenaventura en Colombia, detalló los desarrollos del que es el único puerto de cargas de peso en la costa colombiana en el Pacífico. De allí sale el 70% del café, casi el total del

azúcar y la mitad de los contenedores y de los autos que llegan al país. Es un puerto que importa mucho granel. Aprovecha que Colombia tuvo un crecimiento de 12% en 2025. 75% es cereales, 12% minerales y 10% fertilizantes. El país importa más de 70% de cereales, minerales y fertilizantes desde Estados Unidos y Canadá y precisamente 75% de toda la carga que ha entrado a Buenaventura tiene esos orígenes.

Claro que después está todo lo que es carbón donde Colombia es un gran exportador. Son 60 millones de toneladas pero de las cuales el 99% sale por los puertos del Atlántico.

Recordó que con una infraestructura de hace muchas décadas, la concesión de la Sociedad Portuaria de Buenaventura se formó en 1993 recibiendo silos también muy antiguos. Se hicieron muchas inversiones para generar el liderazgo que hoy tiene el puerto que es referencia en la región. Son cinco las terminales en la Bahía de Buenaventura; la Sociedad Portuaria supervisa terminales con diversas cargas y compete en contenedores con otras dos - ICTSI y AP Moller Maersk- además de otras de graneles.

En contenedores, la Sociedad Portuaria gestiona una línea de atraque de 1287 metros, equipado con trece grúas pórtico sobre rieles post-panamax y tres grúas móviles multipropósito.

En carga a graneles sólidos cuenta con una capacidad de almacenaje de 215.000 en toneladas, y más de 230.000 m3 de líquidos. Reconoce Cuellar que se necesita más.

La Sociedad Portuaria atiende entre cuatro y seis barcos diarios, sólo en graneles. Un punto clave es que la concesión termina en 2034 y aquí, como en otros países, se debe definir la continuidad del sistema, tema que tiene que ver con las inversiones de aquí a esa fecha.

En la compleja geografía colombiana, Buenaventura está ubicada a dos horas de



*Expone Sergio Gil, Gerente General de la Empresa Portuaria Quetzal de Guatemala, junto a Mario Carrillo de puerto Quequen y Liborio Cuellar del puerto de Buenaventura*

Cali como la gran ciudad más próxima y por ejemplo, donde están todos los molinos más cercanos para la carga a granel.

“Nuestro objetivo es generar pequeñas eficiencias todos los días, eso implica mejorar la productividad en toda la cadena”, dice Cuellar. En ese sentido, trabaja con mejores rotaciones de camiones en las 14 puertas de acceso con operaciones 24/7. La operación con los camiones que llegan de Cali, por ejemplo, es muy eficiente, y se derivan a las tres terminales de una manera ordenada, dijo. Una de las mejoras, agregó, ha sido implementar el reconocimiento facial de choferes; pasando de varios minutos a pocos segundos, así como nuevas básculas, y nueva normativa para que no hubiera doble pesaje. Esos pequeños pasos, significa pasar de 24 buques en espera a cero en los últimos tiempos. Claro que hubo una ayuda extra, entre diciembre y marzo llovió poco. En Buenaventura llueve el 30% del día y es tiempo en que la operación se para. El directivo señaló que el puerto de Buenaventura necesita dos acciones desde las autoridades nacionales colombianas; por un lado, avanzar con el dragado del canal de acceso del puerto que tiene más de 30 kms y un calado a 12.5 metros, suficiente para el manejo de la carga a granel, pero no para los grandes portacontenedores que llegan al puerto. Se trata de embarcaciones de las más grandes que llega a Sudamérica, – buques de hasta 17.000 teus con casi 400

mts de eslora- que aprovechan la gran diferencia de marea para operar; pero esto limita el tiempo de atraque. *“El dragado ya fue estudiado muchas veces y sabemos cuánto vale: U\$200 millones. Es necesario encarar esta obra, Colombia no se puede quedar atrás. La Costa Oeste de Sudamérica está en 16 metros y nosotros todavía en 12.5 sin marea. Eso no puede ser”*, señaló.

Otro punto es la conexión carretera con Cali, son 130 km, con mejoras iniciadas hace décadas y no terminadas.

Por otro lado, resaltó que el puerto es seguro como pocos en el mundo. De hecho, cuenta con una base antinarcóticos con 200 agentes que están instalados en una terminal construida con el apoyo de la Sociedad Portuaria y la embajada de EE.UU. Incluso cuenta con un hotel para para 50 perros antinarcóticos. Además, adyacente hay una base de la Armada y un centro policial. *“No hay sitio más seguro en Colombia que la Sociedad Portuaria de Buenaventura. La cifra es elocuente: cero drogas en 4 años”*,

dice. Radares, cámaras, y más. La Sociedad Portuaria invierte U\$5 millones por año en seguridad. Por ejemplo, una hora antes de que salga cada buque, se inspecciona con buzos bajo el casco y ante cualquier demora se vuelve a inspeccionar.

Otro de los expositores, fue Mariano Carrillo, Presidente del Consorcio de Gestión Puerto Quequén. Explicó que dicha terminal marítima se desarrolla en un hinterland de 5 millones de hectáreas productivas y con desafíos crecientes para las tres terminales granarias con las que cuenta el puerto – más una cuarta de agroquímicos de importación-. *“Estamos en un proceso de reconversión, dos de las terminales están en un proceso de renovación de concesiones y en los próximos años podría incrementarse entre 20 y 30% la capacidad”*, dijo.

2025, fue un año récord para Puerto Quequén, manejando más de 9 millones de toneladas, con la operación de 370 buques en un canal de acceso con 50 pies de calado que se mantiene gracias a un sistema de

fideicomiso.

Para Carrillo, - que ejerce en forma interina la presidencia del puerto- el desafío es lograr un mejor flujo en los accesos terrestres y acompañar la puesta en valor de toda la infraestructura carretera en el sudeste provincial. En ese sentido, dijo, se lanzó el Corredor Vial Seguro para todo el Hinterland, comenzando con las conexiones a lugares donde el puerto tiene flujos más importantes y como no es suficiente se está evaluando reverdecer el ferrocarril. Corredores deshabilitados como el de Tandil, Olavarría y el puerto, hace años debían haberse recuperado, agregó. Así añadió, se está trabajando con el sector privado porque la inversión es millonaria en dólares. Se evalúa constituir un fideicomiso.

Asimismo, se trabaja para recuperar cargas que hoy se están derivando hacia el Gran Rosario.



• 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



## Medio Ambiente, protección y seguridad

Respecto al cuidado del medio ambiente, protección y la seguridad en el puerto Bahía Blanca, expusieron Carlos Seguí, Leandro Lucchi y Andres Arias; y el responsable de seguridad e higiene del complejo Bahía Blanca de la cerealera Louis Dreyfus, Franco Rivas.

Rivas - en la foto junto a Seguí- hizo un análisis de cómo se priorizan los riesgos en una terminal; desde un tropiezo o un atrapamiento de una persona, hasta lo más grave como un incendio o una explosión. Desde hace años la terminal utilizada distintas herramientas de prevención de incendios, filtros para reducción de polvo con diseños especiales. *“Es importante cambiar la cultura, trabajar en cero accidentes, encerrar protocolos conjuntos con las distintas partes”*, dijo.

Seguí recordó que en promedio se mueven 100 buques por terminal por año en las 10 terminales de graneles de Bahía Blanca y en cada embarque se mueven entre 30 y 70 mil tons. ADM mueve 2.5 millones, terminal Bahía Blanca unos 3 millones; Cargill llegó a su récord de 4.2 millones; Dreyfus 2.8 millones; Bunge 1 millón y están a 300 mts de la ciudad más cercana.

Detalló que, desde hace tiempo, el puerto cuenta con el proceso APPEL, que incluye un programa de concientización de la población, una comisión de análisis de riesgo, evaluación de las consecuencias de un incidente y hasta dónde puede llegar; el desarrollo de una carpeta a modo de guía de trabajo con un plan de desempeño con estrategias, acciones y procedimientos. Se realiza un análisis de hipótesis; de fuga tóxica, incendio o explosión con categorías de alerta para la comunidad, con sirenas, puntos de confinamiento, evacuación, encuentro, que incluye formación y visitas desde los más pequeños. Una estrategia,



es que las plantas tengan alta rotación; es decir que el cereal esté lo menos posible en tierra, así como mejorar las condiciones de los granos.

El puerto mueve unos 800 buques de graneles. Una buena parte para cargas inflamables y que con el desarrollo de Vaca Muerta se van a duplicar, superando los 400 barcos. Precisamente un aspecto que tiene que ver con seguridad, es que el puerto tiene un canal de casi 100 kms. y 190 mts. de ancho, con dos lugares únicos de sobrepaso. El seguimiento de la navegación es fundamental.

En cuanto a control medioambiental, en cada punto de amarre se hace tomas de agua y sedimento vinculadas al mantenimiento, las boyas ambientales miden parámetros; asimismo se desarrolla un programa de monitoreo de calidad del aire en general y en particular de cada terminal. De los monitoreos se concluye que los impactos

son bajos, dijeron los funcionarios.

Asimismo, se plantean mejoras en la carga de buques para evitar polvo en el aire. En ese sentido ya se vienen utilizando sistemas – como el de “niebla”- para capturar el material particulado. Hay programas de gestión integral de riesgos, el programa comunitario “Yo cuido la ría”; y de extracción de barcos hundidos.

Los estudios que dan impacto casi inexistente en hidrocarburos, también sirven para alejar las “fake news” que cada tanto aparecen respecto a que el puerto es un fuerte aportante a la contaminación.

Precisamente, uno de los estudios, muestra que las aguas de la zona que llegan a la costa y al mar son los principales aportantes de plásticos y cuando hay más lluvias – situación que se da mucho más seguido de un tiempo a esta parte en la región- llegan más rápido. De hecho, se detectaron unas 525 ton. de desechos que vienen del interior al puerto. Incluso se está trabajando para que a través de cámaras se clasifiquen. El principal origen es cloacal y es escaso lo derivado de la agroindustria.

Asimismo, se monitorea la flora y fauna con datos y alertas tempranas para una gestión sostenible.



## Terminal granelera en primera persona

Dentro del programa del encuentro organizado por AAPA LATAM, tuvo lugar la visita a una de las terminales de Dreyfus en Argentina. Esta se suma a los dos complejos del Grupo en Timbúes – donde se hizo un revamping reciente para procesar diversas oleaginosas, tendencia global- y General Lagos.

Su gente señaló que en la terminal de Bahía Blanca se completan unas 20 o 30.000 toneladas en los buques que llegan de río arriba, más allá de cargar buques completos con carga tradicional trigo, maíz o por ejemplo, con cebada - allí es la única que tiene elevación exclusiva para la malta y cebada para exportación de la cervecera AMBEB-. Desde hace unos pocos años, después de pasar un momento de incertidumbre a nivel global respecto al grupo, comenzó una etapa de expansión vertiginosa con construcción de varias plantas en EE.UU., Canadá y China. En Argentina se están desarrollando plantas de acopio en el interior – en el último año cinco plantas moduladas, duplicando la capacidad-. En el detalle de la operatoria en la terminal bahiense, la gente de LDC señaló que el calado o determinación de la calidad de la carga de los camiones se hace dentro de la planta, a diferencia del resto de las terminales. Cuenta con una playa con capacidad para 250 camiones extensible al doble y la descarga se hace en tiradas de 30 unidades. Hay una playa de precarga. Además, se manejan dos balanzas para el pesaje. En 2015 se construyeron cuatro silos de 5500 toneladas base trigo para poder hacer la recepción de malta. La descarga desde ferrocarril se da con tres operativos de 30



vagones cada uno por día. Cada vagón carga unas 1500 tons.

Tiene una capacidad de descarga por día de aproximadamente 500 camiones dependiendo de la diversidad del producto. Mientras más diversa la carga, el proceso es más lento. A la terminal llega 25% de producto en tren y 75% en camión.

Cuando la carga viene del hinterland a Bahía Blanca se utiliza la playa denominada del Triángulo para la espera de los camiones -que maneja un operador privado-. En ese sentido hay varios proyectos de mejora en la conexión entre dicha playa y las terminales. En la visita se destacó que es una terminal de alta rotación -se mueven varios millones de tons. con capacidad de silo base trigo de 116.000 tons-. Cuenta con varios silos para

carga estandarizada y más pequeños para las de fuera de base.

En cuanto al embarque, la terminal tiene dos líneas de 1200 toneladas nominales, se puede cargar entre 9000 y 10000 toneladas por turno de seis horas a buques de hasta 270 mts. de eslora, aunque normalmente son en promedio de 230 metros. El calado se mantiene constante en 45 pies.

El año pasado se llegó al récord de toneladas movidas, básicamente, porque se pudo aprovechar meses que normalmente son de baja, dado el incentivo a finales del año generado por el gobierno nacional vinculado a la baja de retenciones.



## Cómo opera el sistema de control de tráfico

El encuentro incluyó la visita al centro donde se opera el VTS -sistema de control de tráfico de buques- que maneja el propio Consorcio de Gestión. Allí se dijo que el sistema se nutre de la información de tres radares físicos y otros indicadores. Su trabajo cubre Ingeniero White, Puerto Galván -donde están las postas de inflamables-, la base militar, Puerto Rosales y el nuevo muelle de Otamerica de donde salen los tanqueros más grandes suezmax y aframax. Algunos detalles: Desde el control de VTS se regula la navegación por el canal, que es de una sola vía. Antes del ingreso al canal de acceso de 97 km, los barcos fondean en un espacio exterior con profundidades de 12 a 14 mts. De allí hasta la Rada Portuaria son 5 horas de navegación. Dentro del canal, el paso del Toro es el lugar más complejo, con dos curvas y contra curvas que complican la navegación.

Los equipos incorporados ya hace unos años, son desarrollados y mantenidos por el propio Consorcio que trabaja en conjunto con Prefectura Naval.

Hay tres equipos a lo largo de los 90 kms. que en tiempo real miden las mareas. Las lecturas astronómicas se las comparan con



las mediciones de viento.

Desde el Puerto se entiende ideal que el VTS sea manejado por especialistas en navegación. Hoy desde allí se coordinan unos 1200 barcos por año. *“Estos equipos son fundamentales en cualquier puerto de vanguardia que se precie como tal, porque permiten el análisis previo de lo que puede suceder en uno o dos días, si un buque podrá o no ingresar o salir. El VTS es fundamental para la operación”*, nos dicen desde el Consorcio.

Son seis los operadores del VTS que lo manejan. Cuentan con el respaldo de haber hecho los cursos certificados por IALA, todos marinos mercantes con mucha experiencia y que se capacitan cada cinco años en un centro aprobado por IALA.

Se advierte que desde el centro de control de

tráfico se dan las recomendaciones y el punto de vista comercial de las operaciones, pero es Prefectura Naval, como responsable de la seguridad de la navegación la que define si un buque entra o sale.

El consorcio garantiza 13,50 m desde el puerto de Ingeniero White hasta la zona de baterías, desde allí

hasta el par 16 hay 17 mts. naturales. Así con 13 mts. de profundidad más el agregado de marea, se pueden operar buques de hasta 14 m de calado con seguridad.

Qué pasaría si como se prevé crece el número de buques a partir del impulso de la carga de Vaca Muerta?. De hecho, se están recibiendo cinco buques por semana de Suezmax en el sistema. No es lo mismo coordinar el ingreso en base a normativas para un LNG de 300 mts que para un Suezmax cargado en 13,70 m y 120.000 toneladas a bordo. En un plazo mediano podrían llegar a operar 1500 barcos por año, número tope sin tener que encarar algún tipo de ensanche o profundización del canal, dice los especialistas.



**TecPlata**  
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**

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

## Paranaguá: gestión calificada e inversiones multimillonarias

En 2025 el puerto de Paranaguá fue el primero de Brasil en importación de fertilizantes, en exportación de carne congelada y aceite de soja. Segundo en exportación de azúcar, soja, pellets de soja y operación en contenedores y movimiento de carga general. Alcanzó un récord de 73,5 millones de ton.

Además, se encuentra entre los principales en materia de graneles en el mundo. Es el mayor exportador de carne de pollo del planeta y tiene la mayor capacidad de importación de fertilizantes en Brasil - más del 25% de todo lo que se aplica a los cultivos brasileños pasa por allí-. 50% de toda la carne congelada en contenedores que sale de Brasil, lo hace por Paranaguá y en los tres primeros meses del año, sacó 50% de la producción brasileña de pollos y el 25% de la exportación de carne bovina procesada, que no sólo vienen desde el propio Estado de Paraná, sino de otros estados del país. Para esa carga contenedorizada, el puerto dispone de 5200 tomas.

Además, en siete años tuvo un crecimiento de 40% en movimiento total. Un volumen que se preveía para 2040 se alcanzó en 2025. En 2019 el puerto movía 800.000 teus, el año pasado movió 1.600.000 teus. Cuenta con 23 servicios de línea, segundo en cantidad después de Santos. Asimismo, cuenta con más de una docena de terminales graneleras.

Estos datos los presentó durante el encuentro, Luiz Fernando da Silva, director de Portos do Paraná en una exposición virtual - *abajo en la foto*-. Se trata de la autoridad portuaria del estado que administra los puertos de Paranaguá y de Antonina – este mucho menor-.

Recordó que en 1970 el puerto movía 2,5 millones de toneladas, el año pasado se movieron 7 millones de



toneladas por mes. Asimismo, comparó ese desarrollo. En 2025 Santos movió unas 190 millones de toneladas en 20 km de muelles, Paranaguá movió más de 73 millones en menos de 5 km.

Agregó que el año pasado en el patio de ingreso de Paranaguá se movieron unos 500.000 camiones – con un pico de 2400 camiones diarios-, donde además se clasifica la carga.

Además destacó que es el primer puerto de Brasil en impulsar la concesión del canal de acceso a un privado, que tendrá un calado operativo de 15,5 metros. La concesión del canal de acceso que es por 25 años, se concretó el año pasado por U\$228 millones. Primero habrá una inversión transitoria con dragado de mantenimiento en tramos, llegando a 13 kms hasta el 2028 con la profundización de diseño, para llegar al tercer año a 13,3 metros y al sexto año con un calado de 15,5 mts. Hasta ese momento habrá un descuento de 20 y 15% de la tarifa.

Además, se prevén mejoras en conexión ferroviaria, con más acceso a la producción de Paraguay a través de la conexión con Foz. Sumando las dos concesiones ferroviarias que llegan al puerto habrá más de 4.000 km de vías o más a lo largo de las próximas décadas. Asimismo, el estado concedió 3.300 km de carreteras. Todo esto hace un total de U\$20 mil millones de inversión. A lo que se añaden las inversiones en las propias terminales. Dio el dato de los últimos arrendamientos: par 14, 15 y 25 con U\$155,5 millones en valores de otorgamiento y U\$400 millones en inversiones. Un muelle en obra forma de T para buques de 180.000 tons.; 1000 mts de muelle y calado de 15,50 con capacidad para atender cuatro buques simultáneamente. Esto también tiene



que ver con que el puerto no tiene espacio para crecer ni hacia adentro ni hacia los lados, el punto es crecer off shore.

Luiz Fernando da Silva destacó también el Moegão: nuevo desarrollo intermodal que incluye tolvas, cintas transportadoras e integración camión- ferrocarril. La obra está casi terminada con una inversión de más de US\$137 millones. Requiere de 60.000 toneladas de concreto y más de 2000 trabajadores y se construyó sin que las terminales dejaran de operar.

Se trata del proyecto de infraestructura portuaria en curso más grande del país, dijo. El objetivo es la recepción organizada de graneles por tren con el abastecimiento a terminales de carga mediante cintas transportadoras y una mayor organización de las operaciones portuarias internas. Se pasará de operar 560 a 900 vagones por día, integrando 11 terminales de exportación de granos del corredor. Tendrá una capacidad de descarga de 24 millones de tons. por año. Son 4 kms. de cintas, que permiten una manipulación simultánea de 189 vagones, la reducción de puntos de conflicto camión-tren; menor interrupción de tráfico y reducción de 30% en costos de transporte, añadió.

Hoy en día, del total de graneles que recibe el puerto, sólo 20% llegan por tren. Con la obra, de 17 cruces se pasará a 5 sin demoras por maniobras. Hoy las 11 terminales mueven 5 millones de toneladas por ferrocarril. Entre los destaques en la gestión de la autoridad de Portos do Parana, el funcionario destacó numerosos acuerdos en incorporación de tecnología y capacitación. Por ejemplo, un acuerdo con la Fundación Valenciaport



en capacitación y formación PCDM para optimizar la gestión operativa. Es el primer puerto de Brasil en definir el sistema que integra la información de toda la cadena logística PCS entre otros. Asimismo, el puerto fue reconocido por el Ministerio de Puertos y Aeropuertos de Brasil por seis años consecutivos, como el de mejor gestión del país.

Agregó que el puerto de Paranaguá creó 15.000 puestos de trabajo para las ciudades lindantes, invierte en educación, con el proyecto Porto Escola, para acercar a miles de estudiantes al puerto y estimular la cultura de la preservación del medio ambiente. Asimismo, de forma pionera promueve actividades deportivas como una maratón que una vez al año recorre el muelle de punta a punta.

También desarrolla decenas de programas socioambientales y prioriza la operación de barcos más sostenibles. Ya ha recuperado 400 000 m<sup>2</sup> de áreas forestales en Antonina, al tiempo que estimula el desarrollo de la agricultura agroforestal. También, dijo el directivo, es pionero en la implementación de un plan de descarbonización portuaria.



## CREANDO NUEVOS HORIZONTES



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

Reconquista 559, 5º piso, C1003ABK, Capital Federal, Buenos Aires, Argentina, T + 54 11 4312 5949, [www.boskalis.com](http://www.boskalis.com)

## Nuevas tecnologías aplicadas a terminales de graneles

Exel consulting tiene 10 años de trabajo con más de 100 proyectos de ingeniería; incluyendo más de 30 obras de gran escala en el ámbito portuario. Es especialista en revamping de terminales activas, con foco en resiliencia de activos y en la promoción de eficiencia operativa.

Adalberto Leo Thomas, presidente de Exel - *en la foto a la der.*- señaló que en estos años ve mucha infraestructura obsoleta con activos no diseñados para las exigencias operativas actuales. En ciertos casos se ven activos subutilizados, falta de visibilidad, bajo control en tiempo real sobre variables críticas de operación, ineficiencias operativas, cuellos de botella y procesos manuales o parcialmente automatizados, que impactan en el negocio generando mayores costos y riesgos para cumplir con los estándares. Entiende que el problema en algunos casos no es la falta de inversión

sino la falta de integración, inteligencia operativa y diseño adecuado. Coincide en que el nuevo paradigma del puerto eficiente, es el uso de la tecnología como motor definitivo de la competitividad global, la convergencia estratégica, con la integración fluida de infraestructura física, automatización y datos en tiempo real, a partir de una visión integral alieneada con los más altos estándares del mercado global. Advirtió también que los puertos eficientes no tienen que ver exclusivamente con la construcción de instalaciones desde cero. De hecho, el 90% de los proyectos reales que maneja son modernizaciones y optimización de activos físicos preexistentes.

Destacó algunas tecnologías para el mejor manejo de los inventarios en los puertos y la medición de volúmenes y condición de las cargas en los silos y los sistemas de pesaje dinámicos, sistema de mediciones, red



de sensores inteligentes para el control de variables críticas y el uso de la inteligencia artificial para anticipar fallas y de ventanas de mantenimiento, así como la mejor descarga de los camiones. Asimismo, la necesidad de previsión sobre el uso y el desgaste de los muelles con el monitoreo de amarres para minimización de riesgos de impacto.

## Los distintos pasos para digitalizar hasta ser un Smart Port

Ismael Torres, Business Development Manager LATAM, de Prodevelop, - *en la foto*- presentó las alternativas que existen hoy para digitalizar los procesos en los puertos, comenzando desde lo más básico hasta llegar a una terminal inteligente. Precisamente, Prodevelop con sede en España, se especializa en la digitalización de procesos para puertos y terminales apuntando a la transformación de sus operaciones a través de tecnología e innovación. Capacita a los clientes para mejorar la eficiencia, optimizar los recursos y seguir siendo competitivos en una industria en constante evolución, dijo.

La empresa sirve a casi todas las 28 Autoridades Portuarias españolas, junto con 4



puertos regionales y 3 Agencias Portuarias Nacionales. Sus servicios se expandieron a unos 15 países, incluyendo América Latina. Torres señaló que en general, se habla de multimodalidad, que tiene que ver con la integración de los camiones o el ferrocarril,

como parte de la operación portuaria y allí entra la tecnología a optimizar la operativa de la propia terminal y donde aparecen los diferentes sistemas. Pero cómo empezar a manejar esa tecnología?. Advierte, que hay que empezar por diferentes capas. “No es posible tener

una terminal inteligente sin un proceso de ir cubriendo las diferentes capas”, dice. Y la primera es la más física, con los diferentes equipamientos de puerto.

Advierte que en las terminales de graneles no está nada estandarizado, cada puerto es

muy diferente al otro; muy distinto a lo que ocurre con las terminales de contenedores, tanto en equipamiento como con los estándares de comunicación de datos.

Para sacar rendimiento de algún equipo en una terminal, se necesita obtener la data.

Hoy la mayoría de los equipos nuevos vienen con PLC, algunos ya conectados a internet, pero en otros hay que incorporarles algún dispositivo IoT para obtener los datos. *“Si queremos optimización, es necesario tener los datos, por ejemplo, del combustible que consumen o las emisiones, necesitamos digitalizar todo el equipamiento”*, añade.

Y allí hay que integrar la información al TOS -Terminal Operating System- que decide qué operaciones se realizan, - por ejemplo, sacar 50 000 toneladas del silo A, 20 000 del silo B, si van a ir por una cinta transportadora a una bodega u otra -

Señala que en estos últimos años se desarrolló lo que es el SmartPort o el puerto o terminal inteligente. Esto es utilizar todos los datos de las capas que tiene la terminal, poder analizarlos y mediante inteligencia artificial, generar estadísticas, cuadros de mando, es decir convertir esa data en información para la mejor toma de decisiones. En estos años vio muchos puertos que trabajan con Excel, correos electrónicos, datos nada actualizados, y no trasladados a toda la comunidad portuaria. Por ejemplo, a lo mejor se actualiza la ETA de un buque y nadie se entera hasta el día siguiente, con una información que llega por un mail.

*“Esto debe cambiar”*, enfatiza. Dice que hay que empezar por todo lo administrativo, escalas, facturación de los diferentes servicios, etc. Una vez digitalizada esa parte de la gestión de la terminal, se va al resto integrando este software a los diferentes actores que interactúan con el puerto o la terminal, como puede ser aduana, navieras, transportistas, dice.

Una naviera debe entregar la documenta-

ción a distintos actores; primero al puerto, después a aduanas, y así sigue, lo que no es nada eficiente. La idea es tener una plataforma que permita compartir la información, añade.

Señala Torres que una vez digitalizado el puerto, viene la optimización en cada punto de la terminal, por ejemplo, puntos de fondeo, movimiento de camiones, etc., a partir de allí se pueden aplicar sensores con inteligencia artificial para convertir toda esa data en información útil para hacer soporte de definiciones.

Asimismo, para avanzar hacia un Port Management System, lógicamente que hay que abandonar las escalas en papel y empezar a registrar toda la información a nivel digital con navieras y cargadores que pasen información y registrar todos los servicios que se le ofrece al buque; por ejemplo, pilotaje y practicaaje y allí la facturación automática de los diferentes servicios. Esta probado, dice el especialista, que incluso sin aumentar el volumen de carga y descarga, ni el movimiento de buques, sólo evitando errores y manejos informales, digitalizando se factura más. *“Con el beneficio que se obtiene, o bien se pueden bajar tarifas o utilizarlo para invertir en otros temas en el puerto”*, dice.

Señaló varios ejemplos de las propuestas de sistemas que ofrece Prodevelop.

Por ejemplo, a nivel local, un sistema digital de citas previas de camiones que se integra con los diferentes sistemas oficiales de ARCA y el que maneja los cupos en el puerto, formado por un aplicativo web y una aplicación móvil. La idea es que la terminal decide para cada franja horaria y para cada fila cuántos cupos puede atender durante un periodo de tantas horas. El transportista puede llevar su QR y sus sistemas de verificación para que cuando llegue a la puerta, acceda de manera automática.

Asimismo, se puede ver en tiempo real a una buena distancia, dónde están ubicados



los camiones.

Otro sistema integrado con las citas previas, utiliza cámaras automáticas inteligentes que leen la placa del camión y si el sistema lo tiene registrado y se levanta la barrera de ingreso automáticamente. Esto se puede integrar con los muestreos, con las básculas, etc. Toda la información va relacionada a la misma cita y a la misma carga, evitando la participación de personal, que puede cometer errores y así también evitar la congestión. El sistema también permite enviar notificaciones si hay algún retraso en la cola.

Advierte Torres que para puertos de gran movimiento y cargas diversas, es bueno que haya un sistema global, un SmartPort que pueda ser ofrecido por la autoridad portuaria a las terminales de forma que los transportistas no tengan que utilizar varias aplicaciones con distintos sistemas.

*“Un Smartport no sustituye ninguna de las tecnologías, sino que se integra con todos los sistemas del puerto y sobre eso se pueden añadir sensores, cuya aplicación dependerá de los problemas que se quieran resolver. Lo importante es que esta plataforma permite integrar cualquier dato de cualquier sensor, aplicarle inteligencia artificial y en base a esto darte directrices*

y unas ayudas para tomar decisiones”, insiste Torres.

Mostró también un caso de gemelo digital desarrollado por Prodevelop, para un puerto de contenedores aplicado en la terminal de COSCO en el puerto de Valencia, España, que mueve 2.5 millones de teus, y que está integrado al TOS, con el sistema de mantenimiento y con las grúas. Por ejemplo, se pueden sacar los datos de cada grúa o de un silo y ver la temperatura o la humedad, la capacidad o si hay alguna válvula abierta. “El TOS indica la planificación del día, y nuestro sistema permite llevar un control y un monitoreo con alertas sobre la ejecución de ese plan e incluso hacer un análisis posterior, si hubo fallas y así hacer predicciones y generar estadísticas. Por ejemplo, viendo cuántos movimientos ha hecho cada operario, cuánta carga hay en cada asilo, qué zonas del puerto están más o menos ocupadas, qué tipo de grano se ha movido, ver lo de cada cliente”, explica.

La empresa esta trabajando en un sistema de este tipo para un puerto de graneles argentino.

Otra aplicación que ofrece es de cálculo de la ETA. Mediante inteligencia artificial



prevé cuándo va a llegar un buque. Aquí, dice, cada puerto tiene su particularidad por lo que no es posible aplicar un estándar para todos. Entonces, hay que entrenar al sistema. También mediante acceso al sistema de la empresa se pueden incorporar eventos, por ejemplo, cuándo un buque está llegando a un sitio, cuándo una operación está a punto de finalizar, de forma de anticipar el ingreso de otro buque y así reducir el tiempo de barcos parados en espera.

Una facilidad permite optimizar los puntos de atraque, de forma de intentar atender la mayor cantidad de buques al mismo tiempo, monitoreando, por ejemplo, cuándo subió o bajó el práctico, echó el cabo, o terminó la carga, todo con diferentes eventos que captura el sistema. En base a eso se puede hacer estadística. Señaló que gracias a este sistema de Prodevelop, el puerto de Algeciras redujo a más de la mitad el tiempo de espera de los buques en la terminal; algo



que también impacta en las emisiones de los buques. Un esquema similar integró en una terminal de graneles líquidos en Perú.

Estos sistemas también permiten planificar y analizar los costos de las demoras de los buques y que impactan en los fletes y bajar costos, dijo Torres.

También se pueden aplicar sensores en materia de control medioambiental, dijo. Mostró un sistema de control de partículas de carbono y otros. Asimismo, se utilizan imágenes satelitales para analizar la contaminación, que se pueden integrar haciendo una comparativa y cruzar con imágenes de calidad del agua y del aire, permitiendo analizar cómo afecta a la ciudad, incluso sin el uso de sensores.

Estos sistemas pueden incorporar una interfaz de voz donde, además de la gráfica, se puede dialogar con el sistema. Algo que puede servir cuando un operario no tiene acceso a la pantalla.

 **AGENCIA MARÍTIMA OCEANWAY**

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

+54 9 11 4190-3441  
commercial@oceanway.com.ar  
operations@oceanway.com.ar  
www.oceanway.com.ar

Nuestras oficinas: Buenos Aires CABA • Rosario • San Nicolás • San Lorenzo • Bahía Blanca • Montevideo • Atenas

## Networking y recorrida por el puerto

En las imágenes vemos parte de la recorrida de la delegación que participó del seminario de AAPA LATAM por las terminales de graneles y líquidos del puerto de Bahía Blanca. En una de ellas se ve uno de los buques de LPG, donde entre 2008 y 2015 operaron los grandes barcos de licuefacción que tomaban el LNG de buques de metano importado de 50.000 tons. Ahora se exporta desde allí.



### Quién puede con las palomas?

Una curiosidad para el lego, es que un problema nada menor para las terminales de graneles secos, es el enorme flujo de palomas que confluyen en sus instalaciones. Es sabido que la proliferación de palomas es un fenómeno global en las ciudades y varias están aplicando distintos métodos para reducir las, dependiendo de las regulaciones locales.

Pero esta cuestión impacta más allá de lo que se cree en los puertos graneleros, ya que la extensiva presencia de estas aves, especialmente en silos y zonas de carga y descarga, puede comprometer la

calidad y sanidad del producto; tema que fue parte de los diálogos informales de los directivos de los puertos durante el encuentro. Allí se plantearon distintas soluciones que se aplican, desde sirenas, sensores, hasta el uso de aves para espantarlas, caso de halcones o búhos.

Aunque al parecer, no estarían dando los resultados esperados. Las palomas se adaptan a estas herramientas y se ha visto casos donde los pájaros de rapiña terminan conviviendo en armonía con sus teóricas víctimas. Una de las salidas, se planteó, es mantener una limpieza estricta de instalaciones. *Será así?*



## Encuentro Mercosur Export

# Una integración logística a la que aún le falta mucho camino por recorrer

Una gran movida empresarial de Brasil con definiciones interesantes vinculadas a infraestructura y logística, tuvo lugar durante el encuentro Mercosur Export que tuvo lugar en el auditorio de la embajada de Brasil en Argentina. El encuentro organizado por el Grupo Brasil Export, que promueve acciones acercando a los sectores público y privados de Brasil y ahora en la región, y extiende tareas de intercambio en distintos comités para promover mejores estándares en lo que tiene que ver con la cadena de comercio exterior; tuvo presentaciones de operadores del bloque -en su mayoría brasileños, una buena delegación del Uruguay y en menor medida presencia argentina-. En este caso, el encuentro se hizo en el marco del comité Mercosur que tiene el objetivo de generar una alianza estratégica para promover el intercambio de información, buenas prácticas y el fomento del comercio exterior en la región y apuntó a la integración en materia logística, desarrollando la situación de los modos complementarios al camión, como las hidrovías y el ferrocarril. Directivos de terminales portuarias brasileñas y argentinas, operadores fluviales, de logística interna, almacenes fiscales, Courier, funcionarios de la Receita Federal, de la Cancillería brasileña y de puertos entre otros, dejaron su impronta.

El encuentro fue abierto por Fabricio Julião, CEO del Grupo Brasil Export y algunos de los conceptos destacados del encuentro fueron, promover los modos alternativos al camión, la necesidad de seguridad jurídica en la región para generar proyectos de infraestructura con continuidad, la logística



como política de Estado, la necesidad de cambiar el CIH por un ámbito de decisión más fluido en lo que es la hidrovía, los puertos brasileños como hub del Cono Sur, el esquema de la concesión de la TECON 10 en Santos, los desarrollos ferroviarios en el sur de Brasil, la necesidad de mejorar la gestión de los organismos públicos para facilitar los pasos fronterizos, y las mejoras en los accesos portuarios.

Como el único argentino en el acto de apertura del encuentro, el presidente de la Cámara de Exportadores de la República Argentina hizo un análisis general sobre el potencial argentino, por ejemplo, en el impacto de las inversiones en el sector petrolero, que incrementan notablemente las exportaciones, que junto a los commodities tradicionales, llevarán al país a un récord anual histórico superando los U\$95.000 millones. Destacó asimismo que se avanza en un proceso regulatorio virtuoso en materia de promoción de exportaciones y en la oportunidad de mejorar en varios puntos como ser la estructura impositiva. Añadió que el Mercosur sigue siendo la mejor forma de relacionarse con el mundo y el

paso histórico de avanzar en el Acuerdo con la Unión Europea después de tantos años, “esperamos que sea catalizador de nuevas búsquedas de relacionamiento”, dijo. Aunque añadió que ese mejor relacionamiento tiene frutos si pensamos en competitividad y aquí el tema logístico es clave, teniendo en cuenta que la región está ubicada en un lugar del mundo alejado de los principales mercados de demanda. “Tenemos la oportunidad dada por este mundo complejo en el que estamos viviendo. En donde las desconfianzas son importantes, hay una lucha por el liderazgo, necesidad de consolidar cadenas de valor y donde la seguridad es fundamental. Y precisamente nuestra región puede ofrecer esa seguridad”, puntualizó Landa. Cuando se habla de la logística mucho tiene que ver la infraestructura, que, dice el directivo, siempre se ha visto como un fundamento para el crecimiento, pero de alguna manera termina como límite de ese crecimiento. “Tenemos que desbloquear ese límite al desarrollo. Argentina tiene un déficit importante de infraestructura y esto debe verse como una oportunidad de inversión. Hay negocios en la infraes-

estructura: trenes, puertos, la hidrovía, los puertos secos, los caminos, los pasos fronterizos que están muy vinculados con facilitación de comercio, con infraestructura digital; todos temas sobre los que los actores del sector privado, deben levantar la voz destacando su relevancia; porque el relacionamiento sin competitividad no va a funcionar”, cerró.

Por su parte, el ministro consejero de la embajada de Brasil en Argentina, Carlos Gallinal Cuenca, destacó que en estos tiempos el Mercosur avanzó con más acuerdos con países y bloques y una mayor relación con el mundo. Frente a los cambios políticos que se van dando en cada país del bloque regional de tiempo en tiempo, señaló lo importante del papel del sector privado para que los proyectos que se definen en un momento, sigan teniendo continuidad. Asimismo, el experimentado diplomático uruguayo, Guillermo Valles, advirtió que no se va a volver para atrás en el contexto global previo a la segunda presidencia de Trump. “Seguiremos viviendo un mundo de tensiones y consecuentemente aquellos factores estructurantes en la región comienzan a ser absolutamente fundamentales para mantener la competitividad. Una región con enormes tensiones, pero en paz, donde las guerras están ya muy distantes, marcan una gran diferencia”, dijo.

Valles destacó el acuerdo del Mercosur con la UE. Recordó que en 1992 fue quien firmó en nombre del bloque, el primer acuerdo de cooperación con la Comisión Europea para poder ir de a poco, llegando a una negociación de un acuerdo mayor.

“Ese acuerdo será un factor de catalización interna en el Mercosur y que permitirá darnos cuenta que estamos en otra etapa de esta historia”, añadió.

### Experiencia religiosa

Analia Canale, directora ejecutiva de Cambras —Cámara de Comercio Argentino-

Brasileña con más de 110 años de historia y más de 100 socios— describió la operación logística diaria entre ambos países como una rutina impredecible. La llamó como “una experiencia religiosa” porque hay que sentarse a rezar, especialmente para que no se den paros gremiales o para que la documentación sea aprobada en frontera. Agregó que hay una infraestructura que, más allá de los esfuerzos que se vienen realizando, es insuficiente. Sólo ver el caso del puente Paso de los Libres- Uruguayana, el principal histórico construido en 1945, y que se maneja en base a una regulación fragmentada y con distintos “idiomas”. Mencionó un factor importante como la diferencia entre el conocimiento de aquellos actores que hacen las reglas, frente al mayor conocimiento del que opera todos los días. Recordó que ya hace unos años, un estudio de CEPAL mostraba que las demoras fronterizas podían llegar a agregar hasta un 10% del costo del flete entre Argentina y Brasil. Todavía hoy son situaciones que siguen estando sobre la mesa, más allá de algunas mejoras, pero en las que se necesita más esfuerzos para avanzar.

Para Canale, los socios de CAMBRAS observan una falta de integración sistémica y digital con organismos públicos que no dialogan. Añadió que varios estudios vinculados al comercio transfronterizo, evidencian los costos invisibles que no tienen que ver con la distancia o el costo del combusti-



Sebastián Creta, Gerente de Operaciones de Rocktree y Angelo Maranhão, Director Institucional de Navegación del Grupo ATEM

ble, sino con las demoras por la aplicación de controles sin la coordinación de organismos de un lado y del otro de la frontera. Es decir, muchas horas de camiones en la frontera con sistemas aduaneros que no interoperan permanentemente, horarios no sincronizados entre organismos, controles duplicados o documentación que todavía depende del papel. Esto pesa muy fuerte, más allá de la falta de infraestructura, corredores, accesos portuarios, pasos fronterizos casi al límite, así como la falta de multimodalidad que termina encareciendo toda la cadena logística. Canale destacó como necesidad básica optimizar otros modos de transporte - tren, fluvial- más allá del uso lógico del camión.

### Hidrovías

En el segmento sobre hidrovías, la gente del Grupo Brasil Export hizo un detalle de cómo avanza el proceso de concesionamiento de la hidrovía troncal en Argentina. El panel contó con la participación de Guillermo Pagliettini, Director Ejecutivo de la Cámara Argentina de Vías Navegables y Dragados Ambientales; Guillermo Valles, embajador de Uruguay, miembro de Mercosur Export y los operadores Diego Azqueta, gerente general de Interbarge; Sebastián Creta, Gerente de Operaciones de Rocktree y Angelo Maranhão, Director Institucional de Navegación del Grupo ATEM, – el director de la ANPyN de Argentina, Iñaki



Guillermo Valles, embajador de Uruguay, miembro de Mercosur Export junto a Diego Azqueta, gerente general de Interbarge y presidente del CPTCP

*Arresegor, pasó por el lugar sólo como un asistente unos minutos cerca del cierre - Azqueta, -que además preside la Comisión Permanente de Transporte de la Cuenca del Plata, que reúne a los operadores navieros privados de la región-, dejó en claro que el Comité Intergubernamental de la Hidrovía -CIH- como órgano de control de la hidrovía y no es eficaz. Fue muy enfático al respecto: “Nos queda demasiado burocrático y pesado y es una limitación. Los que empezaron y gestionaron hasta ahora; hicieron todo lo que pudieron; pero muchísimas de las peleas de hace 20 años ya desaparecieron. Hoy necesitamos tener un órgano y un diálogo exclusivamente técnico que nos ayude a acelerar los pequeños cambios que necesitamos en el río”.*

Creta, de Rocktree coincide con su colega y añadió: *“En el transporte en la hidrovía estamos hablando de productos a granel, donde los márgenes son chicos, se trata de buscar eficiencia y esto requiere de una visión mucho más técnica que teórica. El sector privado aporta soluciones, con gente con conocimiento que utiliza la hidrovía a diario. Necesitamos un ámbito que permita un ida y vuelta entre los usuarios, de manera tal de poder llegar a soluciones definitivas, que son mucho menores a los*

*que había 20 años atrás”,* dijo.

Por su parte, el embajador Guillermo Valles señaló como absurdo que el bloque no tenga métricas comunes del comercio y del tráfico de buques y cargas en el Mercosur y particularmente en la hidrovía, donde es necesario tener una visión de conjunto regional, dijo. Esto frente a tensiones globales que impactan, por ejemplo, en la importación de fertilizantes, insumo clave para una región que justamente, es líder en exportación de alimentos.

#### **Puertos**

En los paneles vinculados a la temática portuaria, hubo varios operadores regionales, como el director de Tecon Rio Grande (RS), Paulo Bertinetti; la presidenta del Consorcio de Gestión del puerto de Dock Sud, Mónica Litza; el presidente de la Unión de Operadores Portuarios del Estado de São Paulo (Sopesp), Regis Prunzel; el CEO de DP World Brasil, Fabio Siccherino, el director comercial de Santos Brasil,

Ricardo Buteri o el director general del Puerto de Itapoá (SC), Ricardo Arten. Por ejemplo, las cifras que mostró Bertinetti: Tecon Rio Grande pasó de 868 mil a 1.071 millones de TEUs manejados entre 2024 y 2025, un crecimiento de más del 23% en un solo año, y proyecta alcanzar 1,3 millones en 2026, con una expansión que podría llegar a 3,2 millones de TEUs con equipos para buques post panamax. El puerto tiene un calado de 18 metros - 16 en el muelle -.

*“En el puerto siempre pensamos a 50 años”* dijo el directivo.

Consultado por Megatrade, Bertinetti, entiende que el puerto de Río Grande esta preparado para ser el hub brasileño para los feeders del Río de la Plata.

Durante el encuentro señaló que el enfoque



**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@camaradepacticaje.com.ar](mailto:info@camaradepacticaje.com.ar)  
[www.camaradepacticaje.com.ar](http://www.camaradepacticaje.com.ar)

del puerto está en la integración regional. Quiere que le vaya bien a otros puertos brasileños como Santos, pero Rio Grande tiene otro papel.

Añadió que puede operar con los tres modos, aunque reconoce que el ferroviario está rezagado por la propia situación de la red. Además, ve buenas perspectivas respecto del corredor fluvial de Lagoa dos Patos/ Laguna Merim con carga regional, especialmente de Uruguay. Allí se trata de duplicar la capacidad de las barcazas, de 170 a 340 TEU cada una, para alcanzar los 100.000 TEU anuales.

Apuntó también a la necesidad de bajar los tiempos de aprobación de proyectos portuarios – tuvo enormes demoras con la ampliación de 300 metros de muelle-. Los trámites tardan más que la propia obra, algo que se ha vuelto habitual en Brasil.

#### Santos

El presidente de Sopesp, Regis Prunzel, destacó el nivel de aumento de volúmenes en el Puerto de Santos. Un estudio oficial señalaba hace tiempo que se llegarían a mover 240 millones de toneladas al 2040, pero un análisis de la entidad dice que se llegará a ese número en cuatro años. Esto incluso con las limitaciones de infraestructura y otros problemas que tiene el puerto

que lo afectan, como los accesos terrestres. Con el desarrollo de los accesos para facilitar el mayor movimiento del tren, en la medida en que crezcan los volúmenes, el modo ferroviario seguirá teniendo un cuello de botella, dijo. Además, entiende que el puerto seguirá creciendo a una tasa de 5% anual.

Mencionó también el gran desafío que es para Santos recibir buques cada vez más grandes y convertirse en una gran terminal de transbordo de cargas para el Cono Sur. Pero allí está el trabajo conjunto con el sector público. Por ejemplo, la construcción de la tercera vía de la autopista de Inmigrantes que comenzará el año próximo y el túnel entre Santos y Guarujá – que, dijo Prunzel, tiene más que ver con la relación puerto ciudad y la movilidad urbana, que con la facilitación del transporte de cargas- son proyectos positivos, pero hace falta más en materia de productividad en los organismos oficiales para eliminar o reducir los cuellos de botella logísticos, especialmente en los accesos terrestres al puerto. “Cuando hay cambios políticos no debieran paralizarse obras fundamentales”, dijo.

Por su parte, Ricardo Buteri, director comercial de Santos Brasil, presentó datos que dimensionan el potencial del bloque: Brasil importó 100.000 TEU de todos los países del Mercosur en 2025 y exportó 330.000 TEU a sus vecinos. En ambos flujos, Santos Brasil representó cerca del 17% de las importaciones y casi el 30% de las exportaciones, distribuidas entre sus terminales de Santos, Imbituba y Belém. Para Buteri, la inversión privada no es el obstáculo, y las cifras lo demuestran. Santos Brasil ha invertido 4.000 millones de reales en los últimos años, pasando de 1,9 millones a 2,7 millones de TEU de capacidad solo en el Puerto de Santos. Señaló la necesidad de crear un ámbito común para eliminar las trabas burocráticas que generen la competitividad necesaria en la región y esto



**SEGURIDAD Y EFICIENCIA EN EL TRANSPORTE FLUVIAL-MARÍTIMO**

[WWW.NAVIOSARGENTINA.COM](http://WWW.NAVIOSARGENTINA.COM)

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

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

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

exige que cada país, tanto desde el sector público como el privado, se enfoquen. Dio dos ejemplos: por un lado, la necesidad de homogeneidad tributaria. Por otro lado, se preguntó; porqué no definir incluso desde los gobiernos, la utilización del puerto de Santos como hub para el Cono Sur, considerando sus capacidades y los dos servicios semanales que tiene con los puertos de Argentina y Uruguay - que no están a full- y que desde allí pueden ir a todo el mundo con más conexiones. *“Hay que integrarnos con datos de segmentos a priorizar, cuáles son los flujos, las inversiones de las industrias de cada país. Nuestro papel es continuar invirtiendo y generando capacidad y fomentando los distintos modos, teniendo en cuenta que los volúmenes seguirán creciendo”*, dijo. Añadió que los operadores logísticos *“estamos preparados para atender las cargas que se vienen; las inversiones de los privados van a seguir estando para que los gobiernos puedan pensar en forma estratégica y en forma más simple, dando espacio a una multimodalidad que más allá de una voluntad, sea política de Estado”*.

Su colega, Fabio Siccherino, CEO de DP World Brasil, señaló que la terminal de Santos tiene una capacidad de 1,4 millones de teus y con una inversión de U\$400 millones la llevará a 2,1 millones.

También destacó que los puertos invierten y tienen capacidad, pero no obstante, Brasil tiene un desafío de costo logístico brutal. Ese costo representa un 16% del PIB del país, el doble que el de EE.UU. Recordó que el puerto de Santos está al límite de su capacidad, pegando en los costos de la carga y en la competitividad, el problema de accesos incluso se puede complicar con la nueva terminal.

Coincidió en cuanto a que Santos es el principal hub de la región, debido a la restricción del calado muy fuerte de los puertos de contenedores argentinos y esto se

dará más aún en la medida en que la terminal santista solucione las restricciones de acceso terrestres.

Siccherino recordó su trabajo en Login, -naviera de cabotaje brasileña y de la región- participando del subgrupo de trabajo de transporte de Mercosur y las dificultades que había para el desarrollo de cabotaje entre los dos países y en poner de acuerdo a los países de la región.

Precisamente, dijo que hoy DP World en Brasil y en Argentina están promoviendo el transporte regional, de un modo similar al esquema programando por la empresa en el tráfico entre Brasil y África, aprovechando las 82 terminales portuarias del grupo en 75 países. Lo hacen identificando algunos segmentos de mercado específicos, para armar un trade corridor que conecte Brasil y Argentina utilizando sus terminales y haciendo que el flujo sea mucho más competitivo.

Dijo que la terminal de Santos está diversificando cargas para instalar una terminal de granos y fertilizantes con otra inversión de U\$450 millones.

Destacó la importancia del comercio bilateral, donde Argentina es el tercer partner comercial de Brasil, - cuarto si se tiene en cuenta a la UE como un todo- detrás de China y Estados Unidos.

El directivo destacó que el transporte terrestre entre Brasil y Argentina es mucho más competitivo que el marítimo, de hecho 70% del intercambio se hace por vía terrestre.

Esto exige hacer inversiones suficientes en Brasil para mejorar la logística del hinterland al puerto, la única forma de bajar costos y para que crezca el intercambio por vía marítima.

Precisamente, una de las actividades del encuentro incluyó la visita a la terminal de DPWorld en Puerto Nuevo.

### **Seguridad Jurídica**

Ningún proyecto de infraestructura prospera en entornos marcados por la inestabilidad

regulatoria. Esta afirmación la realizó Celso Peel, juez y coordinador científico del Consejo Jurídico de Brasil Export y miembro del Tribunal Regional del Trabajo de la 2.ª Región, - abajo en la foto- durante InfraJur — Reunión sobre Derecho de Infraestructura Logística, Energética y Minera- que tuvo lugar en el marco del encuentro Mercosur Export.

Agregó que sin seguridad jurídica no se desarrolla la infraestructura y por ende, la competitividad. Un mayor comercio



necesita más infraestructura logística y seguridad jurídica y sin estas se retrasan las inversiones locales, suben los costos y se pierde imagen para conseguir inversiones- desde el exterior.

Agregó que en el Mercosur, se necesitan marcos regulatorios armonizados, la integración no se puede gestionar con políticas momentáneas; se debe construir una nueva gobernanza regulatoria regional que genere una cadena eficiente, no solo en los puertos sino en rutas y accesos. La previsibilidad institucional y la infraestructura eficiente, son claves para responder al desafío del Mercosur de construir una confianza institucional duradera, cerró. Por su parte, Luciana Fuschini, miembro

del Consejo de Administración del Puerto de Santos, señaló algunos puntos que comprometen la seguridad jurídica en el sector portuario como la falta de modernización de las leyes y la dificultad para aplicar las normas.

Dos de las limitaciones a la seguridad jurídica que destacó Fuschini, tienen que ver con la corrupción sistémica y la sobrecompetencia de organismos que generan confusión de lo que le es propio a cada poder, con organismos donde los límites no son claros. Temas que complican el desarrollo de esa confianza institucional y la seguridad jurídica.

Fábio Silveira, socio de Gallotti Advogados, señaló el caso del proyecto Tecon 10 de Santos donde el propio gobierno federal, TCU, Casa Civil, Antaq, etc. tuvieron distintos criterios regulatorios. O el caso de la suspensión de la inclusión de las vías fluviales Tapajós, Madeira y Tocantins en el Programa Nacional de Privatización.

En el marco del encuentro, se anunció una alianza estratégica entre la Academia Brasileña de Derecho de Infraestructura, creada el mes pasado, y el Grupo Brasil Export, con el objetivo de generar conocimiento jurídico enfocado en el sector y contribuir a proyectos legislativos y regulatorios en el Congreso de ese país.

## Tren

El encuentro mostró un debate sobre la futura concesión de la red ferroviaria sur de Brasil, que se debe renovar en febrero del año próximo. Allí el director comercial de Wilson Sons, Rodrigo Velho, fue crítico con ese proceso, señalando que hubo un desequilibrio en las inversiones, dándose prioridad a las del estado de Paraná y abandonando la red en Rio Grande do Sul y Santa Catarina.

Una de las alternativas que se manejan es fragmentar la red ferroviaria, que para el ejecutivo es un modelo negativo que priori-



zaría únicamente los tramos más rentables. Algunos entienden que habría que ofrecerla en conjunto, como sucede con las concesiones aeroportuarias, que junto a los trechos más rentables se le da al concesionario, la obligación de mantener aquellos menos interesantes.

Esta posición no es unánime. Otro de los expositores en el encuentro, se mostró en el sentido opuesto, señalando que es mejor separar la red, porque la concesión tiene una extensión muy amplia y hay tramos más interesantes y otros no. Todo junto haría poco atractiva la concesión e iría en contra de un operador o cargador pequeño.

Uno de los panelistas señaló que hay que pensar también en los servicios que se pueden brindar a partir del desarrollo del tren, así como promover proveedores locales y la necesidad de incorporar la visión en Brasil de que algunas redes se pueden integrar con la de los países vecinos, algo que se ha hecho muy poco en todo este tiempo.

## Logísticos

Djalma Vilela, presidente de Multilog y del Consejo de Mercosur Export, señaló el desarrollo que tiene la empresa en facilitar las operaciones de integración con capacidad de almacenaje en frontera. Por ejemplo,

en Uruguayana está implementando un dispositivo para agilizar el paso de camiones de sus clientes, a modo de vía rápida y buena parte de los que cruzan dicho paso, operan con sus equipos. Tiene cargadores que hacen el tráfico integrado a partir de Buenos Aires hasta Sao Paulo utilizando sus almacenes. En Foz do Iguazu, prevé la inauguración de una oficina aduanera integrada para finales de año, que esta vez también incluirá a Paraguay, siguiendo el modelo bilateral ya existente en Dionísio Cerqueira. Por su parte, Iván Martín Amas, director comercial de Andreani, operador logístico argentino con creciente desarrollo en el Courier a partir del comercio electrónico; recordó lo difícil que resulta para un logístico consagrado a nivel local entrar en la internacional, ya que hoy desarrolla su filial de freight forwarder. *“Nos gusta la logística de hacer y no la teórica. Nos importa el desarrollo de la tecnología primero, para generar una experiencia única y cómo eso llega al cliente. Esto para ser mucho más competitivo y volver más competitiva la carga”*, dijo.

Precisamente, los miembros de Brasil Export visitaron la planta de Andreani al norte de Buenos Aires, que tiene unos 70 000 m<sup>2</sup>, procesa 26.000 paquetes por hora y donde cada uno tarda 90 segundos en entrar y salir. Allí, dijo Amas, también el objetivo es buscar dar más eficiencia, más competitividad y ofrecer una mejor experiencia.

*“Lo que debemos hacer es aprovechar esta experiencia de alguna de las 200 plantas que tiene Andreani en las zonas limítrofes para extenderlo a la región. Utilizar la tecnología y trabajar con los partners que forman parte de ese ecosistema, pensando en el multimodal, y en tener la capacidad de integrarse con los mejores. Porque si esa competitividad no se extiende a toda la cadena, no sirve”*, añadió.

# TECON 10: No cometer los mismos errores que en Buenos Aires en los '90.

## La baja de costos la hace la escala

Durante el encuentro de Mercosur Export, el consultor portuario Luiz Cláudio Montenegro, de Neowise, hizo una presentación que vincula el esquema regulatorio brasileño armado para licitar la terminal TECON 10 en Santos, comparando al sistema que lanzó la Argentina en los '90 y que en su momento sirvió para dar vuelta la historia del puerto de Buenos Aires. Esto, en el actual debate que se da en Brasil sobre qué solución es mejor para bajar los costos: generar competencia interna entre varios operadores en un mismo puerto o generar escala con uno o dos operadores. Para Montenegro la solución está en lo último.

Precisamente, el consultor señaló que, al no tener regulación portuaria clara, Brasil puede repetir con TECON 10 el modelo que se tomó en Argentina en los '90 que erró pensando que para bajar los costos era necesario meter más terminales en Puerto Nuevo que compitan entre sí e impedir fusiones entre ellas. Concepto que unos años después fue abandonado – además al poco tiempo de la concesión se le sumó Exolgan al otro lado del charco-.

Recordó que el esquema ideado en los '90 en Argentina, buscando competencia interna en Puerto Nuevo, llevó a que haya varias terminales pequeñas, capacidad individual limitada, calado y patios insuficientes, déficit en la coordinación operacional, lock-in regulatorio de largo plazo, y pérdida de relevancia en las rutas globales. Incluso presentó datos que muestran el doble de tiempo que demoraba el giro de navíos en Buenos Aires, respecto a otros puertos de la región.

Asimismo, mostró un análisis técnico de ITF OCDE de 2018, que señala que el modelo de organización portuario basado en



competencia intra puerto con varias terminales fragmentadas no estaba alineada con las exigencias operacionales, económicas y estratégicas argentinas a partir de 2017. Continuar con esta estrategia es contraproducente, decía.

Dijo Montenegro que teniendo en cuenta esta situación en Puerto Nuevo, Argentina decidió pasar de fragmentar -1994- reconocer el límite seis años después -2000- con una disposición que permitía la fusión entre terminales; documentar el problema -2018- y finalmente generar un lay out para reunificar en escala con un único operador por varias décadas-2024-25-; certificando que la competitividad puede alcanzarse a través de mayor escala. *(Por otro lado, recordamos que el problema en Argentina es que el volumen hace más de una década que no crece, pero ese es otro tema).*

Asimismo, el consultor recordó que la industria del contenedor cambió totalmente. Desde 1970 a esta parte, la dimensión de los buques se multiplicó en 1500% y quien no ganó escala perdió relevancia. Cuando se concesionó Puerto Nuevo, el buque más grande del mundo tenía 4600Teu de capacidad, hoy tiene 24.000 teu y en un contexto de navieras con alianzas globales, menos escalas por ruta y mayor volumen por escala.

Para Montenegro, escala no es antónimo de competencia, las terminales grandes, integradas y productivas son precondition para la competencia sistémica que importa: la pelea por la carga, buques y relevancia en las rutas globales, explica. El esquema de ganar escala para competir entre sistemas portuarios utilizados en Brasil entre 2013 y el año pasado, lleva a terminales de gran porte, capacidad para megabuques, calado y productividad elevados, integración operacional, flexibilidad para adaptación y competencia a escala continental, añade.

Recordamos que la regla para participar de TECON 10 impide la asociación entre terminales, o la participación cruzada entre concesionarios del mismo puerto o la detentación de la participación por una empresa en más de una terminal.

Asimismo, en Brasil el límite a la competencia es tener 20% del mercado que se toma como posición dominante cuando el padrón de OCDE es de 50%.

Montenegro se pregunta qué estudio demuestra las reales ventajas de un cuarto jugador en Santos que justifique restricciones para los que ya operan. Agrega que en 40% de ese mercado, un operador maneja menos de 2 millones de TEU. Será que el objetivo es que una de las mayores terminales de Brasil muevan menos que ese volumen?, se preguntó. Señaló además que la competencia de puertos es continental – Santos compite con Itajaí, Paranaguá, Río Grande o Suape- o con los de la costa oeste de Sudamérica.

El riesgo en Santos es que este esquema limite inversiones y termine reduciendo capacidades, justo en un momento en que crece la demanda y el puerto está a full.

Recordamos que este es un tema que se repite en Sudamérica: con el temor a que se lo califique como “oligopolio”, se pretende utilizar una regulación que va en contra de la competitividad, en una actividad global. Planteó un estudio de 2021 con el análisis de 35 puertos, donde están Buenos Aires, Santos, Le Havre, Amberes, Hamburgo, Jawaharlal Nehru, Vancouver, Port Said, Tanjung, Pireo, entre otros. Allí se ve que en 21 de ellos hay

un solo operador. En puertos con más de 3M de teus el promedio es de 2.3 operadores, con un máximo de 4. Buenos Aires fue un caso único, con muchas terminales para un volumen modesto; mientras que Santos -que hasta el 2024 movía casi 5 millones con 3 terminales-, está alineado al padrón internacional. El analista dejó en claro que en la región el promedio no puede superar dos terminales

por puerto. Montenegro se pregunta si en ese contexto, en Santos hace falta más operadores. Será?.

## Los desarrollos en el río

Darlan Carvalho, director de LHG Mining, - empresa que explota el mineral de hierro y manganeso en Corumbá-; destacó algunas movidas que desarrolla la compañía en toda la cadena de producción y logística en materia de protección del medio ambiente. Por ejemplo, en sus flotas que llevan la carga por 2500 km de vías fluviales, está trabajando para la adaptación de remolcadores con motores a gas. Además, para la reducción de emisiones en las operaciones en el área de la mina al sur de Brasil, trabaja para reducir el uso de camiones con la operación de cintas transportadoras y el tren. Además, resaltó la reducción de tiempos en la navegación entre los 2500

kms entre Corumbá y Uruguay – que en algunos casos ha bajado a 15 días lo que habitualmente era de casi un mes-, a partir de las mejoras que se han dado en el río con iniciativas de inversión de la propia empresa.

Por ejemplo, al norte de Asunción, con menos agua que el año pasado se está navegando con un metro mayor de calado. “Si bien hay mucho por hacer en la vía, año a año se va mejorando”, añadió. Por su parte, Pablo Genta, presidente de la Administración Nacional Portuaria de Uruguay, - en la foto junto a Car-



balho- señaló que a los organismos de integración les falta mayor contacto con el sector privado en el día a día. Añadió que el privado debe acompañar la planificación del Estado. “Hay que ir por generar valor frente a las exportaciones de commodities,

### 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](mailto:info@loprimo.com.ar) / [www.loprimo.com.ar](http://www.loprimo.com.ar)

lo que generará más trabajo”, añadió. En momentos en que se habló del desarrollo en los pasos transfronterizos, como el puente de Yaguarón entre Brasil y Uruguay, resaltó que ya hace 20 años que se creó la comisión para su desarrollo, lo que marca la

necesidad de mayor dinamismo. Genta, quien estuvo acompañado por una delegación de funcionarios de CARP y CARU, destacó el avance para el desarrollo del transporte en el sistema Laguna Merin/ de los Patos, con el dragado – que en reali-

dad corresponde a un pequeño tramo- y que se está trabajando en las cartas náuticas. Por otro lado, volvió con el latiguillo de las autoridades portuarias uruguayas, a la hora de analizar los puertos. “No debemos competir sino complementarnos”, dijo.

## Avances y desafíos en la Receita Federal

Cláudia Regina Leão do Nascimento Thomaz, agregada tributaria y aduanera de la Receita Federal en la embajada de Brasil – y hasta hace dos años con una posición de liderazgo en la aduana brasileña- destacó algunos de los avances en materia de facilitación desde ese organismo. Uno de ellos es el Portal Unico de Comercio Exterior, incluyendo la declaración única de importación, generando más transparencia y visibilidad a las operaciones. Esto más allá de las adaptaciones que tienen que hacer los usuarios. Otra herramienta, dijo, es la Gestión coordinada de fronteras, apuntando a hacer

un control más eficiente y seguro, lo que también exige la cooperación con los países vecinos. Esto es el reconocimiento mutuo y el intercambio de datos on line. Allí marcó los avances en el paso Uruguayana-Paso de los Libres con el VAI, con herramientas que reducen tiempos y genera más seguridad, con el objetivo de mayor control y facilitación. Asimismo, destacó que se están generando más beneficios para los operadores que ingresan como OEA.



## ALADI ya tiene el marco integrador

Durante el encuentro, la Secretaría General de la ALADI y el Centro de Estudios en Logística, Transporte y Comercio Exterior de Brasil Export formalizaron un Acuerdo de Cooperación Institucional, enfocado en el intercambio de información. El acuerdo fue firmado por el director ejecutivo del Grupo Brasil Export, Fabricio Julião, y el jefe del Departamento de Integración Física y Digital de ALADI, Rafael Laurentino. En su exposición, Laurentino, recordó que en el marco de ALADI funcionan 106 acuerdos y más de 80% de los productos están desgravados. Sin embargo, el nivel de intercambio regional es muy bajo, 14%. Esto es mucho menos que lo que manejan otros bloques, aunque se trata de productos de valor agregado. Señaló como limitacio-

nes al intercambio regional, los problemas con el cumplimiento de las reglas de origen, el tipo de comercio -muchos commodities- y problemas de infraestructura y logísticos. Como otros panelistas, insistió en que la infraestructura es una política de estado y no puede variar con cada gobierno que asume.

**CADEFIP**  
CÁMARA DE DEPÓSITOS FISCALES PRIVADOS

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

Trazabilidad, resguardo, flexibilidad y optimización de costos



[www.cadefipar](http://www.cadefipar)



[info@cadefipar](mailto:info@cadefipar)

## Corredor intraoceánico Paranaguá/puertos del norte chileno

En una presentación especial, Alex Azevedo, director de la Agencia Nacional de Transporte Terrestre de Brasil (ANTT), - *abajo en la foto*- desarrolló un tema que lleva mucho tiempo de análisis en la región, como el corredor bioceánico. En este caso detalló el proyectado entre Paranaguá y puertos del norte de Chile, como forma de recortar tiempos de tránsito de las exportaciones brasileñas a los mercados asiáticos. La consolidación de un corredor multimodal transcontinental, utilizando la BR-277 e inversiones en el nuevo Ferroeste, dijo, podría reducir el tránsito en 20 días -de 45 a 25- o más de 5400 kms. Para esto también se piensa en una estrategia de cero trámites en todo el corredor; es decir, que no haya papeles aduaneros que detengan las operaciones.

El nexos carretero avanza en el corto plazo. El ferroviario - que entrega escala y descarbonización, depende de la ventana 2030-2035 y de la captación de inversión privada en un escenario de intereses altos, señaló.



### Dos Datos de interés:

- Brasil importa 30% del diesel que consume.
- La mayoría del combustible que importa es de Rusia. Lo que demuestre la buena relación Lula-Putin.



**¡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](http://www.lakaut.com.ar)

0800 - 122 - 7729

549 11 55678020 / 549 11 34672124

[atencionalcliente@lakaut.com.ar](mailto:atencionalcliente@lakaut.com.ar)

# El Centro Despachantes de Aduana, advierte sobre el riesgo de aplicar medidas que relajan la idoneidad técnica en comercio exterior

El Centro Despachantes de Aduana de la República Argentina (CDA), elevó un pedido formal al ministro de Desregulación y Transformación del Estado Nacional, Federico Sturzenegger, para revisar aspectos centrales del actual sistema aduanero, con foco en el rol profesional de los despachantes de Aduana y su diferenciación respecto de la figura del “declarante”.

La presentación fue firmada por el presidente del CDA, Rubén Pérez, - en la foto- quien manifestó la preocupación de la entidad por los cambios introducidos a partir del DNU 70/2023 y su impacto sobre la actividad profesional tanto como en aspectos vinculados a la índole tributaria, de seguridad y salud.

Entre los principales cuestionamientos, el CDA advirtió sobre la eliminación de la matrícula profesional de los despachantes y la pérdida de mecanismos formales para acreditar idoneidad técnica, a partir del DNU mencionado.

Según señaló, la situación genera además una contradicción normativa: mientras los apoderados generales de Despachantes de Aduana deben cumplir requisitos de capacitación, quienes desempeñan un rol clave en la operatoria del comercio exterior, los Despachantes de Aduana no están alcanzados por esas exigencias (de acuerdo a la norma del 2023).

Otro de los puntos planteados ante el Gobierno fue la implementación del perfil registral unificado “Despachante de Aduana/Declarante”. Desde la entidad se explica que esa equiparación diluye las diferencias entre

figuras con distintos niveles de formación, responsabilidad y capacitación, además de afectar la transparencia del sistema y dificultar la correcta identificación de los operadores por parte de importadores y exportadores. El CDA también remarcó la necesidad de jerarquizar la profesión y avanzar hacia estándares alineados con las

prácticas internacionales, donde la acreditación técnica y la capacitación continua son consideradas herramientas centrales para garantizar seguridad jurídica y eficiencia en el comercio exterior.

En ese marco, la entidad pidió al Ministerio avanzar con medidas concretas orientadas a reconocer institucionalmente al Despachante de Aduana como un profesional especializado, establecer una diferenciación registral clara respecto del declarante y promover instancias de capacitación técnica obligatoria para los operadores del sistema. Además, propuso fortalecer la profesionalización del sector en línea con estándares internacionales y analizar la posibilidad de implementar una matrícula profesional no obligatoria que permita acreditar idoneidad y excelencia técnica.

Desde el CDA señalaron que la iniciativa forma parte de una estrategia más amplia



para defender y jerarquizar la actividad, así como para impulsar mejoras en el funcionamiento del sistema aduanero argentino.

*“Es importante tener en cuenta que la falta de conocimientos puede incrementar la probabilidad de errores materiales o técnicos, aumentar la litigiosidad, comprometer el principio de eficiencia administrativa y derivar en responsabilidad infraccional. Resulta esencial, por lo tanto, requerir una capacitación técnica homogénea de los auxiliares del servicio aduanero”,* señaló Pérez.

## CDA: Plan de reformas y mejoras edilicias

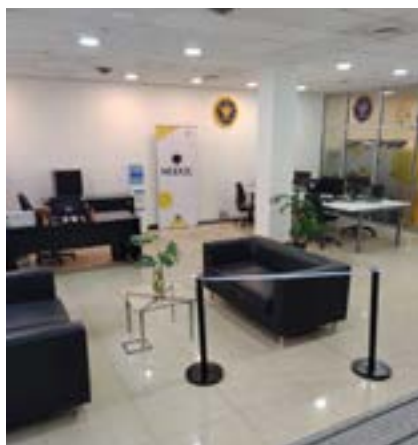
El Centro Despachantes de Aduana , que nuclea a unos 3000 profesionales de la actividad, anunció la implementación de un ambicioso plan de refacciones y mejoras edilicias, con el objetivo de que la sede central retome su protagonismo como espacio de encuentro y trabajo.

Las mejoras, que forman parte de los objetivos de gestión presentados por la nueva Comisión Directiva, incluyen la puesta a punto del segundo piso, refacciones, pintura, arreglos de ascensores y baños, restauración de varias oficinas, instalación de aires acondicionados, modificación y arreglos en la oficina que tiene el CDA en Ezeiza y la creación de una nueva sala de coworking, donde los despachantes podrán realizar sus tareas.

Además, como parte del plan, se realizaron ya trabajos de pintura y reparación del tercer piso para su reinauguración, en homenaje al despachante Enrique García Solano, de amplia trayectoria y fallecido hace 5 años. Para ello, se llevó a cabo una ceremonia donde se instaló una placa con su nombre, en presencia de familiares, profesionales y amigos - *abajo en la foto: el presidente del CDA , Rubén Pérez junto a la vicepresidenta Graciela Naz, durante el acto-*.

Uno de los puntos salientes de este plan es la creación de una exclusiva sala de coworking para despachantes, que cuenta con varias computadoras conectadas al sistema Malvina, sofás para descanso, café y otras comodidades para los socios que decidan trabajar, interactuar y realizar parte de sus gestiones desde allí.

Otro eje de trabajo fue la reinauguración del segundo piso, destinado al trabajo de los asesores y donde se realizan reuniones de las diferentes comisiones de trabajo.



En ese sentido, se pusieron a punto nuevas oficinas, con recableado, compra de computadoras, instalación de sanitarios, refacción de puertas e incorporación de nuevos aires acondicionados para climatizar el ambiente, señalan fuentes del Centro.

En cuanto a otras refacciones y mejoras puntuales, agregaron que se realizó una limpieza profunda de la fachada del edificio, modificaciones y arreglos en la oficina del CDA en Ezeiza, reparación y habilitación del ascensor y puesta a punto del sistema para la prevención de incendios. *“Así como nos proponemos enaltecer la labor del despachante, capacitándolo y realizando las gestiones específicas frente a organismos públicos, también sostenemos que poner en valor nuestra sede central es una manera de profesionalizar y facilitar el trabajo de nuestros colegas y dotarlos de un lugar de encuentro y actividades de primer nivel”*, resaltó el titular de la Institución.



**Convocado por CADEFIP, el economista ve un cambio de paradigma en la Argentina con actividades que generarán una lluvia de dólares. Será?**

## **Zuchovicki: "es tiempo de invertir en la economía real. La mayoría cree que el rumbo es el correcto"**

**T**iempos donde invertir en lo financiero dejan pasó a la economía real, según concluye el economista Claudio Zuchovicki, quien realizó una interesante presentación sobre la actualidad económica argentina, invitado por segundo año consecutivo, por la Cámara de Depósitos Fiscales Privados (CADEFIP).

El economista fue recibido por el presidente de la entidad, *Elías Canievsky - en la foto junto a Zuchovicki-* en el auditorio de la entidad. Allí, interactuando con los asistentes, en su mayoría socios de la Cámara, el economista abordó el contexto económico actual y su impacto en el comercio exterior. Como primer elemento, señaló que hay una mayoría en el país que está de acuerdo con el rumbo económico, quizá no tanto con la velocidad del cambio y menos con algunas formas del Presidente. Aunque reconoció que hoy los malos modales tienen buena imagen a nivel global. *"Por primera vez no hay discusión sobre el rumbo económico de aquí para unos años"*, señaló el economista.

Por ejemplo, en la Argentina Week reciente celebrada en New York, donde Zuchovicki participó; dijo que quedó demostrado que la economía real es la que interesa: desarrollo minero y del agro fueron los temas de interés de mayor convocatoria. Señaló que la construcción requerirá 200 mil puestos de trabajo y a la minería le faltan 40.000. Las empresas vinculadas al sector energético y minería enterraron inversiones a casi 20 años. No esperan que pasará con el actual



gobierno en dos años.

Dijo de paso, que el empresario que piensa y actúa en términos de política es prebendario. En cambio, la evaluación de la situación depende de cada empresa.

### **Contexto**

Sobre el conflicto en Medio Oriente: No hay que tomar decisiones de acuerdo al valor del petróleo. Curioso: los países sin recursos son los que sostienen la seguridad jurídica, mientras que a los que sí los poseen, se los acusa de estar "flojos de papeles".

Positivo para inversores, la región está alejada de los conflictos bélicos. Hoy Sudamérica está bien posicionada para recibir inversiones.

Otro punto que destacó como ventaja para las inversiones en la región: frente al escaso crecimiento geográfico en Europa, China o África; América Latina está en mejor situación. Aunque el Río de la Plata está dentro de esa problemática; la edad promedio es mayor y así la demanda prevista.

Analizó cómo juega EE.UU.: es el segundo país más endeudado y con el mayor déficit fiscal del mundo y ahora con inflación. Sin

que salga demasiado a la luz, el dólar se viene devaluando.

El lado flaco de Argentina es que tiene el tercer riesgo país a nivel mundial, lo que no habla tan bien. Esto tiene que ver con las incertidumbres recurrentes.

El nuevo mundo: negocios que se crean y crecen como consecuencia de otros. Hace muchos años en EE.UU. Wall Mart creció gracias al Sr. Ford que desarrolló el automóvil. Netflix es lo que es, por el invento del wi fi. Sin energía y sin minería la IA no existiría. Pero aún es impredecible el mundo "tecnológico" y alternativo: de las 130 marcas chinas de autos, la mayoría pierde plata. Pero China puede perder.

Añadió que hoy América Latina puede ser una "fábrica" de dólares; Argentina, hoy tiene una balanza comercial inéditamente alta. El mix exportaciones e importaciones funciona muy bien. Sobre la coyuntura en las importaciones: el año pasado nuevos importadores viajando a China para comprar, se apuraron por aumentar stock y se endeudaron, pero luego bajo el precio de ese stock. Doble golpe. Este año, no viajan tanto a China y los stocks bajaron.

El año pasado los argentinos se "stoc-

kearon” con U\$37 mil millones. Este año mucho menos.

Como cambios estructurales que no vuelven atrás, dijo que los bancos tienen que cambiar. Era fácil prestarle al que emite, hoy se tienen que reconvertir. *“El Estado se corrió y esto es bueno para la economía real, aunque falta crédito. La economía crece, el tema es que si no se crece en ciertos sectores, muchos no votarán al gobierno. El punto débil en lo social es el conurbano bonaerense”*, detalló. En ese sentido, advirtió que los ingresos de la gente en el interior no son tan impactados como sucede en el AMBA. Generar empleo es más difícil que destruirlo, algo obvio.

También hay un cambio en el consumo, ahora más con el desarrollo del e-commerce, añadió y recordó que sin la obra pública no hay crecimiento. La idea de trasladar esa responsabilidad con la concesión de rutas al privado es positiva. *“De*

*los U\$120 mil millones de RIGI, la mitad es infraestructura”*, añadió.

Un ejemplo ha sido el cambio en materia de energía: Los caños de gas que servían para importar ahora se revirtieron y se exporta a Brasil. Pero se necesitan todavía – *cuantas veces se escuchó esto en los últimos 70 años*- las “reformas estructurales”: reforma laboral – la ley sancionada implica mejoras especialmente en bajar la litigiosidad y siniestralidad- y fiscal. Dijo que los importadores pagan 70/80% de impuestos. *“Sin carga fiscal, Argentina sería barata”*, señaló. Precisamente, las empresas irán haciendo un análisis provincia por provincia donde haya mejores incentivos – como la menor incidencia de Ingresos Brutos-.

De todos modos, como siempre se ha dicho, la Argentina no podrá competir en escala con productos de valor, si en mercados



nicho y con productos de diseño, advirtió Zuchovicki.

Antes el “rey” era el que tenía stock, ahora es el usuario. *“Hay que hacerle la vida mejor al cliente”*, añadió.

Finalmente señaló que es necesario cambiar en la toma de decisiones, *“hoy un espíritu conservador no sirve. Es mejor invertir en la economía real”*, cerró.

## SSAMarineMIT 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

## Aeropuertos Argentina Cargas elige Motorola Solutions para obtener más seguridad operativa y trazabilidad

**A**eropuertos Argentina Cargas, operador líder de terminales de carga aérea en Argentina, ha seleccionado la tecnología de videoseguridad y analítica impulsada por Inteligencia Artificial (IA) de Motorola Solutions para transformar la seguridad operativa y la trazabilidad de la carga en el Aeropuerto Internacional de Ezeiza. Recordamos que se trata de la terminal responsable del 93% de la actividad de carga aérea del país, además de las terminales en Aeroparque, Mendoza, Córdoba, Mar del Plata y Tucumán. Aeropuertos Argentina Cargas, gestiona aproximadamente cinco vuelos de carga diaria para movilizar 300 toneladas de mercancía en todo el país, lo que para Motorola Solutions, hace crítica la trazabilidad digital de las operaciones de carga aérea y la integridad de los bienes. "AAC buscaba una solución de videoseguridad moderna y robusta que pudiera escalar fácilmente hacia el futuro", añade Motorola Solutions en un comunicado.

"Lo que más valoramos es la confiabilidad del sistema", afirmó Alejandro González, Gerente de Tecnología de la Información para la división de carga de Aeropuertos Argentina Cargas. Agregó: "Las cámaras de alto rendimiento son confiables y nuestra información está cifrada y protegida contra manipulaciones. Esto respalda la validez judicial de nuestro material de video para resolver disputas de seguros con mayor rapidez, evitar litigios costosos e informar auditorías de cumplimiento".

AAC ha elegido la solución on-premise Avigilon Unity que



incluye más de 400 cámaras de alta definición con analíticas potenciadas por IA que pueden detectar actividades inusuales y activar alertas en tiempo real para agilizar la respuesta ante incidentes e investigaciones. Además, ofrece capacidades de integración abierta para conectarse con tecnología de terceros y otros sistemas de videoseguridad, permitiendo que sus operaciones escalen sin inversiones costosas.

"Aeropuertos Argentina Cargas está yendo más allá de la seguridad básica para establecer un nuevo estándar en seguridad logística", señaló Ulises Gomez, MSSSI Vicepresidente de Videoseguridad y Control de Acceso de Motorola Solutions para América Latina. "Están logrando una trazabilidad de carga completa impulsada por IA, la cual es esencial para un operador que moviliza cientos de toneladas de mercancía diariamente. Esto les permite obtener rápidamente material probatorio para resolver reclamos y disputas de clientes, construyendo una mayor confianza e integridad en la cadena de suministro. Estamos orgullosos de proporcionar una base escalable que beneficia directamente sus operaciones y a los clientes que atienden en toda la región latinoamericana", agregó.



**Centro de Navegación**  
**ARGENTINA**

# La OMI aprueba un nuevo Código de Seguridad para Buques Autónomos

La Organización Marítima Internacional (OMI) adoptó un nuevo Código Internacional de Seguridad para Buques de Superficie Autónomos (Código MASS) en la 111.ª sesión del Comité de Seguridad Marítima celebrada en Londres.

El Código MASS tiene como objetivo apoyar la integración segura de los buques comerciales autónomos y operados a distancia en el transporte marítimo mundial. Establece un marco integral, basado en objetivos, para garantizar que los buques autónomos se construyan, operen y certifiquen con estándares de seguridad y medioambientales equivalentes a los de los buques convencionales.

El Código se aplica a los grandes buques de carga que realizan rutas comerciales internacionales y entrará en vigor el 1 de julio de este año. Su aplicación será voluntaria durante al menos dos años, lo que permitirá a los Estados Miembros probar su uso y, al mismo tiempo,



sentar las bases para su obligatoriedad en virtud del Convenio SOLAS.

Según OMI, un Buque de Superficie Autónomo (MASS) es capaz de operar con distintos grados de independencia de la intervención humana. Esto abarca desde la automatización con tripulación a bordo, pasando por buques controlados a distancia con o sin tripulación, hasta buques totalmente autónomos capaces de tomar decisiones de forma independiente.



## 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



# Primer trimestre: Fuerte caída del déficit comercial de autopartes

El sector autopartista registró un déficit comercial de USD 1.770 millones durante el primer trimestre de 2026, pero mostrando una caída del 18,5% interanual frente al mismo período de 2025 (déficit inferior en USD 402 millones). Esto estuvo explicado principalmente por la fuerte caída de las importaciones, en un contexto de menor actividad industrial (-2,3% i.a.) y una importante caída de la producción automotriz.

Son datos de AFAC, - la Asociación de Fábricas Argentinas de Componentes-. En detalle señala que las importaciones de autopartes totalizaron USD 2.047 millones, con una caída interanual del 16,5% (-USD 404 millones). En paralelo, la producción de vehículos cayó 17,2% interanual, reflejando una menor demanda de componentes importados. Las importaciones de las terminales representaron el 66% de las compras externas de autopartes, y contribuyeron en un 57% en la caída de las importaciones de componentes (-14,4% i.a. equivalente

a -USD 231 millones). Estos números van en línea con la fuerte relación estructural existente entre las variaciones de las importaciones de autopartes y las variaciones en la producción automotriz, dice AFAC. Las exportaciones de autopartes alcanzaron USD 277 millones, registrando una disminución del 7,7% interanual (-USD 24 millones). Aun así, las ventas externas llegaron a más de 90 destinos, destacando la fuerte necesidad de mejorar la competitividad sistémica en uno de los sectores más abiertos de la economía, añade la entidad. En particular Brasil continúa siendo el

principal socio comercial del sector: \*Concentró el 28,2% de las importaciones y el 68,5% de las exportaciones. \*El déficit bilateral con Brasil fue de USD 388 millones, con una reducción del 33,2% interanual. \*Las importaciones desde Brasil cayeron 26,7%, mientras que las exportaciones hacia ese destino retrocedieron 8,0%. Por otro lado, China se consolidó como el tercer origen de importaciones, representando el 15,3% del total: \*Las compras al país asiático alcanzaron USD 314 millones, con una leve baja del



**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](http://www.coprac.com.ar)



2,0% interanual, lo cual incrementa nuevamente su participación en el mercado al caer sustancialmente menos que las importaciones totales.

\*Los principales productos importados desde China fueron ruedas y neumáticos, transmisiones, componentes de motor y productos eléctricos/electrónicos.

Por grupo de productos, las mayores importaciones correspondieron a: Transmisiones: USD 464 millones (22,7% del total importado). Componentes de motor: USD 309 millones. Electrónica y eléctrico: USD 258 millones.

Estos mismos segmentos explicaron los principales déficits sectoriales: Transmisiones: déficit de USD 366 millones. Componentes de motor: déficit de USD 284 millones. Electrónica y eléctrico: déficit de USD 250 millones.

Concluye el informe que el desempeño del trimestre confirma una fuerte correlación entre el nivel de producción automotriz y el comercio exterior autopartista, especialmente en las importaciones, dada la elevada dependencia de insumos y componentes provenientes del exterior, una problemática ya histórica en esta industria.

## AUTOPARTES | Evolución de las importaciones



- Caída de 25,5% respecto al primer trimestre de 2025, y de 15,2% respecto al trimestre anterior (4T 2024).
- Se importaron USD 484 millones menos que en el mismo período de 2024 (USD 2.481 millones).

PRODUCCIÓN DE VEHÍCULOS E IMPORTACIONES DE AUTOPARTES



## AUTOPARTES | Evolución de las Exportaciones



- Caída de 7,7% l.a. durante el primer trimestre de 2025.
- Se exportaron USD 24 millones menos que en el mismo período de 2024 (USD 291 millones).

EXPORTACIONES DE AUTOPARTES



## AUTOPARTES | Exportaciones por Destino



### 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.

#### Practillaje

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

## AP Moller-Maersk con buenos números en sus tres segmentos de negocio

**A**.P. Moller – Maersk A/S registró crecimientos de volúmenes en todos sus negocios en el Q1 y sólidos resultados del primer trimestre con un EBIT de USD 340 millones, impulsados por un fuerte crecimiento de volúmenes en todas las áreas, mejoras operativas continuas y medidas de contención de costos, señaló la compañía en un reciente informe. El segmento de transporte marítimo se destacó con un crecimiento de volúmenes del 9.3%, mientras que Logística y Servicios incrementó sus ingresos en un 8.7% y continuó fortaleciendo sus márgenes. Asimismo el segmento de Terminales, aumentó sus volúmenes en un 4.3% y avanzó con inversiones relevantes en capacidad.

Por otro lado, se anunció que el grupo mantiene en marcha el programa de recompra de acciones por USD 1.0 mil millones y prevé que el mercado global de contenedores crezca este año entre un 2% y un 4% .

*“Vimos una demanda sólida en la mayoría de las regiones durante el trimestre, lo que impulsó un buen crecimiento de volúmenes en nuestros tres segmentos. En Transporte Marítimo, en particular, la volatilidad sigue siendo alta y el exceso de capacidad en la industria continúa presionando los fletes. En ese contexto, mantener una disciplina fuerte en manejo de costos ha sido clave para sostener un desempeño resiliente. Al mismo tiempo, la flexibilidad de nuestra red marítima sigue marcando una diferencia real: logramos reducir el costo unitario marítimo en un 7%, incluso en medio de disrupciones derivadas del conflicto en Medio Oriente. También seguimos viendo una evolución positiva en la rentabilidad en Terminales y en gran parte de Logística y Servicios. En conjunto, estos resultados refuerzan nuestra competitividad y nuestra capacidad de seguir acompañando a nuestros clientes con confiabilidad en un entorno global que sigue siendo incierto”,* señaló Vincent Clerc, CEO de Maersk.

### Detalles

En un entorno geopolítico volátil, la demanda de transporte de contenedores creció en el primer trimestre del



año, impulsada por un sólido dinamismo de las exportaciones desde China, que se aceleraron frente al trimestre anterior, dice el informe.

*“El conflicto en Medio Oriente tuvo un impacto limitado tanto en la demanda como en el desempeño financiero del trimestre. La exposición de Logística y Servicios, y Terminales a esta región es acotada y, junto con la capacidad de aprovechar una red marítima modular y flexible para mitigar disrupciones, esto posiciona a Maersk de forma sólida para gestionar este contexto sin impactos financieros materiales. La compañía continuó capitalizando el buen nivel de demanda, con resultados marcados por mayores volúmenes, aunque con presión persistente sobre los fletes. A pesar de las ganancias de participación en Transporte Marítimo, los ingresos se ubicaron ligeramente por debajo del año anterior debido a menores tarifas de flete. Esta caída se vio parcialmente compensada por el crecimiento en Logística y Servicios, y Terminales”,* señala.

El EBITDA alcanzó USD 1.8 mil millones (vs. USD 2.7 mil millones el año anterior) y el EBIT se situó en USD 340 millones (vs. USD 1.3 mil millones). El margen EBIT fue de 2.6%, lo que representa una mejora de 1.7% frente al Q4 2025 (0.9%), aunque 6.8 puntos por debajo interanual.

En particular, el segmento de Transporte Marítimo mostró una ejecución operativa sólida, con un crecimiento de volúmenes del 9.3% y una alta utilización de activos del 96%, dice el reporte.

Agrega que los costos operativos se mantuvieron estables, apoyados por eficiencias y menores costos de

combustible, lo que ayudó a compensar parcialmente la presión en los fletes derivada del exceso de capacidad en la industria.

En logística y servicios el avance estuvo impulsado principalmente por un mejor desempeño en productos como Transporte Aéreo y Middle Mile, junto con disciplina en costos y eficiencias, añade.

En cuanto a inversiones, dice que en el primer trimestre, Maersk ordenó ocho buques de gran tamaño con entrega prevista entre 2029 y 2030, en línea con su estrategia de renovación de flota. Estas embarcaciones de 18,600 TEU contarán con motores de combustible dual, lo que permitirá operar con combustible convencional o gas licuado, aportando mayor flexibilidad a la red.

En Logística y Servicios, la compañía avanzó en la modernización y automatización de sus almacenes a nivel global, mejorando la eficiencia operativa e inauguró World Gateway II en Singapur, una instalación de 1.1 millones de pies cuadrados que fortalece la capacidad logística en Asia-Pacífico.

En Terminales, se registraron avances en múltiples proyectos estratégicos. En Brasil, APM Terminals Suape está cerca de finalizar una inversión de USD 350 millones. En Vietnam, adquirió una participación minoritaria del 49% y asumió operaciones junto a Hateco en Hai Phong. En México, se inauguró la Fase II en Lázaro Cárdenas e inició la construcción de la Fase III, respaldada por otra inversión de USD 350 millones. En Arabia Saudita, adquirirá una participación minoritaria



en Jeddah Islamic Port, mientras DP World mantiene el control operativo. En Alemania, APM Terminals y Eurogate acordaron invertir EUR 1 mil millones para ampliar la capacidad de Bremerhaven de 3 a 4 millones de TEU.

En cuanto a la gestión financiera, el grupo espera continuar con la guía planteada para el año. El rango previsto refleja tanto el exceso de capacidad en la industria por la entrada de nuevos buques como distintos escenarios sobre el momento de reapertura del Mar Rojo y el Estrecho de Ormuz en algún momento del año, cierra el informe.

**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

## Tecplata muy bien valorada por la comunidad logística

TecPlata continúa fortaleciendo su posicionamiento dentro del sistema portuario argentino. En un comunicado, la terminal de contenedores de Ensenada señala que en el último período ha registrado una calificación de 4.6 puntos en Google, “*siendo la más valorada por usuarios, clientes y transportistas, uno de los indicadores más reconocidos en el mercado, ya que refleja la experiencia real de quienes visitan diariamente la terminal*”, puntualiza.

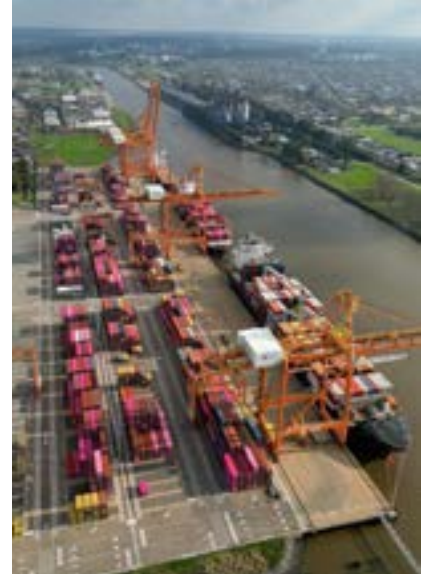
Añade que, las mismas ponen en valor la infraestructura de TecPlata, “*considerada por muchos usuarios como una de las más modernas e innovadoras del país, diseñada desde su origen específicamente para operar como terminal portuaria, con estándares internacionales y visión de largo*

*plazo*”, dice.

Entre los principales aspectos mencionados también sobresalen la excelente organización, la claridad en la comunicación y el acompañamiento brindado a quienes operan por primera vez, dice Tecplata. Asimismo, numerosos comentarios remarcan el profesionalismo y la cordialidad del personal, así como la eficiencia en los procesos vinculados a cargas, distribución y servicios logísticos, agrega.

Otro de los puntos destacados, es el enorme potencial estratégico de la terminal y su capacidad de crecimiento y proyección a largo plazo..

“*Estos comentarios reflejan no solo el trabajo diario de nuestros equipos, sino también el compromiso de TecPlata con la innovación, la mejora continua y el desa-*



“*rollo logístico de la región*”, señalaron desde la compañía.



**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

## Licitación de la Vía Navegable Troncal.

# Entidades y provincias dan apoyo a Iñaki en la meta final del proceso

Como forma de reafirmar el avance de la licitación de la vía Navegable ya en su última etapa, el gobierno ratificó el respaldo de quienes pagan la cuenta: los usuarios. Así, el Director Ejecutivo de la ANPYN, Iñaki Arresegor, se mostró junto a algunas de las entidades que vienen apoyando la urgente concreción del proceso para volver a la concesión de la vía gestionada por un privado.

Así se pudieron ver en la sede de la Agencia a representantes de la Unión Industrial Argentina, la Sociedad Rural Argentina, la Bolsa de Comercio de Rosario, la Cámara de Actividades Portuarias y Marítimas, el Centro de Navegación, la Cámara de Puertos Privados Comerciales, la Cámara de la Industria Aceitera de la República Argentina (CIARA) y la Cámara Naviera Argentina, así como a representantes de las provincias de Chaco, Entre Ríos, Formosa, y Santa Fe, luego de la apertura de la última etapa de las ofertas para la privatización y modernización de la Vía Navegable Troncal.

En un comunicado, ANPYN señala que *“Mientras crece el lobby y las operaciones mediáticas malintencionadas, los usuarios subrayaron la necesidad de adjudicar prontamente y trabajar de inmediato en las tareas que producirán la baja de costos para la logística del país”*.

Añade el comunicado que dichas entidades *“ya se habían pronunciado sobre este tema en la semana a través de un comunicado conjunto en el cual declararon que “Dado la relevancia estratégica que esta vía fluvial tiene para la producción industrial*



*nacional, los usuarios estamos convencidos que no se puede perder más tiempo y seguir poniendo en riesgo la competitividad argentina”*.

Recordamos que la Agencia ya comunicó que comenzó el análisis técnico de las propuestas de la Etapa 3 de las evaluaciones, tras haber completado las primeras dos instancias (técnicas), sin ningún tipo de impugnaciones. Allí las empresas Jan de Nul y DEME superaron los requisitos establecidos en el pliego de bases y condiciones, dijo ANPYN.

Según la Agencia, ambas firmas ofrecieron el mínimo de tarifa posible, *“los productores argentinos tendrán una rebaja cercana al 15% en sus costos logísticos”*, dice el organismo.

Durante el encuentro con los usuarios, añade, se avanzó en la definición del funcionamiento del Consejo de Control, con el objetivo de estar totalmente conformado al inicio de la nueva concesión. Se anunció que este proceso *“incluye la designación formal de los representantes de las distintas jurisdicciones provinciales, sectores productivos y organismos técnicos que*

*integrarán el espacio de manera definitiva, con el objetivo de establecer su estructura operativa regular”*.

### Avances

La ANPYN había comunicado que la oferta económica presentada tanto por Jan de Nul como por DEME, fue de USD3,80, lo que reduce 50 centavos lo que se paga hoy, generando un ahorro de 13,5%. *“Ahora resta evaluar el puntaje final de cada una en función de su puntaje técnico y la cotización. El objetivo final es asegurar una tarifa competitiva para los productores argentinos, mayor previsibilidad operativa y la modernización de una infraestructura estratégica que canaliza una porción significativa del comercio exterior del país. Es un proceso que ha sido validado por todo el sector privado y productivo del país. Concluida la evaluación económica, la ANPYN avanzará, tal como está planificado, a la adjudicación y a la firma del contrato de concesión, que contempla una inversión estimada en torno a los 10.000 millones de dólares”*, dijo la Agencia.

## ANPyN presentó planes sobre vías navegables en Conferencia Hemisférica

**E**n la Conferencia Hemisférica sobre Hidrovías, Puertos Interiores y de Cruceros que organizó CIP-OEA con la ANPyN, y donde se detallaron experiencias en diversos puntos del Continente; Iñaki Arresegor, detalló las condiciones de la licitación a riesgo empresario de la vía navegable troncal.

Se trata, dijo del principal objetivo de la Agencia hoy, ya que resulta la licitación más importante que encara el gobierno y que es de suma relevancia para la competitividad del país y la región: *“el Estado no pondrá un peso de los impuestos”*, señaló, añadiendo que se ha redefinido el alcance de la contraprestaciones respecto a la concesión privada anterior; *“le hemos traspasado un número de obligaciones en materia de profundización, tecnología y velocidad de navegación, frente a un comercio exterior más competitivo”*, dijo.

El Director Ejecutivo de la ANPyN, resaltó que el organismo trabaja en todas las vías navegables encarando un trabajo compartido, utilizando las buenas prácticas con los países vecinos donde hay ríos comunes como el Uruguay, Paraguay y el Alto Paraná. *“Todos forman un mismo sistema de transporte que queremos potenciar, para ser más competitivos en la logística para llegar al resto del mundo”*, añadió. Precisamente, dijo, hay proyectos con Paraguay para darle más fuerza y eficiencia a organismos bilaterales como la COMIP para que las ideas se ejecuten, así como proyectos con la CARU y CARP.

Agregó que se avanza con un plan estratégico de vías navegables y en explorar soluciones en aquellas aguas que quizá sean complejas para la navegación de forma de sumar zonas productivas y consolidar un mayor desarrollo portuario para que se sumen las economías regionales.

### El Estado lo hizo muy bien

En el mismo encuentro, Ariel Cherubini, gerente de Ingeniería Portuaria y de Vías Navegables de ANPyN, que además es uno de los que participa de la comisión evaluadora de la licitación de la hidrovía Paraná-Río de la Plata, avanzó con algunos datos sobre la concesión, haciendo también un análisis de cómo se llegó a este



punto.

Por la hidrovía circulan unos 4500 buques de ultramar, moviendo unos 100 millones de ton., 1.600.000 teus, y cruceros que transportan unos 400.000 pasajeros, dijo. Recordó que, como es sabido, en septiembre 2021 finalizó la concesión de la hidrovía, a riesgo empresario con el cobro de peaje, que fuera lanzada en los '90. A partir de allí, el Estado fue el que se hizo cargo de la concesión, pensando, dijo, en armar una nueva licitación a riesgo privado – aunque fue la actual administración la que decidió avanzar en ese sentido-. En este caso dijo, se delineó un esquema *“con otra mirada; mucho más moderna, teniendo en cuenta los 25 años de concesión privada, más los 5 años de concesión del Estado”*, añadió. Llamativamente, no dejó de resaltar el *“gran esfuerzo que hizo el Estado para mantener los estándares que venían del privado”*. Allí se explayó sobre lo realizado en estos años de concesión a cargo de AGP y ANPyN. *“Fue una tarea muy fructífera; se estuvo a la altura, - especialmente teniendo en cuenta los años de extraordinaria bajante- avanzando en la tecnificación de la vía navegable, pensándola en forma integral. Hay un trabajo técnico muy importante compatibilizando las tecnologías con Paraguay para el balizamiento, para que todo confluya en un mismo sistema integrado.*

Además, se logró mayor capacidad de carga garantizando que los buques puedan completar más bodega y manteniendo una vía navegable segura, con tiempos más ágiles, sistemas más eficientes con más tecnología, por ejemplo, duplicando las estaciones hidrométricas que se agregaron aguas arriba para tener más información”, añadió.

Precisamente, dijo que ese modelo “tecnológico” se trasladó al nuevo proceso de licitación, donde también se convocó a los usuarios que son los que conocen y viven el río, a través de mesas de diálogo, y el aval de la UNCTAD para decidir el futuro concesionario para los próximos 25 años, “con el objetivo de bajar los costos logísticos y

modernizar la vía navegable”, señaló.

Agregó que la profundización en el Paraná apunta a poder acceder a 40 pies, con la propia definición del concesionario que evaluará el buque de diseño, algo inédito, que permitirá que las actuales embarcaciones – no más grandes, advirtió– que ingresan al sistema, salgan a carga completa.

### **Mucha tecnología con la plata del peaje**

Así, en los pliegos se plasmó la importancia tanto de la profundización como de la modernización de la vía. Esto es incorporar sistemas de señalización con nuevas tecnologías, por ejemplo, con sensores para generar un flujo mucho más eficiente, evitando demoras en puertos u ocupa-

ción ociosa en zonas de fondeo y radas, permitiendo áreas de sobrepaso de buques, sin detenerse por espera de mareas. Esto implica también la obligación de incorporar por parte del concesionario más hidrómetros, boyas multiparamétricas, mareógrafos, estaciones de AIS, VTS para control de tráfico completo, de forma de unificar el sistema para que, a modo de un Waze, este volcada toda la información dinámica de la vía. Además, el recambio de boyas metálicas a plásticas, linternas con AIS, señales virtuales sintéticas, etc. “*Todo integrado en un sólo sistema que garantice la eficiencia y la seguridad, todo con aportes del privado y control del Estado*”, añadió.

## **Falta información integrada**

Durante el encuentro organizado por CIP OEA, Álvaro Olazabal, asesor de la gerencia general de la Administración Nacional de Puertos (ANP), del Uruguay destacó las acciones en curso para mejorar la gestión, la gobernanza y la facilitación del comercio en las hidro vías. Allí resaltó el trabajo que se viene realizando con Brasil en el ámbito de la Laguna Merin/de los Patos. Pero advirtió la falta de un sistema regional de información único en la hidrovía Paraná Paraguay, - Antaq en Brasil tiene un sis-

tema muy bueno- y recordó que CAF tiene un modelo para gobernanza y cooperación institucional, controles integrados y digitalizados. Hace unos años hubo una iniciativa del CIH para generar un sistema regional, con datos sobre toneladas movilizadas por cada puerto y arribo de buques hoy en curso.

Desde 1928 La Mayor Empresa de Prácticos del Puerto de Buenos Aires

**Practicaje y Pilotaje Buenos Aires Ltda.**  
**Cooperativa de Trabajo**

Venezuela 110 - Piso 17 "G" - C1095AAD CABA - Argentina  
Guardia Operativa 24 hs. - Tel.: +54 11 4343-9171/9447 - +54 9 11 4447-7975  
Email: operaciones@coprapilba.com.ar

INTERNATIONAL MARITIME PILOTS' ASSOCIATION

## Jan de Nul anuncio encuentro con embajador de EE.UU.

Uno de los participantes de la licitación por la concesión de la VNT, Jan de Nul, anunció en un comunicado que directivos de la firma fueron recibidos por el Embajador de los EEUU, Peter Lamelas, “en el marco de su interés por conocer la visión de la compañía acerca del proceso de licitación de la hidrovía Paraná- Paraguay”.

Añade el comunicado que el Embajador escuchó de primera mano, los planes de la empresa de cara a una próxima nueva concesión de la vía navegable troncal.

“Los directivos de Jan De Nul describieron los planes del consorcio belga-argentino que integran junto con la compañía local ServiMagnus, además de detallar los planes de trabajo y de obras, las características de las dragas y herramientas de balizamiento que utilizarán de resultar ganador de la

licitación, al igual que la tecnología que implementarán para la seguridad de la navegación y para colaborar en la lucha contra el contrabando y el narcotráfico”, señala JDN.

Un dato no menor que informa, es que se ratificaron los antecedentes presentados en las ofertas para la licitación, donde se certifica que toda la tecnología e insumos que se utilizarán son provenientes de países de occidente y en particular de proveedores de los EEUU, como por ejemplo, las cámaras de VTS.

La empresa aprovechó la oportunidad brindada por la Embajada de los Estados Unidos en Argentina “para desmentir categóricamente las maliciosas afirmaciones que circularon en diversos medios de comunicación, que adjudicaban algún tipo

de relación comercial o contractual con empresas de capitales estatales chinos y que solo buscan entorpecer el desarrollo del proceso licitatorio, dejando al descubierto, la impotencia de sus competidores para superar una propuesta de excelencia, tanto en materia de calidad de servicio como en costos”, dice JDN.

Por último, señala que los directivos de la compañía describieron toda su exitosa y reconocida experiencia en estos 30 años de trabajo en la vía navegable, “para apoyar el desarrollo de la producción argentina y se comprometieron a sumar y trabajar en futuros proyectos con empresas americanas en el marco de las tareas de la concesión”.

## Preadjudicación para dragado en Puerto Nuevo

Recordamos que Jan De Nul, a través de su controlada en Argentina- Compañía Sudamericana de Dragados- fue Pre Adjudicada en el marco de la Licitación Pública para llevar adelante el Dragado de Adecuación en el Canal de Pasaje y Antepuerto Norte de Puerto Buenos Aires. Son 550.000 metros cúbicos en sectores claves incluyendo el Canal de Pasaje, áreas de maniobra y sectores operativos fundamentales para garantizar condiciones adecuadas de navegación, seguridad y eficiencia logística, con un plazo de ejecución de 140 días corridos.

Señala la compañía, que en el marco del proceso licitatorio del cual también participaron Dredging International NV Sucursal Argentina (DEME) y Dragados Argentinos S.A. (DASA S.A.), la oferta correspondiente a USD 4.955.307,43 presentada por Jan De Nul resultó ser un 35,14% inferior al Presupuesto Oficial estimado y un 27% por debajo de la propuesta de su competidor más cercano. Por su parte, la oferta de Dredging International NV Sucursal Argentina (DEME) alcanzó los USD



6.718.702, mientras que la de Dragados Argentinos SA (DASA S:A) fue de USD 6.943.836,28.

Dice JDN que la pre adjudicación “representa un nuevo reconocimiento a la capacidad técnica de Jan De Nul en proyectos de dragado e infraestructura marítima de alta complejidad, consolidando su presencia en Argentina y la región” y destacó “la importancia de avanzar en obras que permitan sostener y modernizar la infraestructura portuaria argentina, en un contexto donde la eficiencia de los accesos marítimos y fluviales se vuelve cada vez más determinante para la competitividad de las exportaciones”.

# Nación licita y gestiona obras en Ushuaia

Según la ANPyN, la infraestructura del puerto de Ushuaia se venía cayendo, de allí que la Nación decidiera intervenirlo. Un ejemplo son ciertas zonas del muelle con pilotes que casi no resisten o esta inutilizados.

De allí que la Agencia Nacional avanza en lo que llama “el proceso de modernización del puerto de Ushuaia” con un nuevo paso con el llamado a licitación pública para la refacción y puesta a punto de sus sistemas de defensas del muelle. Con esta medida, *“el puerto ingresa en una etapa de obras estructurales, tras haber completado las tareas iniciales de emergencia y mantenimiento que garantizaron la operatividad desde el comienzo de la intervención”*, dice la Agencia en un comunicado .

Estas obras representan una pieza central para bajar costos de mantenimiento y evitar nuevos daños a la infraestructura clave, como en los sitios de atraque 3 y 5, añade.

El pliego de la obra especifica un cronograma de tareas que abarca desde el alistamiento y la movilización en el terreno hasta la provisión y colocación de 75 defensas nuevas, reemplazando los equipos con vida útil vencida. *“Las defensas utilizadas históricamente presentan roturas y falencias graves, además de diferencias de tamaño entre los distintos equipos instalados, lo que impide su correcto funcionamiento. Además de la estandarización del sistema, se llevará a cabo la reparación de elementos de hormigón armado en la estructura del muelle. Con estas obras, se podrá garantizar la seguridad de atraque y proteger la estructura portuaria”*, añade la ANPyN.

Advierte también que el financiamiento de la renovación de las defensas proviene íntegramente de los ahorros generados mediante el uso eficiente de los ingresos derivados de la propia operatoria portuaria.

El comunicado de ANPYN agrega que desde el inicio de la intervención, se ha desplegado un trabajo multidimensional orientado a revertir el deterioro estructural y modernizar la gestión del Puerto de Ushuaia. En términos de infraestructura y servicios, se destacan las tareas de seguridad operativa en las redes de electricidad y agua potable, que presentaban serias falencias, junto con la puesta en valor del Muelle de Catamaranes, donde se refuerzan las bases y áreas de circulación para potenciar el turismo local. La intervención coordinó dichas tareas, así como la operatoria diaria, con una dotación optimizada de entre 25 y 30 trabajadores, un número considerablemente inferior al utilizado antes de la intervención por la Dirección Provincial de Puertos. Esta optimización del personal fue clave para liberar recursos económicos que hoy se destinan a la mejora de la infraestructura y a la rebaja de tarifas.

## Planificación

Es sabido que el puerto de Ushuaia, dentro de sus limitaciones de espacio, tiene que operar carga general, pesca y cruceros al mismo tiempo. Esto genera, en ciertos momentos, una complejidad operativa enorme que incluso genera sus riesgos en materia de seguridad. Tradicionalmente, hasta hace poco tiempo, los cruceros -que en temporada llegan en forma permanente y no necesariamente los más grandes- tenían prioridad sobre la carga general. Así un buque de este tipo se tenía que ir del muelle, aún cuando estaba operando. Recientemente, se cambió un tanto el sistema, incluso pasando al sentido inverso, - la carga sigue operando con los problemas de que, cuando hay viento, se para la operación-. Aunque algo se está tratando

Recordamos que según fuentes fidedignas, gran parte de quienes trabajaban en la administración portuaria provincial no quisieron continuar bajo el régimen de la administración nacional.

Finalmente, la Agencia señaló que el marco del plan integral de obras, se ejecutarán en una segunda etapa reparaciones en los sitios 3 y 5, y trabajos en el sitio 1, destinado específicamente a tareas de descarga. Estos se suman a otros trabajos de mantenimiento estructural, en pilotes y el relleno para la ampliación de la playa de contenedores, que según ANPYN tienen como objetivo recuperar la operatividad de los sectores del muelle seriamente afectados por el deterioro histórico. *“Ninguna de estas obras fueron contempladas en el presupuesto correspondiente al Puerto de Ushuaia, previo a la intervención”*, añade la Agencia, mandando un mensaje claro a la provincia.

de equilibrar para no hacer esperar sin sentido ni a unos ni a otros.

Como una solución definitiva, hay quienes piensan que para evitar esa conjunción de actividades - y teniendo en cuenta que mucha de la carga que llega no es de Ushuaia- debiera trasladarse la operación de buques de carga a Río Grande. Pero en estos temas siempre hay dos bibliotecas que avalan cada posición. El proyecto de encarar estas tareas en un área cercana a Ushuaia para atender toda la logística antártica - una deuda importante que tiene el país- y que podría incluir las operaciones de carga general, tiene, sin embargo, un problema clave: falta de respaldo político y de financiamiento.

## Puerto Dock Sud y una nueva etapa en la licitación de dragado

El Consorcio de Gestión del Puerto de Dock Sud realizó la apertura de ofertas de la licitación para la obra de dragado y mantenimiento de sus principales vías navegables, “en un acto que se desarrolló con total transparencia y bajo los mecanismos de control previstos por la Provincia de Buenos Aires”, señaló el puerto en un comunicado.

La obra comprende el dragado de adecuación y mantenimiento del Canal Sur, Canal Dock Sud, Dársena de Inflamables y distintos sectores operativos del puerto, fundamentales para garantizar navegabilidad, seguridad y mayor capacidad operativa.

Durante el acto, se presentaron dos ofertas: la UTE conformada por Jan de Nul (sucursal argentina) y Servimagnus S.A., y la firma Shanghai Dredging Company.

Durante el acto, la presidenta del Consorcio, Mónica Litza, destacó que “el dragado no es solamente una obra de mantenimiento: es una inversión en competitividad, producción y trabajo. Un puerto que pierde profundidad pierde capacidad de crecer. Por eso decidimos avanzar con planifica-

*ción, transparencia y visión de futuro. El Puerto Dock Sud cumple un rol central en el sistema logístico y productivo de la Provincia y del país. Esta obra nos permite seguir fortaleciendo su capacidad operativa y acompañar el crecimiento del comercio exterior argentino”.*

Añade el comunicado, que con esta licitación, el Puerto Dock Sud avanza en una agenda de modernización orientada a consolidar infraestructura estratégica para el desarrollo económico y la generación de inversiones.



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

Se espera un año sin complicaciones

## La gestión del agua en el Canal de Panamá

**A**nte la potencial amenaza de un evento El Niño para el segundo semestre de 2026, el Canal de Panamá inició medidas de ahorro de agua en las esclusas desde finales de 2025 y aprovechó la relativa temporada seca de 2026 —caracterizada entre las más húmedas en los registros desde 1950— para fortalecer las reservas hídricas en los Embalses Gatún y Alhajuela.

Desde la Autoridad del Canal, se señala que el escenario es monitoreado con rigor científico y prudencia operativa. La magnitud y severidad del fenómeno, evaluadas con mayor precisión al inicio de la temporada lluviosa 2026 (mayo–junio), permiten validar los modelos climáticos previstos desde finales del año pasado.

Mientras tanto, el Canal actualiza semanalmente las proyecciones de niveles de los embalses, evaluando posibles escenarios hídricos deficitarios para estos meses de mayo y junio, manteniendo la programación de 38 tránsitos diarios. Los resultados al momento no vislumbran restricciones al tránsito hasta el 31 de diciembre de 2026, dice.

La experiencia histórica indica que los impactos más marcados de eventos El Niño moderados o fuertes suelen reflejarse con mayor claridad en el año siguiente, como ocurrió en 1982–1983, 1997–1998, 2015–2016 y 2023–2024. En consecuencia, ya se desarrollan proyecciones operativas para 2027.

Desde fin de 2025 se activaron las siguientes medidas operativas:

- Esclusajes simultáneos, es un proceso que permite que dos embarcaciones pequeñas transiten simultáneamente por una misma esclusa.
- Uso de las tinas de ahorro de agua en las esclusas neopanamax en los cambios de dirección de buques, ahorrando diariamente un hectómetro cúbico de agua.
- Uso de compuertas interiores, reduciendo el volumen de agua necesario para llenar las cámaras, de acuerdo con la eslora de los buques.
- Suspensión temporal de la generación hidroeléctrica en Gatún, priorizando el almacenamiento del agua para el consumo humano y la operación del



Canal.

Asimismo, se potencia el Proyecto Río Indio, que según entiende la Autoridad del Canal constituye una pieza clave de la estrategia de seguridad hídrica del país y que permitirá ampliar la capacidad de almacenamiento de agua del sistema.

## BMJ, consultora líder en política comercial y relaciones gubernamentales se expande en Washington DC

**B**MJ la mayor firma de consultoría de América Latina en política comercial y relaciones gubernamentales, amplía su presencia en Washington para acompañar agendas estratégicas que impactan a las empresas latinoamericanas. Esta decisión fortalece la actuación de la firma en comercio internacional, regulación, inversiones y asuntos gubernamentales, señaló la compañía.

*“Las decisiones adoptadas en Washington tienen un impacto cada vez más directo sobre las empresas latinoamericanas. Temas como comercio internacional, regulación, inversiones, energía, tecnología, política industrial y seguridad económica han pasado a ocupar un lugar central en la agenda internacional de empresas, asociaciones sectoriales y gobiernos. En este contexto, BMJ Consultores Asociados amplía su presencia en los Estados Unidos, con operaciones en Washington, D.C., y refuerza su capacidad para acompañar agendas estratégicas, anticipar riesgos regulatorios y apoyar a sus clientes en escenarios internacionales de alta complejidad”*, detalla la consultora.

BMJ ya asesora a entidades brasileñas en asuntos relacionados con la agenda estadounidense y pasa ahora a contar con presencia permanente en Washington.

Para las empresas y los sectores productivos expuestos a nuevas reglas, acuerdos, controversias comerciales, políticas industriales y transformaciones geopolíticas, de la región, así como seguir de cerca el ecosistema institucional de Washington se ha convertido en un factor esencial para identificar riesgos, diseñar estrategias y aprovechar oportunidades, añade la empresa.

Según Welber Barral, socio fundador de BMJ, la presencia permanente de la firma en Washington refuerza su actuación en temas que exigen una lectura integrada de Brasil, los Estados Unidos y los mercados globales y de la región. *“Nuestra presencia en Washington consolida una trayectoria que BMJ ya venía construyendo en agendas internacionales. Nuestro objetivo es acompañar, interpretar y aportar técnicamente a debates que inciden sobre el comercio internacional, las inversiones, la regulación y las decisiones estratégicas de las*



*empresas brasileñas”*, afirmó Barral - en la foto-.

Entre las agendas que reflejan este nuevo escenario se encuentran los minerales críticos, un tema que articula dimensiones vinculadas a la energía, la tecnología, la industria, la geopolítica, el comercio internacional y las inversiones. *“Esta agenda ha adquirido creciente relevancia en las discusiones internacionales por su papel en la transición energética, la seguridad económica y la competitividad de las cadenas globales de valor”*, añade.

En Washington, el equipo de BMJ contará, como socias, con Leticia Phillips, quien acumula dos décadas de experiencia en la capital estadounidense, y Gabriela Fontenele, con experiencia en el Departamento de Estado de los Estados Unidos, además de un equipo local dedicado a la operación.

BMJ tiene oficinas en Brasilia, Belo Horizonte, Buenos Aires, Río de Janeiro, São Paulo y en Washington, en 1717 Pennsylvania Avenue.

Contacto: [brasilia@bmj.com.br](mailto:brasilia@bmj.com.br) | [washington@bmj.com.br](mailto:washington@bmj.com.br)

**MEGATRADE**

# Seguí informado!

**Mira todo nuestro contenido  
también en digital**



**Ingresa a nuestro sitio web**

**[www.revistamegatrade.com.ar](http://www.revistamegatrade.com.ar)**