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

MEGATRADE

Año XXXV Nro. 418 Noviembre 2026
www.revistamegatrade.com.ar
@ReMegatrade

LO QUE DEJO EL CONGRESO DEL IIDM

Los temas claves del Derecho Marítimo



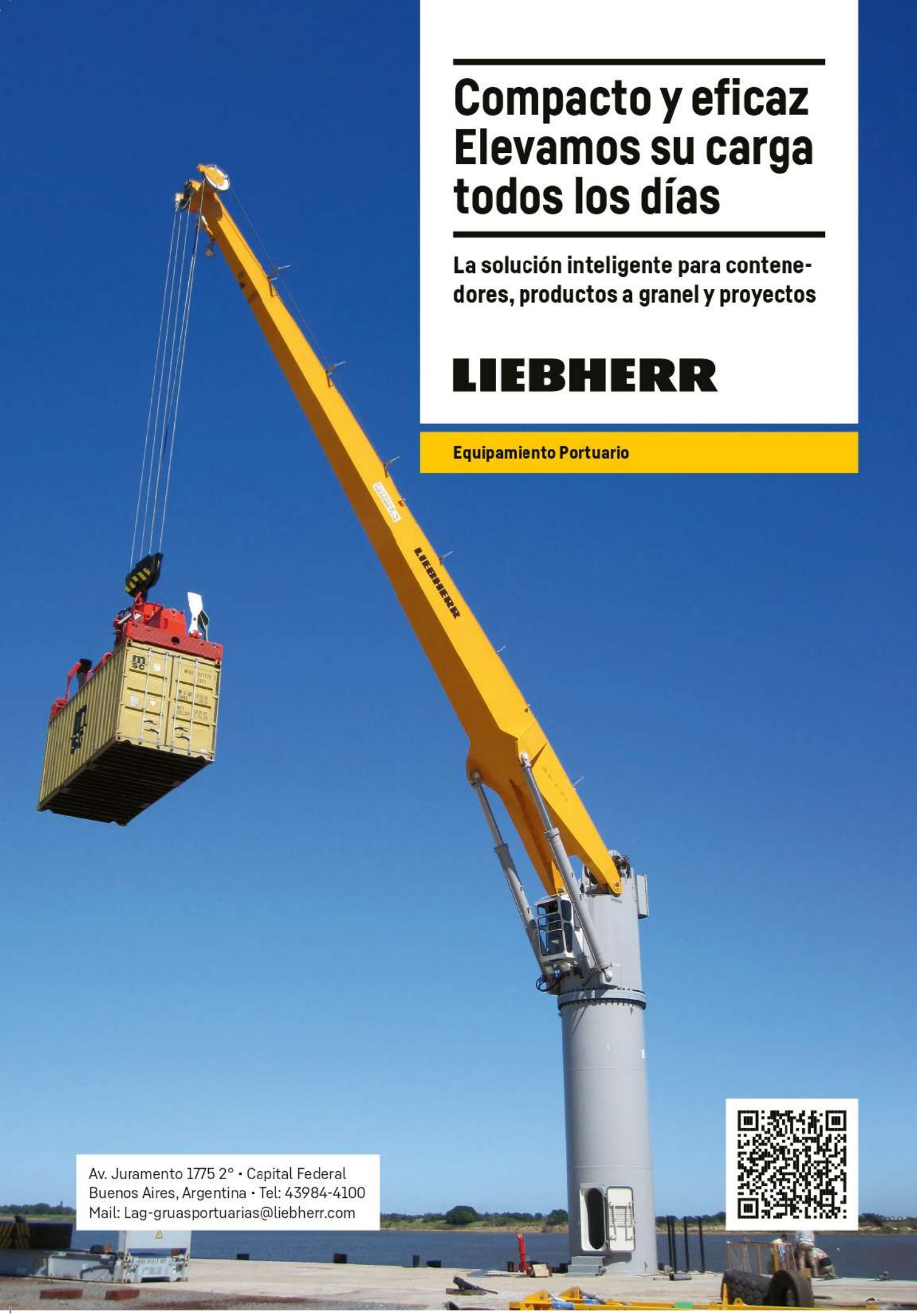
DEFINICIONES -O NO- EN EL CABOTAJE

LULA Y LA AGENDA DE COMERCIO REGIONAL E INTERNACIONAL DE BRASIL

DESPACHANTES DE ADUANA DEFIENDEN SU ROL

LOS COURIER CON MÁS CAPACIDAD A PARTIR DE LA TUC EN EZEIZA

EL RECONOCIMIENTO A LA ACCIÓN DE LOS PRÁCTICOS



Compacto y eficaz Elevamos su carga todos los días

La solución inteligente para contenedores, productos a granel y proyectos

LIEBHERR

Equipamiento Portuario

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

AAPA LATAM

EL PRINCIPAL **EVENTO PORTUARIO**
de AMÉRICA LATINA

LOS NEGOCIOS PORTUARIOS DE LA REGIÓN, TIENEN FECHA Y LUGAR

1 al 4 DIC **2026** **GUATEMALA**






The Westin Camino Real, Guatemala

Convocan AAPA LATAM | Autoridad Designada del Sistema Portuario Nacional Guatemala

Produce PR PORTS

www.aapalatam.org/congreso
congreso@aapalatam.org

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 XXXV **Nro 418**
Noviembre 2026

Director-Editor
Darío Kogan

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

Destacados

Informe de Situación - 5
Volviendo sobre el cabotaje; mitos que ya no son tanto y el offshore que se viene

Congreso del IIDM-7
Un foco en la necesidad de ratificar los Convenios Internacionales en materia de derecho marítimo

Análisis-18
Los desafios de Brasil en la agenda comercial regional e internacional

Encuentro -22
Unidad de los prácticos frente al intento de desvalorización de la actividad, experiencias internacionales y reconocimientos

Opinión-30
El Decreto 1529 de 2026: reglas claras para la continuidad de las concesiones portuarias en Colombia

Debate-33
Los Despachantes de Aduana volvieron a tener su semana de encuentro

Operadores-38
Inauguran la Terminal Única de Courier en Ezeiza



Volviendo sobre el cabotaje; mitos que ya no son tanto y el offshore que se viene

Por Dario Kogan



Los números oficiales marcan que en la campaña argentina 2025/2026 se registraron 171 millones de toneladas producidas desde el sector agrícola, lo que representa un hito histórico que también incluye a la superficie sembrada con 44,6 millones de hectáreas. La campaña anterior fue de 141 millones de toneladas. Según el Gobierno Nacional esto se da por las mejoras en las variables macroeconómicas, buenas condiciones de mercado y de inserción internacional de la Argentina, así como la inversión y el paquete tecnológico utilizado por los productores y buen acompañamiento del clima. Al mismo tiempo, se informa que el incremento porcentual de la producción es superior al del área, lo que señala la mejora en los rindes. Este es otro indicador del crecimiento del campo argentino en términos de incorporación de agricultura de precisión, organismos genéticamente modificados, así como en lo relativo a AgTech, maquinaria y riego, entre otras.

Pero como señala en un apunte un reconocido escritor, podríamos asimilar que la **Argentina tiene todo el pasado por delante.**

Así que esa positiva novedad del "campo", contrasta con los nuevos vaivenes en la macro y los fantasmas de siempre. Increíble mirado desde afuera. Pero afuera la mirada no parece dar certezas. Un día Trump se abraza con Xi Jinping -que quiere a los países lideres "estabilizando el mundo", raro- y al otro día le clava más aranceles.

Mitos pero no tanto

Las empresas tienen que trabajar en reducir los costos para hacer más eficiente su logística. A veces, los conceptos que se saben de una manera, en tiempos de cambios quedan relativizados.

Vemos el ejemplo de una armadora automotriz europea que opera una importante planta en México, con un potente proyecto para cambiar la logística de las exportaciones de vehículos finales a los EE.UU..

Pero lo central es que pasa de utilizar la navegación de corto alcance, al camión. Tradicionalmente el movimiento por barco de esos vehículos puede llevar entre 20 y 25 días para llegar al cliente. El nuevo proyecto es llevar esos vehículos por la frontera por camión, según la compañía, ofreciendo más flexibilidad para responder a la demanda en una era de cambios y reduciría los tiempos en 85% y los costos en 30%. Asimismo, la compañía pone en valor la digitalización para anticipar las disrupciones en las fronteras antes que las cargas salgan de su punto de origen, con una aplicación que provee visibilidad, por ejemplo, en exigencias de documentación, licencias de conducir y las condiciones de los vehículos, permitiendo a los agentes que intervienen resolver los potenciales problemas antes que las cargas lleguen a las fronteras. Incluyendo un sistema que permiten evaluar diferentes opciones para liberar componentes demorados, ayudando a los equipos logísticos a encontrar la solución más efectiva para bajar los costos. Con simulación de transporte alternativos y de escenarios de entrega, con decisiones más informadas y con más colaboración entre socios logísticos.

La provisión de baterías, por ejemplo, es un desafío para las automotrices; allí las dimensiones de los vehículos y las condiciones de carga y el peso de las baterías influenciarán el futuro de las estrategias de la logística.

Por eso, quedarse con conceptos tradicionales parece no ser la respuesta.

Cabotaje

Aquí seguimos con debates a modo de Tom y Jerry.

La media sanción de los cambios al régimen del cabotaje vuelve a poner en la mesa el antiguo debate sobre la afectación al trabajo que se genera en el mercado naviero argentino, que, al mismo tiempo, ha ido languideciendo a lo largo de los años.

Curiosamente, el proyecto aprobado en el Senado, excluye a los sectores de buques tanque y remolque, quizá lo único que hoy se mueve en bandera argentina o con esa condición y que depende de la demanda de las petroleras que quieren pagar menos. Afecta, por ejemplo, a la carga de contenedores.

Estarán dadas las condiciones para que las líneas internacionales se metan en el negocio local?.

Uno de los puntos que se mencionan como

objetivo de promoción del proyecto, es que las cargas del interior puedan aprovechar la bodega paraguaya que ya utiliza la hidrovía y poder salir desde los puertos del NEA y NOA. Cierta simplificación que llega desde los cargadores sobre el tema, desconociendo la mecánica del negocio del shipping, marca una alarma. Se puede confiar en referentes que sigan llamando *"transporte pluvial" al transporte fluvial?.* O es un mero error sin trascendencia.

Podrá el esquema del proyecto que tiene media sanción generar más bodega argentina que compita en los ríos?.

En su momento, también se planteaba la necesidad de un nuevo marco para las operaciones de los remolcadores y suppliers que operen en la zona del Golfo San Matías. Las nuevas embarcaciones de apoyo a los grandes buques vinculados a los proyectos off shore, vendrán del exterior y tienen otras dimensiones, fuerza y costos que los equipos que se utilizan habitualmente en nuestros puertos y ríos.

Se dice que más que enfrentar aranceles de importación y los impuestos, las empresas seguramente pedirán un waiver por diez años, operando los remolcadores con gente del exterior en principio y en un tiempo irán incorporando tripulantes locales. Allí no habría empresas en el país que se interpondrían a los waiver, porque no tienen la capacidad suficiente.

Por otro lado, el tema del cabotaje se debate hace años y dados los fracasos anteriores no parece de resolución inmediata sino se trabaja con inteligencia.

Desde que se trató de desregular esta actividad, quedó el espacio abierto para que los proyectos terminen judicializándose por navieras y gremios y no se apliquen. Precisamente, quienes manejaban con más prudencia la reforma del cabotaje, pensaban en este punto. Es común escuchar que si se quiere promover esta actividad, la presión impositiva debe ser eso: de promoción. Querer recaudar 0 de 0 no tiene sentido. Las pocas navieras locales ven que el sistema los deja afuera, pero insisten como hace años, en que cualquier reforma los tiene que tener en cuenta y debe ser progresiva, porque *"siempre estuvieron en el país, pagaron los impuestos aquí y tienen un derecho preexistente frente a los extranjeros"*. Así, aunque algunos actuando como sello de goma, han sido parte de la decadencia de la actividad.

Desde hace años, los operadores locales serios insisten en que no pueden operar con las condiciones actuales de costos laborales e impositivos. Por otro lado, si quieren entrar al nuevo régimen previsto en su momento por las medidas oficiales, deben indemnizar al personal, lo que implica varios millones de dólares, situación que no pueden asumir.

Los segmentos que quedan afuera del proyecto aprobado en el Senado, buscarán que los gremios adecuen sus demandas y que el Estado baje su presión impositiva.

Un tema que aplica hoy a diferencia de años anteriores, es la cierta estabilidad de costos. *"Antes se tiraba un valor de flete y no se sabía si ganabas o perdías, era imposible planificar, ahora hay que ser muy puntillosos con este tema"*, nos señala un operador local.

Frente a este régimen propuesto por el gobierno y aprobado por el Senado – *incluso esta involucrada gente que manejó muy mal el avance sobre el practicaje-* se buscan alternativas para el sector tanquero y de remolque que, como dijimos, están entre los que quedan afuera. Será un segundo registro en Ushuaia?. Vieja idea que ahora interesa al gobierno provincial, aunque no se sabe si entiende de qué se trata.

Off shore

Ya venimos señalando cierta demora en algunas definiciones por parte del gobierno de Río Negro respecto al desarrollo logístico de San Antonio Este, clave para el proyecto de exportación off shore que se viene. Miles de millones de dólares involucrados y aún sigue el esquema cerrado sobre cómo y quienes estarán involucrados en el negocio en tierra. También aparecen algunas dudas sobre la calidad de las decisiones que se toman desde las petroleras a la hora de poner la mejor gente calificada para definir los proyectos de obras. Por ejemplo, hay quien duda de porqué no se generó una salida más amplia de los ductos que traen la energía, más allá de un par de boyas, y que permitirían acceder a las distintas grandes embarcaciones de transformación off shore que se vienen en los próximos proyectos.

Podría esta decisión limitar la salida de la producción, teniendo en cuenta los volúmenes que se vienen?.

Hay sectores en energía que resultan interesantes para las empresas del exterior que ven a la Argentina como una oportunidad. De todas maneras, esta el riesgo que se den manejos que todavía hacen dudar. Por ejemplo, en proyectos donde se deben invertir muchos millones de dólares para incorporar equipos se lanzan concesiones increíblemente cortas, con el riesgo para el interesado de no poder continuar operando vencido el tiempo. Lo que puede llevar a situaciones poco transparentes, pero habituales en la Argentina.

Ciertas costumbres nunca se pierden y así el pasado sigue estando por delante.

COMERCIO INTERNACIONAL
Estudiá en ICBC Fundación

Destaques del Congreso anual del IIDM en Buenos Aires

Un foco en la necesidad de ratificar los Convenios Internacionales en materia de derecho marítimo

Cuestiones que hacen a las normativas internacionales y locales en materia de derrames de hidrocarburos, los mecanismos internacionales para la remoción de restos náufragos, los desafíos jurídicos de buques autónomos, la descarbonización del transporte marítimo y el desarrollo que genere el futuro de los puertos, la pesca y la industria oil and gas, la educación y formación marítima y las hidrovías internacionales; fueron algunos de los temas que se analizaron durante el 27º Congreso Internacional de Derecho Marítimo del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo, en Buenos Aires.

El encuentro, que tuvo gran suceso y recibió a los miembros del Instituto de todo el Continente y Europa, fue organizado por la rama Argentina del IIDM, - con un gran trabajo del comité organizador- y no fue solo un debate normativo de abogados marítimistas, sino que también estuvo involucrada toda la cadena de la actividad naviera y portuaria tanto pública como privada y de soporte a la industria.

En la apertura, realizada por el presidente del IIDM, Erik Oms, estuvieron presentes, entre otros, el prefecto nacional naval Prefecto General Guillermo José Giménez Pérez, y la directora adjunta y jefa del departamento de reclamaciones de la FIDAC, (Fondos Internacionales de Indemnización de Daños Debidos a Contaminación por Hidrocarburos) Liliana Monsalve, además de los miembros del IIDM de los distintos países, representantes diplomáticos, autoridades regionales, organismos internacionales, instituciones académicas, cámaras





empresariales y entidades del sector marítimo y portuario. Allí se destacó el mensaje del secretario general de la OMI, Arsenio Dominguez;- *en la foto*- de la presidenta del Comité Marítimo Internacional, Ann Fenech y del secretario de la CIP OEA, Jorge Durán.

En la apertura, Erik Oms señaló: *"El Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo nació con una vocación clara, constituir un espacio de integración, intercambio y cooperación entre los profesionales del*



derecho marítimo iberoamericano. A lo largo de su historia, el IIDM ha constituido una presencia internacional, consolidando sus ramas nacionales y promoviendo el encuentro entre abogados, académicos, autoridades, profesionales de la navegación, de representantes de los puertos y la industria marítima. Nuestro instituto ha sabido mantener una identidad propia, entender que el derecho marítimo no puede desarrollarse aislado de la realidad y la actividad que lo regula. Por eso, nuestro objetivo ha sido siempre acercar la teoría jurídica a la práctica, promover el debate y contribuir a encontrar soluciones frente a los desafíos de una industria esencial para el comercio internacional. En ese camino, nuestra relación con los organismos internacionales constituye uno de los pilares fundamentales de nuestra actividad, como lo es con la Organización Marítima Internacional, el Comité Marítimo Internacional, donde el IIDM es miembro del consejo consultivo, FIDAC, CIP OEA o COCATRAM. Estos vínculos no son meramente institucionales, representan una oportunidad concreta para participar en los debates institucionales, intercambiar experiencias y contribuir al desarrollo de un marco jurídico moderno, eficiente y acorde a las necesidades de nuestros tiempos. El congreso que hoy inauguramos es una expresión concreta de esa vocación", señaló.

Destacó además que los temas analizados durante las tres jornadas del encuentro implican cuestiones de enorme actualidad y trascendencia para el futuro de la actividad en materia jurídica, desde derrames de hidrocarburos, remoción de restos náufragos, buques autónomos, la descarbonización, la pesca y Oil & gas, formación marítima e hidrovías. *"Todos ellos son temas que nos obligan a pensar el futuro, pero también a revisar nuestras normas, nuestras instituciones y nuestras prácticas"*, dijo Oms, - *en la foto*-.

Agregó que se está atravesando una transformación profunda de la industria











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.

MAERSK

ALL THE WAY

marítima. *"La innovación tecnológica, las nuevas exigencias ambientales, la transición energética y la evolución del comercio internacional plantean desafíos que requieren respuestas jurídicas coordinadas, cooperación internacional y, fundamentalmente, espacios de diálogo como este. Estos cambios plantean importantes desafíos jurídicos y requieren un diálogo permanente entre las instituciones internacionales, los gobiernos, los profesionales del derecho y todos los actores de la industria marítima. En este contexto, el trabajo de la IIDM adquiere especial relevancia al constituir un espacio de encuentro y reflexión para la comunidad marítima de Iberoamérica y al contribuir al fortalecimiento de los vínculos con las instituciones marítimas internacionales. Nuestras respuestas no pueden construirse de manera aislada. El futuro del derecho marítimo dependerá de nuestra capacidad para trabajar duro, integrar conocimientos, fortalecer nuestras instituciones y constituir consensos más allá de nuestras fronteras.",* cerró.



Entre el análisis de los distintos paneles se destacó la sesión de derrames de hidrocarburos, donde participaron José Vicente Guzmán (IIDM Colombia); Sebastián Trigub (PANDI Liquidadores); José Dos Santos (PNA) y Guillermo Splendido (Meridian Group). Allí se dió la presentación especial de Liliana Monsalve (FIDAC).

En la sesión sobre Restos Náufragos moderada por Florencia Sciarra (IIDM Uruguay), se destacó la presentación de Mauricio Garrido de (T&T Salvage), con un panel integrado por Carlos Paz (RN Salvamento); Tomás de Antoni (Simonsen); Carlos Elizaran (Clean Sea S.A.); Carmen Codes (IIDM España) y Bernardo Méndez Vianna (IIDM Brasil).



En estas páginas detallamos algunos de los conceptos de estas dos sesiones.
Asimismo, en la sesión sobre puertos, moderada por Mariano Ángel Gendra Gigena (IIDM Argentina), hubo una presentación especial de las autoridades portuarias de Guatemala, vinculada al inminente congreso AAPA LATAM en dicho país, con el titular de AAPA LATAM, Juan Duarte y Willy López Paredes (COCATRAM y Autoridad Designada del Sistema Portuario Nacional de Guatemala) - *en la foto a la der.-,* donde participó Francisco Peleteiro (España).
En la sesión sobre educación y formación marítima, moderada por Nélida Angelotti (IIDM Argentina) participaron Ignacio Leonardi (Fundación Mundo Puerto); Jesús Menacho (IIDM Perú); Carolina Romero (WMU), Magdalena Santos (Presidente Red MAMLa).
En la sesión sobre temas fundamentales del derecho marítimo, hubo un homenaje a los fundadores del IIDM a cargo de Marc de Man (IIDM Canadá) un experimentado maritimista del sector, con fuertes lazos con América Latina- *en la foto a la derecha-.*
En el panel de Hidrovías internacionales - *en la foto arriba al centro-* que tuvo como moderador a Mariano Vergara (Embajador, ex Jefe de Delegación Argentina ante Hidrovía – CIH, hoy asesor de la ANPyN)-, hizo una presentación especial Alfredo Sesé (Bolsa de Comercio de Rosario) sobre las capacidades del polo exportador de granos y subproductos del Gran Rosario, que volvió a su lugar líder a nivel mundial. Asimismo,











expusieron Mónica Ageitos (IIDM Uruguay y presidenta del Centro de Navegación); Fernando Beconi (IIDM Paraguay), Julio Peña Acevedo (IIDM Venezuela) y Mariano Álvarez Wagner, Secretario Ejecutivo del CIH.

En el panel de Pesca, moderado por Ignacio Penco (IIDM Argentina), hizo una presentación especial Juan Antonio López Cazorla, Subsecretario de Recursos Acuáticos y Pesca de la Nación y expusieron Carlos González (IIDM Reino Unido), Juan Antonio Infiesta (IIDM España) y la Prefecto Principal Mariana Herminia.

En el panel sobre descarbonización moderado por Javier Alvarez (IIDM Argentina), expusieron Carlos Salinas (IIDM España); Miquel Roca (IIDM Reino Unido) y Verónica Geese (Ex Secretaria de Estado de la Energía, Provincia de Santa Fe) y en materia de buques autónomos, en el panel moderado por Katerina Vuskovic (IIDM Perú), expusieron Henri Najjar (IIDM Francia); Luis Lucas (IIDM Rep. Dominicana) y Alejandro Sciarra Caubarrere (IIDM Uruguay)- *en la foto arriba al centro-,*

En la jornada de cierre, en la sesión sobre plataformas offshore, moderada por Aida García de Diego Álvarez (IIDM Panamá), hizo una exposición especial Marcelo Ríos



(TotalEnergies) y participaron Débora Aramayo (IIDM Argentina); Alessander Lopes Pinto (IIDM Brasil), Gonzalo Mera Truffini (XMIS) y María Grazia Blanco (IIDM Venezuela).

Finalmente, en la sesión sobre Oil & Gas, moderada por Angélica Herrera (IIDM Colombia), expuso Kenna Bravo, de GNL Global.

El encuentro tuvo el cierre de Erik Oms y Gabrielle Caldas del American Bureau of Shipping (ABS).

Presentaciones

Ann Fenech, presidenta del Comité Marítimo Internacional (CMI), - *en la foto arriba a la derecha-* destacó que el trabajo de la organización siempre apunta a unificar el derecho marítimo, todo un desafío teniendo en cuenta que en el negocio hay muchas jurisdicciones. De allí resaltó que para el CMI es clave el



IIDM como su voz en América Latina. *"Tal como lo marca la OMI, el mar no reconoce fronteras jurídicas",* dijo.

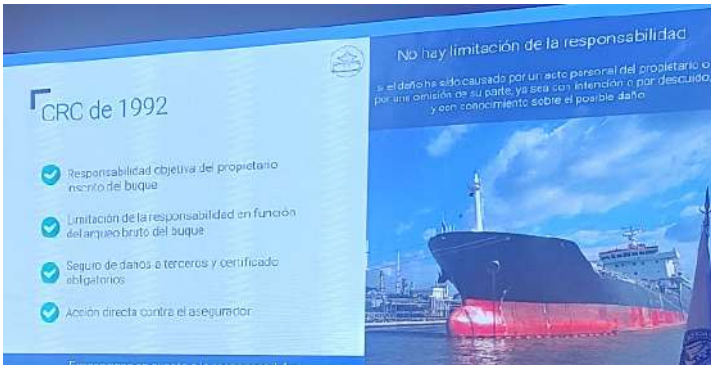
Asimismo, la directiva, invitó a los participantes a la próxima conferencia anual del CMI de Valencia en abril del próximo año.

Uno de los destaques del Congreso fue la presentación de Liliana Monsalve de FIDAC - *en la foto abajo-* quien detalló los



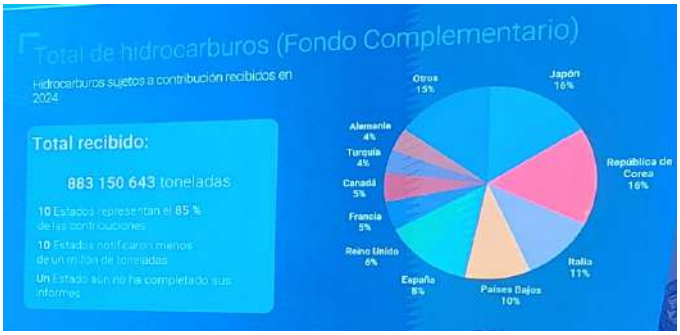


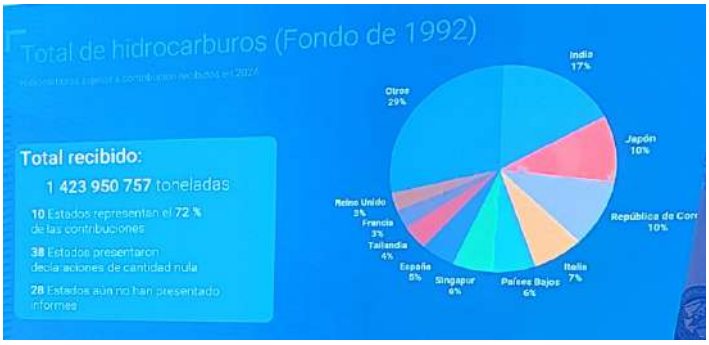
convenios que tienen que ver con los fondos de resarcimiento ante los derrames.
Destacó que FIDAC tiene su sede en Londres, en el mismo edificio de la OMI y que el sistema de fondeo como respuesta a derrames por el transporte de hidrocarburos se inició hace unos 60 años, con grandes buques transportando grandes volúmenes de productos persistentes y así grandes riesgos.
El primer gran incidente fue el de Torrey Canyon en 1967 y que encontró a la comunidad internacional algo desprevenida.
De hecho, dijo Monsalve, las víctimas no sabían adónde y a quién hacer el reclamo.
Allí, la comunidad internacional a través de la OMI comienza a pensar en las convenciones que puedan proteger a las víctimas de los siniestros por polución, que es el principal objetivo de la creación del Fondo.
Hay dos intereses principales en esta actividad, dijo, el barco que lleva la carga de productos persistentes y la carga en sí. *"La comunidad internacional trató de proponer un marco de mayor justicia en el manejo de este tipo de siniestros y cómo ayudar a las víctimas. Más allá de la acción sobre el buque, la industria petrolera decidió colaborar con un Fondo que precisamente viene de las empresas que importan productos persistentes en los países que ratifican el convenio"*, explicó. Así que además de la primera respuesta del barco con su seguro; si se pasa del límite se llega a los fondos con el objetivo de indemnizar a las víctimas de daños o de contaminación.



Los costos se reparten entre los dos intereses prioritarios en la navegación. *"Las víctimas de la contaminación van a ser tratadas igualmente en todas partes y se asegura un tratamiento equitativo para todas las víctimas, es decir que un pescador de aguas contaminadas que se ve afectado por la contaminación en Filipinas, sienta que será tratado de la misma forma que otro en Canadá"*, dijo la especialista.
En materia de responsabilidad, Monsalve señaló que el barco que produce el daño tiene que responder más allá de tener o no la culpa, claro que con una limitación que dependerá del tonelaje. Se hace una diferencia en cuanto al arqueo entre los más pequeños y los de 150.000 tons. y más allá se mantiene el mismo límite medido en derechos especiales de giro.
Hay un Fondo que ha sido ratificado por 124 países y un Protocolo con un Fondo Complementario para el que supera ese dinero, con 34 países que lo han ratificado. Se trata de "una bolsa de dinero más grande" para un país que importa más o menos 1 millón de toneladas de producto persistente.
Advierte que hay países que tienen un régimen propio como Estados Unidos o China y también hay excepciones en Latinoamérica.
Resaltó también que últimamente, los problemas del Fondo tienen más que ver con buques pequeños que van por la vida sin seguro, y sin tener una buena condición.
Obviamente, hoy la sociedad es mucho menos tolerante a cuestiones de polución.
Pero más aún el riesgo se da en la llamada flota en las sombras – como la rusa-, con barcos que están tratando de evadir las sanciones aplicadas a algunos países con el petróleo abordo. Da alguna manera, el Fondo está haciendo de seguro de estas flotas. Pero advierte la especialista, que ante un siniestro, en la medida en que el país haya ratificado la convención, el Fondo interviene, incluso si no se identifica claramente el buque que generó un derrame, salvo que el daño haya tenido que ver con situaciones de guerra, fuerza mayor, sabotaje o negligencia de una autoridad.
Advierte además, que el armador no puede limitar cuando el daño ha sido causado por un acto personal o por una omisión de su parte, ya sea con intención o por descuido y con conocimiento sobre el posible daño.
"Esta iniciativa internacional ha funcionado bien y han pagado más o menos 150 siniestros desde que el sistema se implementó. No se trata de no pagar, el objetivo es ayudar a las comunidades afectadas a reconstruirse", dijo.







Cómo es el cálculo matemático en cuánto a la forma que se paga por tonelaje?. Primero se hace un cálculo de lo que se necesita y se divide por la cantidad total de hidrocarburos sujetos a contribuciones recibidas por los miembros en el año anterior y esto se multiplica por el tonelaje importado.

Respecto al Fondo del '92, actualmente el país que más contribuye es India y lo sigue Japón que era líder hasta hace poco tiempo.

Cómo opera el Fondo cuando hay un siniestro significativo?. Normalmente se nombran abogados y expertos técnicos locales e internacionales y se abre una suerte de oficina en el lugar. Esto es para proteger a las víctimas, dijo Monsalve. *"Se entrevista a los afectados locales para conocer de primera mano su situación, algo fundamental, nos reunimos con las autoridades, visitamos los sitios afectados y obviamente informamos al Comité de FIDAC"*, añade. Hay una tarea administrativa de FIDAC, donde se reciben los informes, se decide el nivel de pagos, evalúan las reclamaciones, que son las actividades de limpieza y medidas preventivas con asesores que analizan lo justo de cada pago. *"No negociamos, pagamos lo justo, se cubren los daños y en algunos casos estudios posteriores que tienen que ver con el daño al medio ambiente y luego se encaran programas de eventual restauración. La reparación se hace en la medida en que haya una relación de causalidad entre el siniestro y el daño. Se trata de llegar a un acuerdo amistoso porque ir a las cortes demora mucho tiempo. De hecho todavía están vivas algunas demandas del caso del Prestige que tiene 25 años"*, explicó.

Añadió que se puede reclamar hasta tres años después del siniestro, pero hay extensiones al doble si el daño aparece más tarde. La caducidad es más corta que en el caso de los clubs de P&I.

En cuanto al convenio SNP, que va a entrar en vigor en un año, es más amplio por el riesgo del transporte de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas para la pérdida de vida o lesiones personales, daños materiales o al medio ambiente. Son unas 6000 la cantidad de sustancias que están incluidas, aunque unas pocas las que más se transportan por el medio marítimo. Señaló la directiva que en estos momentos se está trabajando para hacerlo lo más accesible posible para la recaudación de las contribuciones.

La gran diferencia de esta convención es que también cubre lesiones personales, por ejemplo, en elementos nocivos en el aire o que contaminan de diferentes maneras. Además, se extiende el tiempo para hacer los reclamos a un máximo de 10 años. El total que va a tener el Fondo son 250 millones de derechos especiales de giro y sólo cubre la carga que va a granel, no en contenedores.

Ha sido ratificado por 13 países, como Noruega, Alemania, Canadá, Turquía, Francia, Países Bajos, Dinamarca, Bélgica, Suecia.

Como conclusión, Monsalve destacó que el régimen internacional de indemnización ha sido de un éxito indiscutible, con más de 823 millones de libras pagados desde 1978 con la intervención de FIDAC en 155 siniestros. Y su importancia sigue siendo clave porque el riesgo que se produzcan siniestros se mantiene.

En el panel sobre hidrocarburos; - *abajo en la foto*- José Dos Santos, director de policía de seguridad y de protección ambiental de la PNA, destacó el trabajo de la organización en materia de prevención de siniestros. *"Ningún buque, ni tripulación puede zarpar, sin la autorización de la PNA. No puede haber incidente sin investigación"*, dijo. Tener las certificaciones no es un trámite, es cumplir con la normativa internacional, agregó y destacó la importancia de tener reglas claras; *"la seguridad se logra con normas, instituciones sólidas y compromiso permanente. El derecho marítimo se hace entre los que legislan, aplican y los que viven día a día la actividad"*, cerró.



Por su parte, Guillermo Splendido, de Meridian – empresa que viene recientemente de ganar una licitación para proveer de remolcadores a uno de los proyectos offshore en el Golfo San Matías-, destacó que cuando hay un incidente lo primero que se hace es controlar la contingencia, si es que el buque todavía está en riesgo, estabilizar su situación, proteger la vida humana y salir a prevenir o minimizar el daño al medio ambiente, procurando su más rápida y efectiva limpieza. *"Lo más importante es la respuesta inmediata por el efecto que el movimiento del mar genera en su potencial expansión",* dice.

Sebastián Trigub de Pandi Liquidadores, señaló durante el panel, que ante un siniestro hay que alinear los intereses de los armadores a través de los clubes de P&I con los de la autoridad marítima. Eso implica poner muchos recursos al servicio de este objetivo, utilizando a la gente más experimentada dentro de cada uno de los clubes y allí el corresponsal es como sus ojos y oídos en cada una de las áreas donde opera, coordinando las acciones, siendo de los principales enlaces entre el armador, el club, la autoridad marítima y el resto de la industria, dependiendo del siniestro, también participarán abogados de las partes, de otros seguros – el Grupo Internacional, por ejemplo-, desde ITOF, empresas de salvamento, con el manejo del spill manager, etc.

El ejecutivo recordó que más de 90% del tonelaje mundial esta asegurado por uno de los 12 clubs o mutuales. *"Cuando hay un incidente, es importante trabajar en conjunto con todos los actores para actuar rápido y hacer un control de costos en el momento. Así hace unos años, el Grupo Internacional lanzó un programa para acercarse a todas las autoridades marítimas de los principales países costeros para firmar un memorando de entendimiento para una mejor gestión y el manejo de grandes siniestros",* añadió Trigub.

Precisamente, en 2019, como corresponsal de los clubes, su empresa firmó ese convenio con PNA, lo que implica ejercicios y trabajos de forma de asegurar una respuesta eficaz*, "el club interviene desde el principio para asegurarse la respuesta más rápida, más efectiva y más proporcional respecto a lo que fue el incidente",* cerró.

Por su parte, José Vicente Guzmán del IIDM de Colombia, destacó la necesidad que los países sean parte de los Convenios como los del Fondo. Colombia viene tomando este paso en los últimos tiempos, dijo, y resulta importante ya que el país ha crecido muy fuerte en exportación pero más aún en importación de hidrocarburos, con unos U$2700 millones anuales. De hecho, dijo, en 2031 la mitad de la energía del país será importada, con un fuerte crecimiento de GNL.

Respecto a la situación que se viene de movimiento de buques en la zona del Golfo San Matías; durante el panel se señaló que hoy todavía no están dadas las condiciones para responder a un gran incidente en la zona. Se hace necesario invertir en el puerto de SAE, que no puede recibir más de dos buques, hay limitación de marea, con embarcaciones que tienen que estar 30/60 días en espera. *"No sólo es falta de infraestructura sino también de capacidad de provisión"*, dijeron.

Restos Náufragos

En la sesión vinculada a restos náufragos; en su presentación, Mauricio Garrido de T&T Salvage, advirtió que el sector naviero es tradicionalmente "introvertido" y no da a conocer su extraordinario aporte al comercio y a la sociedad en general. *"Recién en la pandemia, tuvo su reconocimiento"*, dijo. Esto también hace



que los Estados actúen en forma reactiva y no preventiva a la hora de los siniestros. Añadió como ejemplo, la sanción del OPA 90 en EE.UU. a partir del desastre del Exxon Valdez. Una solución que se lanzó en tres semanas y que hasta hoy funciona muy bien en ese país. Claro que exige una gran estructura de prevención y respuesta. Por ejemplo, en caso de un siniestro exige respuesta de 60 minutos a 48 horas, contar con 30 bases en distintos puertos y entre las sanciones que plantea, por ejemplo, es que no hay limitaciones de responsabilidad para el buque si se violaron las medidas de seguridad. Un elemento fundamental, dijo Garrido, - *en la foto a la derecha*- es que se obliga a las navieras a contar con un precontrato de salvamento.

Destacó que hoy se está dando un gran problema en el mercado marítimo con los incendios en portacontenedores ya que mucho de los cargadores no declaran los productos peligrosos, y en estos casos 5 de cada 7 buques terminan en pérdidas totales. El directivo se pregunta si esto se da porque el capitán esta en otra cosa o esta estresado. No hay que olvidar que hoy se mueven buques de 430 mts. con 18 tripulantes que recorren el barco con scooters. En la comparativa, dijo, en los ´50 un buque estaba en puerto haciendo estiba durante tres semanas, hoy se va en 24 horas.

Señaló por otro lado que, en muchos casos en un siniestro hay intereses encontrados, por ejemplo, quizá el salvamentista que quiere sacar el buque, ve que otra empresa le interesa poner más barreras. *"Es necesario integrar la prevención con la respuesta, que el sector público facilite y que la percepción del riesgo sea la misma"*, cerró.

Durante el panel sobre restos náufragos - *en la foto abajo a la derecha-,* Carlos Paz, fundador de RN Salvamento y miembro del Comité directivo de la ISU, -organización mundial de empresas de salvamento-, señaló la importancia que pueden tener los pre contratos entre navieras y empresas de salvamento, ya que ayudan muchísimo a acortar los tiempos para poder encarar el rescate al momento de un siniestro y que va en detrimento del daño que va a producir ese salvamento, o la posibilidad que un resto náufrago termine en una remoción de restos. En la Argentina, dijo, pega negativamente el hecho de que la ley hoy no considera – o lo hace en forma muy transicional- a los restos náufragos como pasivos ambientales. Precisamente resaltó que así, cualquier salvamento o cualquier abandono de restos, termina convirtiéndose en un pasivo operativo o en un pasivo ambiental. Destacó la necesidad de que las navieras tengan un plan en caso de siniestro, porque el pasivo ambiental se puede dar, aunque no derramen combustible. Ocurre mucho con las barcazas que cargan el mineral de hierro o granos, que no son consideradas contaminantes, pero, sin embargo, las concentraciones de mineral de hierro o de más de 300 m cúbicos en un solo punto, cambian la composición química del agua y eso modifica la naturaleza de las cosas, dijo.



Se mencionó la reciente ratificación del Convenio de Nairobi sobre remoción de restos náufragos y allí desde el panel se señaló que un error grande es que se haya aprobado sólo para la ZEE y no para el inland cuando, por ejemplo, la hidrovia Paraná Paraguay tiene un régimen de aguas internacionales con mil cascos hundidos pero que no se pueden remover, *"porque el abandono no tiene consecuencias"*, remarcó Paz.

Los panelistas coincidieron en la necesidad de que los armadores y los gobiernos encuentren un punto de consenso para que en cada siniestro las embarcaciones no terminen convirtiéndose en restos y promoviendo que el valor asegurado se convierta en una pérdida total.

También se destacó que en el caso de un siniestro, muchos problemas para responder tienen que ver con la burocracia estatal y las dudas del armador.

Algo que no es muy conocido para el de afuera, que es que para estas empresas, todo lo que es respuesta de emergencia, cuanto más rápida y con mayores medios se hacen, genera un mayor costo. Esto al mismo tiempo, puede llevar a la reacción de los que están vinculados al siniestro, pensando en declarar una pérdida total.

Respecto a las tarifas del salvamento, señaló Paz que muchas veces, no se considera la estructura de disposición que es el mayor costo de una empresa dedicada al salvamento. Precisamente es un pasivo operativo puesto a disposición de un sistema que no está pagando nadie y que en un momento necesita ser activado por su inmediatez.

"Eso tiene que estar contemplado en alguna parte del valor de lo cotizado. Entonces, muchas veces el valor específico que se mira es muy relativo, porque no se ve el valor de oportunidad de tener una



estructura a disposición, equipamiento, personal capacitado y disponibilidad de reacción. Eso tiene un costo y en algún lado tiene que estar volcado, de forma que las empresas de salvamente estén preparadas para responder", explicó.

Por su parte, Carmen Codes del (IIDM España) y Bernardo Méndez Vianna del IIDM de Brasil y representante de Latinoamérica en el CMI, dieron su opinión sobre la figura del responsable de encarar los trabajos de remoción de restos náufragos en sus países. En España hay dos legislaciones, de navegación y de puertos y marina mercante, que hablan sobre la figura de remoción y de extracción que no necesariamente tiene que ser el armador o el buque, - allí dijo hay cierta confusión sobre la materia en España- pero es quien lo explota comercialmente; pero también al consignatario y al asegurador en forma solidaria. También hay una diferencia entre si hay o no un riesgo a la navegación y de contaminación, en cuanto a que la remoción es obligatoria o voluntaria.

Por su parte, Vianna destacó tres fundamentos de la convención de restos náufragos que busca: unificar los criterios jurídicos, la responsabilidad del armador, la necesidad de una garantía que da un seguro y que se puede accionar sobre ella. También resaltó el valor de las Convenciones Internacionales y los Fondos ante los derrames que funcionan como una especie de seguro para los Estados, porque cada vez que hay un siniestro y hay un derrame, aquellos tienen que incurrir en una cantidad de gastos para poder resolver los problemas que se generan. *"Es muy bueno contar con un respaldo financiero si el país afectado que sufre el daño, ha ratificado las convenciones y fondos internacionales"*, dijo.

Más allá del Congreso del IIDM

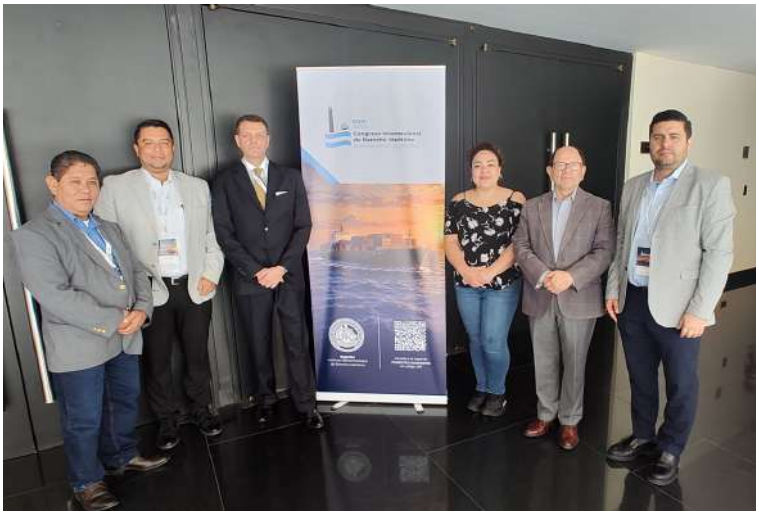




Durante la Cena de Gala del Congreso, el presidente del IIDM, Erik Oms, junto al representante del CMI en Latinoamérica, Bernardo Méndez Vianna y la representante de FIDAC, Liliana Monsalve.

Abajo a la izq. la delegación de Guatemala que participó del Congreso- incluyendo al embajador en Argentina, Iván Espinoza Farfan- que promovieron el Congreso de AAPA LATAM que tiene lugar por estos días en aquél país centroamericano, junto a Mariano Gendra Gigena, miembro del IIDM de Argentina.

Abajo a la der. operadores navieros locales, Marcelo Sibioni de Maruba, Gustavo de la Sota, de Meridian Group y Gabriel Bachiega de La Plata Remolques.





ITF preocupada por la media sanción de proyecto de reforma del cabotaje en el Senado

La Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF), a la que pertenecen los sindicatos argentinos de los sectores marítimo y de la navegación interior, envío una nota al Senado de la Nación ante la media sanción de la nueva legislación de cabotaje, estableciendo su posición al respecto.

En la nota que lleva la firma de su secretario general, Stephen Cotton, la ITF señala su preocupación por el proyecto y por sus efectos sobre el empleo, las condiciones de trabajo y la soberanía del país. *"La política aprobada por la ITF a través de sus sindicatos afiliados defiende la preservación del cabotaje nacional, el respeto a las condiciones de trabajo locales y el derecho de la gente de mar argentina a tener oportunidades de empleo en su propio país. Toda embarcación que opere en el cabotaje marítimo o fluvial o en actividades costa afuera bajo jurisdicción argentina debe respetar los salarios, las condiciones de trabajo y las protecciones sociales más favorables garantizados por la legislación argentina y la negociación colectiva, cualquiera sea su pabellón o la nacionalidad de la tripulación. Las normas laborales internacionales aplicables a la navegación internacional establecen un piso mínimo. En las operaciones en aguas bajo jurisdicción argentina deben preservarse las condiciones nacionales más favorables"*, dice la ITF.

Añade que *"Una flota nacional con tripulaciones calificadas le permite a Argentina mantener rutas esenciales y asegurar el abastecimiento y la logística de los que depende la seguridad alimentaria y energética de su población. Si la apertura del mercado desplaza a buques y tripulaciones argentinos, la disponibilidad de embarcaciones y la continuidad de los servicios podrían quedar condicionadas a las decisiones comerciales de operadores extranjeros sobre qué rutas atender y cuánta capacidad ofrecer. Ese riesgo es especialmente importante en un sector en el que muchos países apoyan a sus marinas mercantes con subsidios, incentivos fiscales y financiamiento público. Entre los propios vecinos de Argentina hay ejemplos importantes de políticas de protección de la flota y del empleo marítimo nacional. Si la apertura del mercado interno debilita la flota argentina, el país corre el riesgo de depender de servicios prestados por operadores que se benefician de las políticas de incentivo de otros países"*.

Finalmente señala que *"la aprobación del proyecto sentaría un precedente sumamente negativo para el sector marítimo mundial. Permitir que buques de distintos pabellones compitan por las mismas cargas nacionales bajo regímenes laborales diferentes abriría la puerta a una competencia basada en la reducción de salarios y protecciones sociales. Esto aumentaría la presión sobre el empleo y sobre las condiciones de trabajo conquistadas a lo largo de décadas de negociación colectiva en Argentina y en otros países. En este contexto, la ITF expresa su pleno apoyo a sus sindicatos afiliados de los sectores marítimo y de la navegación interior de Argentina en su defensa del cabotaje marítimo y fluvial con embarcaciones y trabajadores nacionales, de la capacidad del país para sostener su propia marina mercante y del derecho de los trabajadores a conservar las condiciones más favorables garantizadas por la legislación nacional y la negociación colectiva"*.



CADEFIP
CÁMARA DE DEPÓSITOS FISCALES PRIVADOS

Potenciamos el comercio exterior en todo el país

Trazabilidad, resguardo, flexibilidad y optimización de costos

www.cadefip.ar info@cadefip.ar

Los desafios de Brasil en la agenda comercial regional e internacional

La confirmación que Brasil no invita al presidente argentino a la asunción de Lula y que se confirma el retiro de su embajador en Buenos Aires, lleva a serios interrogantes sobre cómo avanzará la agenda brasileña en la relación bilateral. Es verdad que falta contacto político al más alto nivel. *"La relación en el sector público entre ambos países, viene más demorada y especialmente la relación entre los presidentes no es buena, pero el resto avanza bien, hay muchas empresas argentinas que ingresan a Brasil y en Brasil hay algunos sectores que tienen interés en invertir en Argentina, sobre todo en minería"*, agrega una fuente experta en negocios bilaterales. Por ejemplo, no se ven conflictos entre Argentina y Brasil por frenos en licencias de importación como pasó en la administración anterior.

Consultado algunos especialistas, señalan que el gobierno brasileño tiene muchos desafíos internos, porque la situación fiscal para el año que viene va a estar complicada y se esta implementando una reforma en esta materia. En el frente externo, lo que más preocupa son los problemas de aranceles que planteó EE.UU. especialmente con algunos sectores que están bastante afectados, como calzado, muebles, acero, cobre, varios de los cuales tienen a Estados Unidos como el mercado más importante.

El gobierno de Lula quiere negociar, nos dicen, pero algunas de las demandas de Estados Unidos son bastante complicadas y dependen del Congreso para avanzar.

La relación con EE.UU. es tensa, pero se logran avances. Por ejemplo, se sacó de la discusión el café soluble, así como el mineral de hierro. En realidad, mirando los datos, hoy los aranceles de EE.UU. afectan 4% de las exportaciones brasileñas. Varios de los productos centrales en el comercio como café, jugo de naranja, carne, no están tan afectados; pero les pega fuerte a algunos sectores en particular. En calzado y muebles se vende mucho en el mercado interno, pero algunas empresas del sur de Brasil exportan básicamente a EE.UU. Esto hace que la presión de la industria brasileña no sea tan fuerte y que algunas demandas americanas no sean respondidas por Brasil, como es el caso de la minería y que depende de la aprobación del Congreso.

Además, como dijimos, Lula tiene otras prioridades internas, nombramientos de jueces, en agencias de regulación, reglamentar cuestiones de medio ambiente y sustentabilidad y descarbonización.

Se sabe que más allá del crecimiento de la oposición en el Congreso y en los gobiernos estaduales, Lula siempre ha tenido una gran cintura política porque ha estado acostumbrado a manejarse en minoría y negociar con el centro y en este caso con la derecha que ha crecido



sobre ese centro.

La pregunta pasa ahora por el futuro de los acuerdos comerciales de la región.

Un especialista nos dice que hoy se ven muchos acuerdos bilaterales, y el Mercosur en particular avanza con acuerdos con Canadá y con Emiratos Árabes. Es decir, más allá de la dificultad en la coordinación en el Mercosur, de todas formas hay un interés de ir hacia una diversificación comercial.

Se reconoce que un tema que complica es la diferencia entre los países en el calendario electoral y esto acaba retrasando la formación de los equipos responsables en cada tema.

Precisamente otra cuestión que afecta a Brasil tiene que ver con las medidas restrictivas de Europa respecto a la deforestación que esta pegando en la exportación de carnes. Allí, nos dice un experto, el sector privado debe acompañar este debate y prepararse para que no se conviertan en una barrera, porque van a venir más reglas. De todos



modos, a partir del acuerdo entre Mercosur y la UE, las exportaciones de Brasil a Europa han crecido 60%, pero en los productos que ya se exportaban. El resto no será inmediato.

"Cada producto tiene su supply chain y sus secretos comerciales. Las empresas tienen que prepararse, no es cuestión de que hoy en día se firma un acuerdo y ya está el mercado para entrar. Las empresas deben seguir la información, por ejemplo, sobre qué acuerdos se hicieron con terceros países porque esto afecta también al Mercosur. Es muy común que las empresas de la región vean todo al corto plazo, cuando en realidad para algunos sectores se tendría que pensar en 10 años", recomienda un viejo negociador.

Y en que queda la OMC en este laberinto?. Curiosamente, nos dice, a nivel de OMC hay cosas que se están moviendo. Por ejemplo, más allá de que el esquema de solución de disputas esta parado, en el sistema paralelo, donde se encuentran unos 60 países, hay acuerdos para decidir los conflictos en primera instancia, con el compromiso de no apelar. Incluso EE.UU. alejado de la OMC, esta de acuerdo en avanzar en un convenio de comercio digital.

El experto nos dice que el mundo se adapta a los cambios, pero la gran verdad es que 80% de los países sigue con las reglas de la OMC. No es el mundo ideal, pero al menos sigue siendo una señal positiva.



EXOLGAN CONTAINER TERMINAL A member of PSA GROUP
EXOLOGISTICA A member of PSA GROUP
LPI LOGISTICS PLATFORMS INVESTMENT A member of PSA GROUP
DFI
ITL INTERNATIONAL TRADE LOGISTICS A member of PSA GROUP

Terminal Zárate con más presencia en la exportación de cítricos

En el marco del cierre de la Campaña de Exportación de Cítricos 2026, Terminal Zárate anunció que logró operar cerca de 90.000 toneladas de fruta, lo que marca su importante rol en logística y operación portuaria de la actividad.

Fuentes de la Terminal perteneciente al Grupo Murchison, señalaron que la temporada cerró con 3.500 contenedores despachados, frente a los 3.200 del ciclo 2025, lo que representa un crecimiento interanual del 9,3%.

Entre los principales destinos globales de la carga se destacaron Europa, que concentró el 76% de los envíos, y Estados Unidos, con el 24% restante.

El encuentro de cierre de la campaña se llevó a cabo en Yerba Buena, Tucumán -corazón productivo de la citricultura argentina-, y contó con la participación de 30 empresas del sector. Tuvo como propósito generar un espacio de intercambio técnico y comercial, evaluar los resultados del ciclo que concluye y proyectar los desafíos de la actividad hacia el futuro, señalaron fuentes de TZ.

"Estar presentes en Tucumán responde a nuestra convicción de trabajar cerca de los clientes, impulsando las economías regionales y fortaleciendo su inserción en el comercio internacional. Entendemos los desafíos de cada campaña y, con una mirada a largo plazo,



seguimos innovando en infraestructura para dotar de competitividad a la oferta exportable argentina. Juntos, conectamos la producción nacional con los mercados globales y movilizamos proyectos que crean futuro", destacó Luis Dávila, Gerente Comercial de Murchison Puertos y Logística.

La ruta de los cítricos

Fuentes de la empresa señalaron que la producción citrícola del NOA arriba a Terminal Zárate mediante camiones y conectividad ferroviaria a través de Nuevo Central Argentino (NCA). Agregaron que para atender las exigencias propias de la fruta fresca, la Terminal dispone de depósito fiscal integrado; plazoleta de conte-



nedores vacíos; más de 1.000 conexiones para contenedores refrigerados y cámaras acondicionadas para el monitoreo ininterrumpido de la cadena de frío.
Añadieron que la infraestructura se completa con una burbuja de certificación fitosanitaria exclusiva para Estados Unidos, una zona específica para el acondicionamiento de equipos de fruta orgánica y una playa de recepción de camiones equipada con servicios para los choferes, culminando el proceso con la carga a buques de ultramar. *"Esta propuesta de valor es respaldada por personal altamente experimentado en la manipulación de cargas perecederas y forma parte la vertical de negocios Puertos y Logística en Terminal Zárate, que ya supera los 2.000.000 de TEUs operados históricamente en el país"*, señalan desde TZ.



Agregan que con más de un siglo acompañando el desarrollo del comercio exterior y a las economías regionales del país, *"Grupo Murchison reafirma a través de estas operatorias su política de cercanía, orientada a escuchar las necesidades específicas de los exportadores y construir soluciones logísticas a medida de cada cadena de valor"*.



De izquierda a derecha: Alexis Urquiza, Jefe de CFS; Luis Dávila, Gerente Comercial Puertos y Logística; Evelyn Herceg, Jefe de atención a clientes; Ignacio Monti, Jefe Comercial Puertos y Logística Centro y Norte; Nahuel Arana, Ejecutivo Comercial

CERA
CÁMARA DE EXPORTADORES DE LA REPÚBLICA ARGENTINA

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

Encuentro Nacional a través de la nueva FIPA

Unidad de los prácticos frente al intento de desvalorización de la actividad, experiencias internacionales y reconocimientos

Las argumentaciones de la defensa del practicaje como elemento clave para la seguridad de la navegación, de las personas y de la infraestructura del país, fueron de los tópicos destacados del VI Encuentro Nacional de Prácticos. El mismo fue organizado por la Fundación Instituto del Practicaje Argentino (FIPA) en la sede del Centro de Capitanes de Ultramar y Oficiales de la Marina Mercante.

Asimismo, durante el encuentro, se oficializó la nueva fecha del Día del Práctico Argentino, el 1ro. de agosto, tomando como referencia la jornada donde en forma unánime los prácticos rechazaron la medida del gobierno nacional que reformulaba – más bien destruía- el sistema de practicaje.

El encuentro contó con el auspicio de la Cámara de Actividades de Practicaje y Pilotaje y de la Asociación Civil de Prácticos y Pilotos de la República Argentina y reunió a prácticos de todas las zonas del país, autoridades de instituciones del sector y exposiciones de



especialistas de Europa y Brasil.

La apertura estuvo a cargo del presidente de la Fundación, Pablo Pineda y expusieron desde la experiencia europea, el presidente de la European Maritime Pilots' Association (EMPA) y de la Federación de Prácticos de la puertos de Portugal, Miguel Vieira de Castro, y el ex vicepresidente de la International Maritime Pilots' Association (IMPA) y ex presidente de la Federação



Nacional dos Práticos de Brasil, Otavio Fragoso, quien detalló los modelos regulatorios del practicaje en Brasil y su comparativa con la Argentina.

Precisamente al presentar a Vieira, Pineda recordó que algunos de los problemas que se dan localmente también están en Europa.

Por otro lado, durante el evento, la Fundación entregó por primera vez los Premios «Práctico Francisco Póliza» a profesionales comprometidos con la actividad.

Día del Práctico

Durante el encuentro se anunció la adopción del 1.º de agosto como Día del Práctico Argentino, con el respaldo de la FIPA, del Centro de Capitanes y la Asociación Civil de Prácticos y Pilotos de la República Argentina.

Allí se destacó que la fecha elegida recuerda la acción unánime y colectiva de los prácticos de todo el país el 1.º de agosto de este año, en resguardo de la seguridad de la navegación, fundamentos detallados por el vicepresidente de la Fundación, Alejandro Lodigiani, acompañado por los Capitanes de Ultramar Gustavo Suárez y Jorge Pablo Tiravassi - *en la foto a la derecha-*.

Recordamos que, hasta este año, el día del Práctico Argentino se venía conmemorando el 20 de octubre, en recuerdo de la sanción en esta fecha de 1896 de la Ley 3445, que entre su contenido general, reconoció a los prácticos como agentes naturales de la actividad de la autoridad marítima. *"Esa fecha expresa el origen formal de la profesión y conserva para el Instituto pleno valor histórico, incorporándose como antecedente de una trayectoria que la comunidad de prácticos hoy continúa escribiendo"*, dijeron desde FIPA.

Entre los argumentos para establecer la nueva fecha del 1ro. de agosto como Día del Práctico Argentino se señaló: *"El practicaje es en su esencia un servicio de seguridad a la navegación. Su razón de ser es proteger la vida humana en mares y ríos, los buques, la infraestructura portuaria, el medio ambiente y las vías navegables. Esos bienes pertenecen a toda la sociedad, por eso cualquier cambio en el régimen de practicaje y pilotaje interesa a la comunidad. Más allá de quienes ejercen la profesión y de las políticas circunstanciales, debiendo necesariamente evaluarse a la luz de su impacto sobre la seguridad de la navegación. El 31 de julio se publicó el Decreto 690, que reformulaba íntegramente nuestro marco normativo. El primero de agosto, la comunidad de prácticos se pronunció en forma unánime en este mismo salón. El 4 de agosto se publicó el Decreto 716, que suspendió aquel decreto y constituyó una mesa de trabajo para la redacción de un nuevo reglamento, esta vez con intervención del practicaje. Así, los acontecimientos del presente año dieron nuevo sentido a esta búsqueda de fechas. Esa cohesión y ese compromiso asumidos en forma unánime el primero de agosto fueron determi-*



LO PRIMO
DEPOSITO FISCAL PRIVADO
BAJO TECHO SIEMPRE

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

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

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

nantes para la firma del acta del 4 de agosto siguiente. Los dirigentes del sector señalaron, además, el primero de agosto como fecha digna de consideración para la celebración del Día del Práctico Argentino. Por ello, el Instituto considera meritorio hacer la propuesta de que la fecha conmemorativa de la profesión reconozca la unidad en la acción del conjunto de los prácticos argentinos, poniendo su bien más preciado, la seguridad de la navegación, sobre cualquier otra consideración. En ese marco, el Instituto del Practicaje propuso a la Asociación Civil de Prácticos y Pilotos de la República Argentina y al Centro de Capitanes de Ultramar y Oficiales de la Marina Mercante instituir conjuntamente el 1 de agosto como el Día del Práctico Argentino, recogiendo este reciente y significativo hecho de la historia profesional del país. Lo que se conmemora es la cohesión de una comunidad profesional que, ante una decisión de alto impacto, antepuso su deber principal a cualquier interés particular. Esta experiencia demuestra que el conocimiento técnico de quienes operan las vías navegables y la responsabilidad regulatoria del Estado no son términos opuestos, sino que son parte de un mismo sistema de seguridad. Una fecha conmemorativa expresa la más auténtica identidad que una comunidad reconoce en sí mismo".

Desde la Asociación de Prácticos agregaron: "*sabemos que el 1 de agosto fue un antes y un después para nuestra actividad del practicaje y para el práctico, trabajador independiente, profesional, por lo que significó la promulgación de ese decreto, que, como ya lo hemos repetido en varias oportunidades no solo ponía en riesgo la seguridad de la navegación, el cuidado del medio ambiente y la integridad de las personas embarcadas en los buques, sino que está en juego también la continuidad del trabajo del práctico, nuestras familias y somos conscientes que formamos parte de una cadena, un eslabón fundamental en el comercio exterior. Y eso quedó representado y demostrado ese día, el 1 de agosto, porque cuando nosotros nos adherimos a cubrir el servicio, nadie salió".*

El camino de conocimiento del práctico comienza desde mucho tiempo atrás, se destacó, además: *"cuando cada oficial ejerce con el título de piloto, piloto fluvial y piloto de ultramar, debe transcurrir una cierta cantidad de años, cursos, preparaciones, ascensos, para llegar a ser capitán, y después presentar las condiciones para poder ser práctico de una zona en especial y determinada por las características que presenta cada una. Hay nueve zonas de practicaje en el país y cada una de ellas necesita de una atención, una dedicación, una formación, una experiencia especial. Es una actividad de alto riesgo de vida, tanto cuando subimos y cuando bajamos de las embarcaciones y en el asesoramiento de los buques. Son buques que cuestan millones. Eso habla de la importancia de la idoneidad y del profesionalismo que tiene que tener un práctico al desempeñarse en sus funciones".*

Instituto de Practicaje

Por otra parte, Pineda - *en la foto-* destacó que después de dos años de un gran trabajo de todo el conjunto de gente desde la Cámara de Practicaje y en el Instituto de Practicaje, la FIPA ya es una realidad. Incluso la obra del edificio dedicado a capacitación que construye el Centro de Capitanes, -uno de sus pisos esta reservado para el Instituto- está muy avanzada.



"El Instituto de Practicaje sirve para fortalecer institucionalmente nuestra profesión. La Cámara de Practicaje será siempre la encargada de la gestión comercial de la actividad y receptora de todas las inquietudes de las empresas que la conforman. La Asociación Civil, tiene que ver con el práctico como persona y que sabe que es el lugar donde debe dirigirse. Una entidad que nos hizo más unidos. Mientras que el Instituto representa a toda la actividad del practicaje", dijo Pineda.

Particularmente el Instituto tomó de la Cámara todo lo que es la capacitación, es decir los cursos en sistemas de gestión y de seguridad, agregó. De hecho, todos los sistemas de seguridad de las empresas fueron auditados por el Instituto y muy pronto a través de una entidad reconocida va a poder emitir la certificación de seguridad de todas las empresas y FIPA ya está habilitado para la formación de prácticos.

Especialistas

En una de las exposiciones de los invitados del exterior, el referente brasileño Otavio Fragoso, señaló que el sistema de competencia de empresas de practicaje en la Argentina sin un único turno de rotación y de un precio global de servicio, debiera ser revisado y adaptado a la experiencia internacional.

Agregó que una parte importante del poder político en Argentina está vinculado al comercio exterior y que: *"con el tiempo, el control ha pasado de productores regulares a traders y desafortunadamente ninguno de estos sectores es simpático a un servicio como el nuestro; que no conocen bien, cuestionan su necesidad y se inquietan profundamente por no poder controlarlo como hacen con otros sectores. Nuestra única defensa es la construcción de un sistema justo desde un punto de vista institucional y atención permanente"*, sostuvo.

Añadió que el valor del practicaje es mucho más que su precio. *"Este sistema, además de una regulación adecuada, incluye la difusión positiva de la importancia del practicaje, con una acción permanente y convincente con los formadores de opinión, negando información falsa sobre nuestros servicios siempre que sea necesario. No podemos dejar de demostrar la incompetencia, ignorancia o mala fe de algunas personas públicas y privadas, por miedo a reacciones o a que nuestra actividad sea expuesta al público. No hay vergüenza en formar parte de una élite en términos de remuneración, si la importancia del trabajo realizado es compatible con lo que se recibe. Los prácticos se enfrentan a este problema en todo el mundo",* añadió. Fragoso - *arriba en la foto junto a John Ryan, presidente de la Cámara de Actividades de Practicaje y Pilotaje*-señaló además: "*es mejor ser conducido por gente honesta que aporta dinero al país y ayuda a asegurar el éxito de la actividad marítima en puertos argentinos, que esconderse y ser injustamente acusado de ser un parásito y enemigo de la economía del país".* Y cerró enfatizado que, con el resultado de este último conflicto, *"quedó claro que el practicaje argentino tiene la capacidad*



organizativa y la resiliencia para buscar un resultado mayor y más definitivo".

Por su parte, Miguel Vieira de Castro, de EMPA ,- *abajo en la foto*- señaló que la entidad que reúne a los prácticos europeos fue fundada en Amberes en 1963, hoy representa a más de 4.500 prácticos de 24 países. Explicó cómo la Unión Europea dejó el practicaje fuera de la competencia de mercado, con el Reglamento (UE) 2017/352, por razones de seguridad marítima y de protección del medio ambiente. Repasó además las experiencias de Portugal, Dinamarca, Rumanía, Turquía y Bélgica, donde se trataron reformas de apertura de competencia, y la forma que se respondió desde el practicaje, con una sola voz y sosteniendo cada posición con datos.



Asimismo, tuvo un análisis particular en la cuestión de la seguridad en el embarque y desembarque de prácticos. Su punto de partida fue un accidente fatal ocurrido en Lisboa. Explicó cómo ese caso llevó a revisar los medios de acceso, los dispositivos de recuperación de personas caídas al agua y el entrenamiento de las tripulaciones de las lanchas, en conjunto con la Marina portuguesa. Su conclusión fue clara: la tripulación de la lancha es la primera respuesta posible, y su preparación previa es la que salva vidas.

Además, Vieira analizó cómo las reglas de contratación y competencia inciden en la distribución del trabajo, la organización de las maniobras y la seguridad. Advirtió también que la experiencia de un país no se traslada sin más a otro. Vieira señaló que EMPA, precisa-



mente se formó en respuesta a la formación de la Comunidad Económica Europea y con la misión, como todos los servicios de practicaje, de garantizar la seguridad de la navegación la eficiencia portuaria, protección de las personas y del medio marino. La entidad trabaja muy en conjunto con IMPA.

Recordó que la Comisión Europea es la que define normativas mínimas que deben cumplir los servicios de practicaje, *"allí trabajamos muy de cerca con el Parlamento, con la Agencia de Seguridad Marítima Europea, el Foro Europeo de Puertos, el organismo de protección – a la hora de resolver los conflictos bélicos por ejemplo- y el trabajo con otras entidades vinculadas a las actividades, puertos, terminales, armadores, remolques, etc."*, señaló. A la hora de defender la profesión dijo, hay que prepararse en los buenos momentos para no tener que ir como bomberos a apagar las llamas y esto implica una buena relación con las entidades colegas y con la política.

"Hacemos recomendaciones técnicas y foros especializados. Una de las acciones ha sido oponerse a los paquetes portuarios que abrieron el practicaje a la competencia y el Parlamento Europeo con los trabajos que hicimos y conseguimos rechazar, como en el caso de Dinamarca, o el caso de Países Bajos con propuestas de practicaje remoto, con consultas públicas donde se aportaron argumentos a la política. En estos temas es necesario trabajar antes, no después y allí es importante la posición de una asociación regional con soporte como EMPA", dijo.

Entre otros desarrollos, destacó el EMPA Safe, que es un aplicativo que permite avisar si hay deficiencias en los buques, desde la escala de práctico hasta el timón del barco, y se participa al colega del próximo puerto y reporta al port state control.

En Europa se trabaja fuerte para destacar lo fundamental de la presencia del práctico a bordo, que además permite identificar ciertas situaciones que hoy se dan como interferencias en la navegación o la utilización de la llamada flota en las sombras, agregó.

"Siempre se busca avanzar sobre la actividad del práctico con el argumento de que haya más competencia y bajar los costos logísticos y que haya una contratación libre", dijo. En Portugal se intentó, pero falló, agregó. *"El desenlace depende de cuánto de unidos están los prácticos. No queremos ser disruptivos, estamos para trabajar. Hay gente que cree que un barco se puede amarrar con un GPS, y a esa gente le demostramos como se hacen las maniobras y allí cambia la imagen"*, añadió Vieira.

En detalles sobre los distintos sistemas, señaló que en Dinamarca los prácticos son empleados públicos con operadores privados con competencia sólo en la costa y no es un servicio obligatorio. La empresa estatal tuvo que adquirir a todas las otras empresas que ya no tenían sustentabilidad económica, pero no se bajaron los costos y hubo más incidentes. Pasó algo similar en Rumania y Turquía.

En este último caso, se estableció un sistema tipo subasta con empresas que ofrecieron hasta 90% de los ingresos de practicaje al gobierno. ¿Cómo vive esta gente con 10% de los ingresos?, dijo el directivo.

En los Países Bajos, los prácticos son dueños del sistema; en Alemania, son independientes que funcionan en hermandades en áreas geográficas, mientras el Estado provee las lanchas y ellos hacen la gestión.

En España, Italia y Francia son corporaciones de prácticos por puerto, mientras que en Bélgica son funcionarios del servicio público, similar a Noruega, Suecia y Finlandia, mientras que en Portugal son empleados de la autoridad portuaria. *"No hay un sistema perfecto, lo que es claro en todos los sistemas es que no hay competencia"*, insistió. Finalmente, Vieira señaló que en la defensa del trabajo del práctico es clave mostrar datos reales y buscar el consenso con el resto de la cadena.

Boskalis

CREANDO NUEVOS HORIZONTES



Hablemos, cuentenos 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

Reconocimientos

Durante el evento, la Fundación entregó por primera vez los Premios «Práctico Francisco Póliza» a profesionales comprometidos con la actividad. La acción tuvo como jurados a la Dra. Laura Caruso y los Capitanes de Ultramar Eduardo Fiducia y Julio César Longa.

El Premio, en la categoría Coraje y Pericia Profesional, fue para la tripulación de la lancha de prácticos «Cometa»: el Patrón Daniel Aguilera, el Jefe de Máquinas, Miguel Alarcón y el Marinero Gastón Lamas. El fundamento, tal como lo resolvió el Jurado: *«Por rescatar con rapidez y pericia al Capitán José Luis Regueiro, caído al agua durante la maniobra de embarque en el buque «MSC Hortense» fondeado en Zona Común, en la madrugada del 30 de noviembre de 2025, salvando su vida».*

Entre quienes recibieron la Mención de Honor en Seguridad de la Navegación, estuvieron los Capitanes de Ultramar Miguel Ángel Doñate, John Eric Ryan y Mónica Gisel Navarro, por su participación ante las autoridades nacionales durante la revisión del régimen del practicaje; la Asociación Civil de Prácticos y Pilotos de la República Argentina, y su presidente, el Capitán de Ultramar Gustavo Suárez; el Centro de Capitanes de Ultramar y Oficiales de la Marina Mercante, y su presidente, el Capitán de Ultramar Jorge Pablo Tiravassi; el Capitán Fluvial Claudio Nahuel Venturini, práctico del río Paraná. Los diplomas fueron entregados por los integrantes del Consejo de Administración de la Fundación: el presidente, Pablo Pineda; el vicepresidente, Capitán Alejandro Lodigiani; y el secretario, Paul Medina Rodríguez.





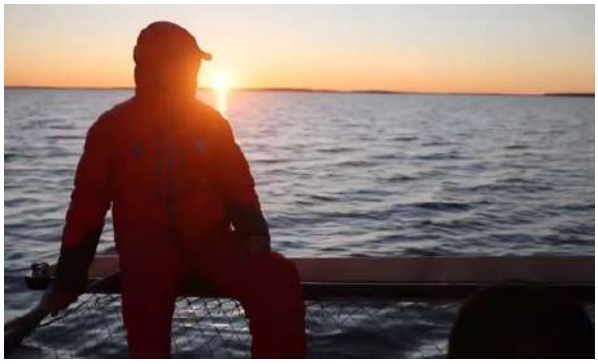




Expediciones extremas, experiencias de vida

En una presentación especial, durante el Encuentro Nacional de Prácticos, el navegante brasileño Beto Pandiani - *en la foto*- compartió su experiencia de décadas de travesías oceánicas, en veleros, entre ellas la Patagonia y el cabo de Hornos. En estas expediciones extremas, destacó el valor de la planificación, la adaptación al mar y la prudencia en la toma de decisiones. Relató las enormes experiencias vividas en sus periplos, desde el viaje en la ruta entre Trópicos desde Miami hasta Ilabelha de casi 300 días, ingresando por los ríos Orinoco y Amazonas para desembocar en el Atlántico en 1994; la ruta austral entre Puerto Montt a Río de Janeiro vía Cabo de Hornos durante 170 días entre 2000 y 2001; la travesía de Drake entre Ushuaia y la Antártida por 42 días en 2003, la Ruta Boreal entre EE.UU. y Groenlandia de 90 días en 2005; la ruta del Pacífico entre Chile y Australia de 150 días entre 2007 y 2008; la travesía del Atlántico entre Brasil y Sudáfrica de 37 días en 2013 y la Ruta Polar de 100 días en 2022, navegando sólo con el soporte del viento y encontrando culturas, mares y personas. Como dice Pandiani al inicio de una de sus presentaciones, *"el navegante deja de juzgar al mar, al viento fuerte, a la marea, a los cortes en las manos y a la noches mal dormidas. Simplemente acepta todo y aprende que le cabe buscar los recursos internos y toda su experiencia para vivir la vida entre los ele-*







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.

Practicaje
Brindamos un servicio de seguridad y calidad prestado por profesionales altamente cualificados que tienen por objetivo el de velar por la seguridad y proteccion maritima

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

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

mentos sin vivir el caos".

Añade que sin el discernimiento, jamas sabría elegir y así tomar decisiones y de ese modo jamás llegaría adonde el sabe que tiene que llegar.

En estas páginas, algunas de las increíbles imagenes de sus distintos viajes.









CÁMARA DE ACTIVIDADES DE
PRACTICAJE Y PILOTAJE

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

Las novedades que introduce el reciente Decreto 1529 en el régimen de concesiones portuarias de Colombia, como ejemplo en el contexto latinoamericano de expiración de los plazos de los contratos de concesión

El Decreto 1529 de 2026: reglas claras para la continuidad de las concesiones portuarias en Colombia

Por José Vicente Guzmán y Angélica Herrera

Socios de Guzmán Escobar & Asociados (GE&A), miembros del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo, Rama Colombiana, e integrantes del equipo redactor del Decreto 1529 de 2026



Las concesiones portuarias en América Latina: una generación de contratos que llega a su fin

En la década de los noventa, buena parte de los países de América Latina transformaron sus sistemas portuarios mediante reformas que trasladaron al sector privado la construcción y la operación de los puertos, bajo el esquema de concesión de bienes de uso público. La Ley 1ª de 1991 en Colombia, la Ley 24.093 de 1992 en Argentina, la Ley de Puertos de 1993 en México, la Ley 19.542 de 1997 en Chile y la Ley 27943 de 2003 en el Perú son ejemplos de ese proceso, que modernizó la infraestructura portuaria de la región.

Tres décadas después, muchos de esos contratos se acercan al final de su plazo. Esta circunstancia plantea un desafío común: garantizar la continuidad de la operación de los puertos, sin interrupciones en la prestación del servicio, y al mismo tiempo respetar los principios de libre concurrencia y libre competencia que deben regir el acceso a los bienes de uso público. Se requieren, por lo tanto, reglas claras y equitativas para definir quién operará los terminales y cómo se reconocen las inversiones del concesionario saliente.

En Colombia, el diagnóstico de la consultoría contratada por el Ministerio de Transporte con la Unión Temporal Portuario GEA-STEER mostró que el 85,2 % de los contratos de concesión portuaria hoy vigentes habrá vencido en 2040. A ello se suma que, conforme a la Sentencia C-068 de 2009 de la Corte Constitucional, los contratos de concesión portuaria solo pueden prorrogarse una vez, de modo que muchos concesionarios que ya prorrogaron su contrato no tenían una vía reglada para aspirar a continuar con la operación de sus terminales.

En este contexto, y en desarrollo de los lineamientos del Documento CONPES 4118 de 2023, Política Nacional Portuaria, el Gobierno Nacional expidió el Decreto 1529 del 14 de octubre de 2026, que modifica el Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, en las normas que reglamentan la Ley 1ª de 1991 en materia de concesiones portuarias. Se trata de una medida de vanguardia en la región, que aporta soluciones a esta situación mediante tres figuras principales.

El valor residual de las inversiones no recuperadas

Bajo el régimen anterior, las inversiones realizadas en los últimos años de la concesión recibían el tratamiento de inversiones a cuenta y riesgo del concesionario, sin posibilidad de recuperarlas. Esto desestimulaba inversiones necesarias para mantener la competitividad de los terminales antes del vencimiento del contrato.

El decreto introduce el concepto de valor residual de las inversiones no recuperadas. Cuando haya transcurrido como mínimo el setenta por ciento (70 %) del plazo actual de la concesión, el concesionario podrá presentar a la entidad concedente un proyecto de nuevas inversiones que no alcance a recuperar en el plazo restante, con su justificación económica, técnica, social y ambiental. Si la entidad lo aprueba, el valor residual de esas inversiones (i) se reconocerá en el nuevo plan de inversiones del mismo concesionario, si este continúa como titular de la concesión, o (ii) será pagado por el nuevo titular al concesionario anterior, si la concesión se otorga a un

tercero. Para garantizar la igualdad entre los competidores, el valor residual aprobado debe publicarse antes de que se abra el término para presentar propuestas alternativas.

La modificación sustancial con propuestas alternativas de terceros

Con fundamento en el artículo 17 de la Ley 1ª de 1991, que exige que los cambios en las condiciones de la concesión no desvirtúen los principios de competencia previstos en la misma ley, y siguiendo el lineamiento de la Sentencia C-068 de 2009, el decreto regula el procedimiento de modificación sustancial de los contratos de concesión portuaria. A través de este procedimiento, el concesionario actual puede aspirar a un nuevo plazo de concesión, independientemente de que ya haya prorrogado una vez su contrato.

La modificación sustancial se tramita con un procedimiento similar al de una nueva solicitud de concesión: aviso de intención, comunicación a los terceros interesados, dos (2) meses para presentar oposiciones y propuestas alternativas sobre las mismas zonas, audiencia pública y evaluación con criterios objetivos. De esta forma, el decreto concilia la continuidad de la operación con la libre concurrencia, pues cualquier interesado puede competir por el terminal en igualdad de condiciones.

Al mismo tiempo, el decreto reconoce al concesionario actual ciertas ventajas competitivas: (i) en caso de empate con una propuesta alternativa, se prefiere la solicitud del concesionario actual; (ii) si una propuesta alternativa obtiene una mejor calificación, el concesionario tiene por una sola vez la oportunidad de igualarla o mejorarla dentro de los quince (15) días hábiles siguientes; y (iii) si la concesión se otorga a un tercero, el contrato vigente continúa ejecutándose hasta su vencimiento, de manera que la prestación del servicio no se interrumpe.

Las inversiones sociales y ambientales y la relación ciudad-puerto

La tercera figura amplía el contenido del plan de inversiones de la concesión portuaria. El decreto define las inversiones ambientales estratégicas, que comprenden la descarbonización y la transición energética de los terminales, la electrificación de muelles, la infraestructura resiliente al cambio climático, la economía circular y la infraestructura para el hidrógeno y los combustibles bajos en carbono. Define también las inversiones sociales estratégicas, como los equipamientos comunitarios, los muelles con enfoque social y los proyectos productivos locales.



Estas inversiones deben ser voluntarias y adicionales a las obligaciones derivadas de la licencia ambiental y de la consulta previa, pueden incorporarse al plan de inversiones de la concesión para ser recuperadas en su plazo y otorgan un mayor puntaje en la evaluación de las solicitudes y de las propuestas alternativas. El decreto crea así un incentivo para que los concesionarios contribuyan al mejoramiento de la relación ciudad-puerto, uno de los grandes retos de los puertos de la región.

Conclusión

El Decreto 1529 de 2026 ofrece una respuesta equilibrada a un desafío que comparten varios países de América Latina: cómo dar continuidad a la operación de los puertos al vencimiento de los contratos de concesión, sin sacrificar la libre competencia ni desconocer las inversiones del concesionario actual. Su eficacia dependerá, en buena medida, de las resoluciones que debe expedir el Ministerio de Transporte dentro de los seis meses siguientes a su entrada en vigencia. La experiencia colombiana puede servir de referente para otros países de la región que enfrentan una situación similar.

Homenaje de TECPLATA por los 25 años de Tratado de promoción recíproca de inversiones entre Argentina y Filipinas

En el marco de los 25 años del Tratado de Promoción y Protección Recíproca de Inversiones entre la República Argentina y la República de Filipinas, el CEO de TECPLATA, Juan Pablo Trujillo, hizo entrega de una placa conmemorativa a la embajadora de Filipinas, S.E. Grace T. Cruz-Fabella, en reconocimiento a un acuerdo que fortaleció los vínculos económicos y de cooperación entre ambas naciones - *en la foto-*.

Desde Tecplata se señala que el tratado establece un marco de previsibilidad y seguridad jurídica para las inversiones de cada país en el territorio del otro. Es una herramienta que contribuyó a generar confianza y a consolidar una relación bilateral que, con más de siete décadas de historia diplomática, hoy se expresa también en proyectos concretos de inversión productiva.

Fuentes de la terminal de Ensenada, señalaron que TECPLATA, es precisamente, una de las expresiones más claras de ese vínculo.

La compañía forma parte de International Container Terminal Services, Inc. (ICTSI), grupo filipino con sede en Manila que opera 32 terminales portuarias en 19 países de seis continentes.

"ICTSI apostó por la Argentina para desarrollar la terminal portuaria más moderna del país, en el Puerto La Plata, una obra que representó la mayor infraestructura portuaria en Argentina en los últimos 100 años y una de las mayores en Sudamérica, con una inversión de más de 500 millones de dólares. La visión de TECPLATA, alineada con la de ICTSI, es contribuir a la eficiencia y la competitividad de la logística argentina mediante infraestructura de primer nivel, tecnología de punta y operaciones sustentables. Esa mirada de largo plazo se apoya en la convicción de que invertir en puertos es invertir en el desarrollo de las economías, en la generación de empleo y en la conexión del país con el mundo", señalaron fuentes de la terminal.

"Este aniversario nos recuerda que las inversiones construyen puentes entre los países. Desde TECPLATA y como parte de ICTSI, renovamos nuestro compromiso con la Argentina y con el desarrollo de su infraestructura portuaria", señaló Juan Pablo Trujillo, CEO de TECPLATA.





Los Despachantes de Aduana volvieron a tener su semana de encuentro

El Centro Despachantes de Aduana (CDA) realizó su Encuentro Nacional de Despachantes y Agentes de Transporte Aduanero en el Hotel Uthgra Sasso de la ciudad de Mar del Plata, con una agenda que reunió a especialistas, representantes del sector público y referentes del comercio exterior para analizar la actualidad y principales desafíos de la actividad.

El debate sobre el DNU 70/2023, las cuestiones operativas y normativas del sector, las oportunidades que abre el acuerdo UE-Mercosur y el contexto general del comercio internacional fueron algunos de los ejes del encuentro, en un ambiente de cordialidad y camaradería, luego de varios años sin que se realizara esta actividad, que era tradicional para el CDA.

Las jornadas fueron abiertas por Rubén Pérez, presidente del Centro - *en la foto*-y el administrador de la Aduana de Mar del Plata, agente César Augusto Casal, quienes destacaron la importancia de generar espacios de intercambio, capacitación y actualización para los profesionales de la actividad.

En el panel sobre cuestiones operativas y normativas -liderado por representantes de Asesoría en Normativa y Procedimientos Aduaneros del CDA y la moderación de Ricardo El Ganame, José Bustos y Germán Raña- se abordaron asuntos como rectificación de despachos de importación, tránsitos



monitoreados con intervención de terceros organismos, procedimiento aplicable para la bajada a piso de mercaderías, solicitud de resolución anticipada de clasificaciones,

SSA MarineMIT
TODOS CRECEMOS



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

ssamarine.pa
Tel (507) 430-9800

necesidad de contar con mayor detalle en las notificaciones de la DGA por ajustes de valor y el canal obligatorio de selectividad y control ex post para cargas bajo el acuerdo Mercosur-UE con liquidación manual.

A su turno, precisamente Germán Raña, titular de AAACI, se centró, entre otros temas, en los problemas de turnos para retirar contenedores, las dificultades con las cargas peligrosas, los costos en alza para los freight forwarders y la necesidad de que los depósitos ofrezcan mayor previsibilidad en los tiempos y turnos.

Uno de los momentos centrales del encuentro fue la charla "Argentina frente al nuevo mapa del comercio internacional", a cargo de la licenciada Yanina Lojo y con la moderación de Javier Bertolotto. La exposición puso el foco en los desafíos y oportunidades que plantea la transformación de los flujos comerciales globales, los cambios producidos durante el último año y el posicionamiento de Argentina y en especial los despachantes en ese nuevo escenario.

Uno de los debates salientes del encuentro fue: "DNU 70/23 - Declarantes: definición de pasos a seguir y propuestas de los asistentes". La mesa contó con las exposiciones de los doctores José Bustos y Mariano Dufau, y fue moderada por Rubén Pérez. El intercambio estuvo centrado en las implicancias de los cambios normativos, las acciones que viene llevando a cabo el CDA y los pasos a seguir. En ese ámbito se analizaron también las modificaciones que podría introducir el nuevo proyecto de Reforma Aduanera.

También tuvo lugar la presentación del libro "Lo que no podía ignorar", de Jackie Vidal. *"La idea es que defendamos la profesión y que seamos nosotros y no otros los que contemos las historias de los despachantes",* señaló el autor (ver aparte)-

A su turno, José Jofre se explayó sobre Operador Económico Autorizado (OEA) y las oportunidades que ofrece su jerarquización.

También hubo una mesa institucional dedicada a las modificaciones del Estatuto ante solicitud de la IGJ, con exposiciones a cargo de los doctores Mariano Dufau y José Pedro Bustos. Y más tarde Emiliano Cacace, de SENASA, brindó una charla dedicada a la gestión de la Declaración de Embalajes de Madera para la importación de productos, un procedimiento relevante para las operaciones de comercio exterior.

Otra de las mesas trató el "Acuerdo Mercosur-UE y demás acuerdos recientes", que contó con las exposiciones de Marcelo González y Diego Dumont. Los especialistas resaltaron las oportunidades de negocios para las empresas de nuestro país, los pasos que ya se vienen dando en la instrumentación del acuerdo, los requerimientos ambientales de los países europeos y otros aspectos técnicos a contemplar.

El encuentro cerró con un espacio de conclusiones a cargo de los asesores del CDA, donde se presentó un plan de acción concreto para cada uno de los temas analizados en las ponencias de temas operativos y normativos del primer día.

Sobre el cierre, Rubén Pérez ofreció un balance más que positivo: *"Asumimos en diciembre con una situación difícil y hemos hecho bastante en menos de un año. Este encuentro es el broche de oro para todas esas actividades y gestiones que emprendimos. Es una experiencia que nos da más comunidad, más empuje y más ganas, así como también la certeza de sostener el compromiso de encontrarnos",* dijo.

Asimismo, anunció que el próximo encuentro del CDA será en 2027, en la provincia de Córdoba, donde se había llevado a cabo, 20 años atrás, el primer Encuentro Nacional de Despachantes.



"Lo que no podía ignorar", una novela para la reflexión sobre la actualidad de los operadores de comercio exterior

Durante el XI Encuentro Nacional de Despachantes de Aduana, tuvo lugar la presentación de “Lo que no podía ignorar”, un libro de Jackie Vidal, -seudónimo del abogado y especialista en derecho penal aduanero Héctor Guillermo Vidal Albarracín- - *en la foto*- que abrió una reflexión que trasciende la literatura: qué ocurre cuando, en nombre de la modernización, una reforma amenaza con volver prescindible una profesión centenaria. Un tema que vincula la ficción con los fundamentos del DNU 70/23 del Gobierno Nacional.

En una primera mirada se cuenta la historia de un joven que comienza trabajando como cadete en una empresa de comercio exterior y descubre su vocación de despachante de aduana bajo las enseñanzas de un experimentado profesional que le muestra que detrás de cada operación comercial hay mucho más que mercaderías y documentos. Pero el protagonista enfrenta una enfermedad que progresivamente le hace perder la visión. Allí aparece una de las paradojas más atractivas del relato: mientras pierde la capacidad física de ver, desarrolla una sensibilidad especial para descubrir aquello que otros, aun viendo perfectamente, prefieren ignorar.

La trama adquiere otra dimensión cuando comienza a investigar ciertas operaciones irregulares vinculadas con un proyecto de reforma denominado Puertos Abiertos. Sus promotores sostienen que el comercio exterior funciona bajo un sistema de desconfianza, como si todos fueran sospechosos, y proponen eliminar burocracia, reducir costos, incorporar tecnología y superar profesiones que consideran propias de otra época.

Allí desde el autor se vincula la situación con la reforma real de la actividad que impulsa el Gobierno Nacional. Si bien no elimina al despachante de aduana y lo sigue reconociendo como auxiliar del comercio y del servicio aduanero, amplía la posibilidad de que sus funciones sean realizadas por personas autorizadas que no necesitan acreditar la misma preparación profesional.

La intervención del despachante ya era opcional antes del decreto, se señala desde la visión del autor. La cuestión es otra: *¿Para qué conservar el reconocimiento de una profesión especializada si se permite que su función central pueda ser desempeñada sin exigir los conocimientos que justifican su existencia?*

Y el problema excede a los despachantes, dicen desde la visión del autor. La Aduana no puede revisar físicamente todo lo que entra o sale del país. Por eso, su sistema de control se apoya inicialmente en declaraciones que deben describir correctamente las mercaderías. La idoneidad de quien las prepara constituye una garantía preventiva importante. La tecnología puede transmitir una declaración en segundos, pero no garantiza que su contenido sea correcto, agrega.

Sin embargo, la novela plantea una inquietud todavía más profunda. El protagonista descubre conexiones entre grandes intereses logísticos y quienes promueven la reforma ficticia. Esto lleva a preguntarse si una medida destinada a eliminar intermediarios podría terminar favoreciendo la concentración del negocio en operadores económicos más poderosos.

Y desde al autor se plantean una de las reflexiones centrales de la presentación: cuando una reforma promete eficiencia, desregulación y menores costos, no basta con examinar lo que dice ni los argumentos utilizados para justificarla. También debemos preguntarnos a quién beneficia, quién gana, quién pierde, qué intereses pueden estar en juego y cuáles serán sus verdaderas consecuencias.



Quienes siguen el libro, señalan que sería injusto reducir "Lo que no podía ignorar" a una novela sobre una reforma aduanera. *"Es también una historia de superación, de maestros y discípulos, de responsabilidades profesionales y de decisiones morales"*, dicen.

Su título encierra un doble significado: alude a la expresión utilizada para atribuir responsabilidad a quien debía conocer una irregularidad y, al mismo tiempo, plantea una cuestión universal: *¿Qué hacemos cuando descubrimos una verdad que preferiríamos desconocer?*.

Misión del Puerto de Dock Sud con contactos de primer nivel en Oriente

El Puerto Dock Sud busca fortalecer su posicionamiento internacional y generar nuevas oportunidades de desarrollo. Parte de ese objetivo se explicó en la misión que encabezó por China, Singapur y Turquía, la presidenta del Consorcio de Gestión, Mónica Litza. En un balance, la funcionaria destacó, la visita de la delegación en China al puerto de Nansha y encuentros institucionales en Guangzhou y con representantes de COSCO SHIPPING Bulk Transport, particularmente con sus áreas de flota Panamax y buques multipropósito, para explorar oportunidades vinculadas con carga general.



En Shenzhen, dijo, la visita a DaChan Bay permitió conocer experiencias de integración logística, digitalización y electrificación de operaciones. Además, se establecieron contactos con la terminal y el Grupo Puerto de Shenzhen para explorar posibilidades de cooperación.



La misión continuó en Singapur, donde Litza, junto a responsables de la terminal Exolgán, mantuvo encuentros con las autoridades de PSA International, incluido su CEO global, Ong Kim Pong - *abajo en la foto junto a Litza*-. Precisamente la terminal de contenedores de Dock Sud es parte del grupo de Singapur. Las visitas a Pasir Panjang y Tuas permitieron conocer modelos de expansión portuaria por etapas, modernización tecnológica y planificación de infraestructura de gran escala, señaló.

Finalmente, en Turquía se realizaron encuentros con Beldeport y COREX Holding, con foco en el intercambio de experiencias sobre desarrollo portuario, integración productiva y conectividad logística.





Innovación tecnológica y ciberseguridad

El Puerto Dock Sud avanza en la implementación de un proyecto de innovación tecnológica y ciberseguridad destinado a modernizar su infraestructura digital, fortalecer la protección de sus sistemas críticos y mejorar su capacidad de respuesta ante posibles contingencias.

La iniciativa cuenta con una inversión de 40 millones de pesos, financiada por el Ministerio de Producción, Ciencia e Innovación Tecnológica de la Provincia de Buenos Aires, a través de la cuarta convocatoria del Fondo de Innovación Tecnológica de Buenos Aires (FITBA).

El proyecto, que ya alcanzó el 70% de ejecución, forma parte de un proceso de incorporación de herramientas tecnológicas orientadas a mejorar la seguridad, la eficiencia y la continuidad operativa de una infraestructura estratégica para el desarrollo productivo y logístico de la región.

"Hoy la modernización de un puerto no pasa solamente por las obras de infraestructura. También necesitamos incorporar tecnología, proteger nuestros sistemas y prepararnos para los nuevos desafíos de la actividad portuaria. Esta inversión es parte de esa mirada de futuro que queremos consolidar en Dock Sud", señaló al respecto la presidenta del Consorcio de Gestión del Puerto Dock Sud, Mónica Litza.

La iniciativa contempla la implementación de un Sistema Integrado de Ciberseguridad, destinado a proteger los sistemas informáticos críticos y prevenir posibles vulnerabilidades.

También incluye la instalación de un Centro de Monitoreo Integral, que funcionará en el propio Puerto y permitirá centralizar la supervisión tecnológica, optimizar los recursos disponibles y reducir los tiempos de respuesta ante incidentes.

A estas herramientas, dijeron fuentes del Consorcio, se suma el desarrollo de protocolos de recuperación ante desastres, diseñados para asegurar la continuidad de las operaciones frente a fallas tecnológicas, ataques informáticos u otras contingencias que puedan afectar el funcionamiento de los sistemas.

El proyecto se desarrolla mediante un esquema de cooperación institucional que reúne al Consorcio de Gestión del Puerto Dock Sud, al Gobierno de la Provincia de Buenos Aires y a la Facultad Regional La Plata de la Universidad Tecnológica Nacional (UTN).

Mientras el Consorcio actúa como beneficiario y ejecutor directo de las mejoras, la Universidad participa en la ejecución técnica y la administración de los fondos, aportando capacidades científicas, tecnológicas y de gestión, señalaron fuentes del Consorcio.

La iniciativa comenzó en marzo de 2026 y tiene prevista su finalización en marzo de 2027.

Agregaron las fuentes, que con este proyecto, el Puerto Dock Sud busca consolidar una infraestructura tecnológica más segura y resiliente, capaz de acompañar las exigencias actuales y futuras de la actividad portuaria.

Centro de Navegación
ARGENTINA

Como parte de las obras de Aeropuertos Argentina Cargas

Inauguran la Terminal Única de Courier en Ezeiza

Aeropuertos Argentina Cargas inauguró el nuevo edificio para traslado y consolidación de las operaciones de courier de importación que funcionará como Terminal Única de Courier (TUC). El acto fue encabezado por Sebastián Villar Guarino, Gerente General de la Unidad del Aeropuerto Internacional de Ezeiza y responsable de la Unidad de Negocios Cargas (UN Cargas) de Aeropuertos Argentina; Walter Soiza, Gerente General de la UN Cargas; el director nacional de Aduanas, José Velis y la gerenta general de la Cámara Argentina de Prestadores de Servicios Internacionales Aeroexpresos (CAPSIA), Luciana Larsen.

En detalle, se dijo, el proyecto amplía las superficies operativas y mejora los circuitos asociados al ingreso, tratamiento y egreso de mercadería con 10.000 m² de superficie cubierta para procesamiento y operaciones, dentro de un predio de 20.000 m² totales y con una inversión de 21 millones de dólares. Además, se renovó la circulación exterior, con una nueva calle de salida para Correo Argentino y se planifica la ejecución de un nuevo pórtico de salida para importación, con el fin de ordenar los movimientos vehiculares que demanda la operación.

"A través de esta nueva configuración, la Terminal Única de Courier ofrece espacios operativos flexibles



que se ajustan a las necesidades de una industria cambiante y en crecimiento", señalaron fuentes de Aeropuertos Argentina Cargas, que es la unidad de negocios de Aeropuertos Argentina que brinda servicios de almacenamiento y logística integral a los agentes de comercio exterior que importan y exportan por vía aérea, así como también a operadores de carga general.

Señalaron también que además de acompañar la demanda creciente, la nueva terminal contempla más espacios y comodidad para los operadores. Para ello incorpora 44 nuevas oficinas para couriers que operen grandes volúmenes de carga mensual, como también un centro de coworking, que permite acceder a un espacio para la gestión de carga de manera flexible, adaptándose

"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

PRACTICAJE RIO DE LA PLATA C.T.L.

a las necesidades de clientes que manejen volúmenes eventuales, estacionales o que presenten variaciones. *"Este esquema permitirá dar respuesta a todos los perfiles de couriers, incrementando la disponibilidad de espacio y generando un ambiente que promueve la sinergia y el networking",* dijeron.

Añadieron que la construcción de la TUC se suma al plan integral de obras que se está llevando adelante en el Aeropuerto Internacional de Ezeiza, en conjunto con el Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA) que demandará una inversión de U$S100 millones y que incluye los trabajos en la intersección de las pistas 17-35 y 11-29 recientemente finalizados sin afectar la operación del principal aeropuerto del país. El masterplan, agregaron las fuentes, tiene el objetivo de llevar a cabo mejoras tanto en el lado aire como en el lado tierra, además de nuevas instalaciones y servicios vinculados con la operación aeroportuaria, los pasajeros y la actividad de cargas.

En este contexto, Aeropuertos Argentina Cargas que tiene su Sede Central en el Aeropuerto Internacional Ezeiza y cuenta, además, con sucursales en Córdoba, Mendoza, Mar del Plata, Tucumán y también en el Aeroparque Jorge Newbery de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires; recibirá inversiones por más de 34 millones de dólares entre 2027 y 2031, con nuevos proyectos que buscan agilizar las operaciones de carga aérea de los mas de 11.000 importadores y exportadores que todos los años realizan operaciones logísticas en los aeropuertos de la compañía. Entre las obras que se están desarrollando, también figuran las del sector de Perecederos de exportación, con una ampliación de un 50% de la superficie refrigerada, incorporando nuevas líneas de armado y equipamiento que elevan la capacidad de contenedores armados. A esto se suma la renovación integral del sistema de frío con nuevos chillers (cámaras de temperatura controlada para asegurar la cadena de frío) más eficientes, que mejoran la confiabilidad operativa y aseguran mayores estándares de calidad para la carga perecedera.



El director de Aduanas José Velis, Autoridades de Aeropuertos Argentina Cargas, Sebastián Villar Guarino y Walter Soiza y la gerente general de CAPSIA, Luciana Larsen, en el corte de cintas inaugurando el TUC

"Con la apertura de la TUC y la ampliación del área de perecederos en el sector de exportación, Aeropuertos Argentina busca fortalecer la infraestructura destinada al movimiento de cargas y acompañar una operación más ordenada y eficiente, contribuyendo a mejorar los procesos vinculados con la logística aeroportuaria y el intercambio de bienes", agregaron fuentes de la empresa.

Durante el acto de inauguración, Villar Guarino, destacó que Aeropuertos Argentina atiende 32 líneas aéreas en forma diaria y 17 líneas de carga, en Ezeiza que implican unos 200 vuelos por día y casi 3.500 personas de la comunidad trabajando todos los días en estas operaciones.

"Nuestro rol como Aeropuertos Argentina y Aeropuertos Argentina Cargas es estar siempre delante de la demanda, e invirtiendo para que el tráfico y el flujo no pare. Por eso es que estamos invirtiendo tanto desde el punto de vista de las exportaciones, donde están creciendo en todos los rubros, con nuevas cámaras de frío y casi 6.000 m2 adicionales con nueva tecnología. Además de la TUC que hoy inauguramos están las inversiones en procesos y equipos de trabajo, que son centrales para la evolución del negocio. Una operación intensiva, como donde anualmente atendemos a casi 15.000 clientes; implica estar en cada sector, en cada rubro de la economía, aportando y siendo un eslabón de esas cadenas productivas del país", dijo.

Señaló además, que el movimiento viene creciendo tanto en pasajeros como en cargas de allí las inversiones en infraestructura, tecnología y equipos de trabajo.

Agregó que la obra de la TUC se entrega en tiempo y forma, con 10.000 m2 de capacidad, con oficinas nuevas, área de coworking, pórtico, *"con toda la infraestructura dispuesta para que los couriers tengan una operación mucho más eficiente y más ágil. Esta es sólo una parte del plan de Aeropuertos Argentina para los próximos 5 años. Recientemente hemos anunciado una inversión del orden de los 1.500 millones de dólares, de los cuales más de 800 millones irán al aeropuerto y a cargas de Ezeiza. Eso significa que el aeropuerto de Ezeiza en los próximos 5 años va a tener la transformación de infraestructura más importante de su historia"*, dijo.

La mirada federal, dijo, también habla de invertir en las operaciones a lo largo del país, en las operaciones de logística en los puertos secos y zonas francas. *"Queremos acompañar a nuestros clientes también en ese proceso de federalización. Sabemos que somos una parte del ecosistema de cadenas de valor que exporta e importa y donde contribuimos. Sabemos trabajar de una sola manera, que es en equipo, codo a codo, todos los días con cada uno de los*

integrantes de la comunidad y logrando los resultados, como esta Terminal Unica de Courier”, señaló.

Destacó además el impacto de esta infraestructura sobre el comercio, los insumos que esperan las fábricas, por ejemplo, de autopartes, de insumos médicos, indumentaria, de equipos para Vaca Muerta, y la paquetería para las compras on line, además de lo que se mueve en exportación desde carne, pescado, frutos rojos de temporada de exportación, hasta semillas.

En lo que tiene que ver con tecnología, dijo que Aeropuertos Argentina Cargas implementó un nuevo sistema digital en sus depósitos, un nuevo sistema de turnos para las rampas, un nuevo portal para clientes y un nuevo proceso de facturación. *“En materia de procesos, siempre apuntamos a mejorar y repensarlos, para acelerar velocidades, mejorar la seguridad y satisfacer las necesidades de cada uno de los clientes. Todos los días trabajamos con nuestros equipos en un proceso de mejora continua”*, dijo Villar Guarino - *arriba en la foto-*.

Coincidió con Luciana Larsen de CAPSIA, - *en la foto a la derecha-* en que esta obra fue lanzada a principios de 2025 cuando Aeropuertos Argentina Cargas, Aduana y CAPSIA se juntaron para empezar el proyecto que se concreta con la TUC.



“Estamos frente a un cambio estructural. Cambió la forma de comerciar a nivel global y con eso cambiaron los tiempos, las modalidades de comercialización, las operaciones y las exigencias. Y por lo tanto, se modificaron los requerimientos a nivel logístico y en la actividad. Y por eso no es casualidad que hoy estén reunidas aquí las tres patas: Aeropuertos Argentina, la Aduana y el sector del Courier. Los tres estamos entendiendo la misma realidad y tenemos la misma lectura de transformarnos y acompañar este cambio. Aeropuertos Argentina con sus mejoras de infraestructura, tecnología y procesos. El sector courier con capacidad operativa, con tecnología, con inversión y sobre todo con la capacidad de adaptación para atender las nuevas exigencias en esta nueva modalidad de comercio y de los consumidores. Y la Aduana con la adaptación y aggiornamento del marco normativo y operativo bajo el cual operamos y debemos acompañar el proceso de manera coordinada para trabajar de forma eficiente, segura y de manera competitiva. No sólo estamos celebrando la inauguración de la nueva terminal courier, estamos celebrando la estructura que acompaña esta transformación, pero sobre todo la visión compartida del camino que tenemos por delante”, cerró Larsen.





MEGATRADE

Seguí informado!

Mira todo nuestro contenido también en digital



Ingresá a nuestro sitio web

www.revistamegatrade.com.ar