

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

MEGATRADE

www.revistamegatrade.com.ar

Instagram: Revista Megatrade

Twitter: @ReMegatrade

Año XXX Nro. 346 Enero 2022

La Ventanilla Única de Comercio Exterior Argentina
con su propia dinámica, alcanzará?

UNA VUCE PASO A PASO

Cómo armar la Ventanilla

Despachantes contra navieras globales

Marina Mercante, reunión y esperanza



Lidere el mercado de la Carga a Granel

Utilizando en su muelle potentes grúas, fijas o móviles,
que manejan más de 1000 t/h, 24/7, con bajo mantenimiento y la
más prolongada vida útil.

liebherr.com

LIEBHERR



Contacto

Grúas marítimas



EN EL MOMENTO QUE NOS NECESITE, **NOSOTROS RESPONDEMOS.**

En Assekuransa buscamos brindarle el mejor respaldo en todo momento, y eso abarca también nuestros canales de comunicación, por eso ahora sumamos una nueva manera para estar en contacto **las 24 horas, los 365 días del año.**

Acceda al nuevo chat automático cuando lo desee, a través de nuestra web, WhatsApp, Facebook o simplemente escaneando el código QR.



Ingresá a nuestro WhatsApp

OSSN www.assekuransa.uy
0800-966-8400
A.P. 111


Assekuransa
COMPAÑÍA DE SEGUROS

MEGATRADE

Año XXX N° 346 Enero 2022

Tendencias en logística de comercio exterior, según la visión de los propios operadores

Revista mensual impresa y digital. Llega a cargadores, embarcadores y operadores de comercio exterior, al mercado naviero, puertos y de logística global.

Director-Editor

🏠 Darío Kogan

👤 Tel: (54 11) 48579336
(+54) 911 40433288

Buenos Aires, Argentina

Diseño Editorial

📷 kogandg

Registro de la propiedad intelectual
240.963

🔍 www.revistamegatrade.com.ar

✉ contacto@revistamegatrade.com.ar

✉ suscripcion@revistamegatrade.com.ar

Destacados

Informe de Situación - 5

De correcciones e incorrecciones

Nota de Tapa-6

Una VUCE paso a paso/
Cómo armar una VUCE

Digitalización- 10

La necesidad de implementar
el B/L electrónico

Informe del Centro Despachantes-13

Las navieras globales como el malo de la película

Cámara Naviera -18

Apoyo a la actividad offshore

Encuentro-20

Fernández pide propuestas para reactivar la marina mercante

Tendencias-21

2021: Muy buen balance del puerto de Bahía Blanca





De correcciones e incorrecciones

Por Dario Kogan

Por estos días aparecen distintas movidas en el ámbito naviero vinculadas a cumplir con los objetivos de Naciones Unidas y de la Organización Marítima Internacional, especialmente teniendo en cuenta la reducción del uso de combustibles fósiles, y apuntar a energías alternativas y una incidencia neutral del shipping en el medio ambiente.

Tanto acciones individuales, de puertos, proveedores en infraestructura y navieras, como generales con diversas asociaciones internacionales de operadores navieros, de puertos e incluso de bancos que financian al shipping, se comprometen en ese sentido, definiendo planes que van mucho más allá de lo que hoy es "políticamente correcto". Más tarde o más temprano, se viene. Cómo se puede tolerar que hayan islas de basura en medio del mar?. Así es que cuando se habla de energía, lo que se viene es mucho más que pensar en "desarrollar" Vaca Muerta o el offshore con combustibles tradicionales. *No será tarde?*

Se puede decir que en 30 años esta

alternativa tradicional no tendrá espacio?. Además de trabajar sobre este lema global de buscar alternativas en combustibles, otros conceptos políticamente correctos dentro del mundo empresario y público son: Anticorrupción, transparencia, y apertura. Hablando de anticorrupción precisamente, en el ámbito naviero hace unos años que se creó Red Marítima Anticorrupción (MACN) donde participan más de 160 empresas, que representan más del 50% del tonelaje mundial e incluye Estados del pabellón, agentes portuarios, compañías navieras, propietarios de carga y administración de barcos. El objetivo es que la industria no tome a la corrupción como una parte aceptable del negocio.

En América Latina hace décadas que se lucha con este flagelo en algunos ámbitos del comercio exterior.

Un caso particular ha sido por años las situaciones "grises", por decirlo de alguna manera, de algunas operaciones en el control de la limpieza de las bodegas de los buques que llegan a ciertos puertos argentinos para cargar granos, por ejemplo,

tarea que le corresponde al SENASA -ente de control nacional de sanidad y control agroalimentario- y que según algunas fuentes llegó en su momento, en el área de San Lorenzo, a ser un foco brutal, cuestión que al parecer se redujo notablemente durante la administración anterior. Esta tarea de control de bodegas fue posteriormente pasando a certificadoras privadas -con el rechazo lógico del ente público nacional-. Aquellas hoy ponen la cara con su gente haciendo las verificaciones, aunque auditadas por SENASA.

Será bueno preguntarse, en tiempos donde la corrupción es al menos, "políticamente incorrecta" y con bonanza para los fletes navieros - donde los costos diarios de tener un buque parado hacen que este tipo de movidas "grises" puedan resurgir-si se está siguiendo de cerca la evolución de esta fase operativa que en otros mercados es sólo una de las tantas que debe cumplir sin demasiados problemas cualquier operador naviero para cargar en una terminal.

Es sólo una pregunta....

Estamos trabajando con
**TRÁFICOS SEMANALES
DE BRASIL Y ASIA.**

Podemos asistirte para
optimizar tu logística.

trp_comercial@trp.com.ar

log.in. CMA CGM MERCOSUL LINE EVERGREEN COSCO YANG MING P&O



www.trp.com.ar

11 3329-1234

@dpwbsas

Con su propia dinámica y atendiendo las demandas de los actores públicos del comercio exterior, vuelven a impulsar la Ventanilla Unica de Comercio Exterior Argentina, alcanzará?

Una VUCE paso a paso

Hay un contexto global de comercio internacional que sea propicio a la facilitación?. Tiene que ver el sistema de protección y amenazas en el comercio que hoy se puede percibir en los grandes bloques como una excusa para no avanzar en mejorar los procesos y sistemas eficientes que hacen al comercio exterior?. En suma, el comercio internacional sigue su curso, las cadenas globales se afianzan. ¿No es hora de avanzar seriamente con procesos como ya hace años lo definió el acuerdo de facilitación de la OMC, con la conformación de los comités nacionales de facilitación, o las recomendaciones de la propia OMA en materia de operadores seguros y el desarrollo de las Ventanillas Unicas de Comercio Exterior?. Según el gobierno nacional, la VUCE posible para la Argentina no será revolucionaria, es decir no se habla de un proceso fundacional que cambie la actualidad del comercio exterior en materia de facilitación, menos aún pretende sustituir ni reencauzar las intervenciones de los organismos del comercio exterior. Así lo señala Rodrigo Puértolas, director de proyecto de la Unidad Ejecutora del Régimen de VUCEA. Ahora bien, advierte, que hay mucho por mejorar y hacer eficiente en los procesos del comercio exterior. No hay quien lógicamente pueda sostener que por ejemplo, un despachante tenga que imprimir y firmar un papel dando fe un documento emitido por SENASA. Con una dirección ejecutiva de procesos, - de la que depende, asuntos reglamentarios, normas y procedimientos calidad y mejora continua- otra de administración y control y otra de sistemas y tecnología - de la que depende infraestructura tecnológica, operaciones y desarrollo y mantenimiento de sistemas- en la actualidad, la Ventanilla Unica de Comercio Exterior

Argentina (VUCEA) que se va armando, se piensa como un trabajo de hormiga sin grandes estridencias ni contrataciones. El trabajo de la Unidad Ejecutora, dice Puértolas, tiene una pata técnica, que es la capacidad de generar desarrollo de software para que los distintos organismos y actores se integren a ella y la otra pata es la de coordinación política, más allá de la necesidad de resolver aspectos normativos. Precisamente Puértolas viene trabajando mucho en este último punto. Funcionario que está a cargo desde mayo pasado, recién a partir de septiembre ve cuando su función adquiere más fuerza en ese trabajo político y que por estos días ya concluyó: trabajar hacia adentro en la coordinación y el relacionamiento político con los distintos organismos involucrados en el comercio exterior, juntándolos en una misma mesa para alinearse respecto a la VUCEA, allí están desde Puerto de Buenos Aires, hasta SENASA y la misma Aduana. Ahora, entiende, hay que coordinar el acceso de los distintos actores hacia afuera. La Ventanilla Unica de Comercio Exterior viene siendo considerada como una herramienta para facilitar el comercio, reducir tiempos y costos, generar mayor transparencia y mejores controles; es un proyecto que ya lleva muchos años. Según algunas fuentes fue lanzada por la gestión de Ricardo Echegaray en Aduana/AFIP luego fue tomado por la administración Macri que parecía avanzar incluso con un proveedor externo, con la cabeza en el entonces Ministerio de la Producción. Allí se encausó luego a través de un préstamo del BID de U\$70 millones como contraparte del Ministerio de Desarrollo Productivo actual y que operativamente la maneja la Unidad Ejecutora del Régimen de VUCEA como organismo desconcentrado en el ámbito



de la Secretaría de Industria, Economía del Conocimiento y Gestión Comercial Externa de dicho Ministerio. La creación del Comité de Implementación de VUCE, compromete mucho a los distintos organismos para subirse al tren. Son casi un centenar que deben hacerlo. A mediados del año pasado se extendió por cuatro años el funcionamiento de la Unidad Ejecutora de la VUCEA y allí se señala que entre sus objetivos principales, se encuentran *"proveer una mayor eficiencia en las gestiones y trámites que se realizan ante la Administración Pública Nacional, vinculados a la importación, exportación y tránsito de mercancías"*. Asimismo la UE se encarga de unificar procesos, normas, reglamentos y trámites para optimizar el funcionamiento de los sistemas involucrados en las gestiones del comercio exterior. Además la VUCEA tiene la tarea de simplificar la gestión administrativa de los trámites que realizan las personas ante los diversos organismos, dependencias, entidades y sociedades del Estado Nacional en materia de comercio exterior. Y del mismo modo debe integrar, homogeneizar y sistematizar la información de las dependencias, entidades y sociedades del Estado Nacional, en el ámbito de su competencia. Otro de sus objetivos es el de facilitar el acceso y difusión de la información respecto de los diversos trámites y gestiones comprendidos en el Régimen de VUCEA y desarrollar e

implementar -en coordinación con el Ministerio de Modernización-, programas de modernización tecnológica, de información y comunicaciones y de facilitación del comercio.

Algunos piensan que la VUCE debería estar en ADUANA, como sucede en muchos países, ya que es el organismo que más interviene en el comercio exterior, una pulseada que ya en la administración anterior ganó Producción. Para Puértolas, es fundamental la integración de la Aduana y de hecho la relación es muy buena en la interacción con dicho organismo.

Uno de los puntos de los que manifiestan los funcionarios de la actual gestión es hacer una VUCE "federal", que en algún aspecto parece ser un latiguillo más, pero en realidad se entiende como la necesidad de adaptar el proceso a las necesidades de cada región y provincia y para los pequeños y medianos operadores. De hecho, por ahora no se está pensando en comprar un paquete del exterior como se preveía hasta hace un par de años, sino generar un esquema muy flexible, abierto a las necesidades de cada provincia o puerto, utilizando desarrolladores de cada lugar o con los que contrata y cuenta la Unidad Ejecutora.

Justamente, esta administración desde el vamos tuvo como idea no trabajar con un "paquete" de una consultora de afuera para implementar los procesos, el soporte

del software y la tecnología en general. "Argentina tiene gran potencial en la economía del conocimiento. Creemos que lo más lógico es aprovecharlo y además fomentar a las pymes nacionales, lo que además resguarda las divisas tan necesarias"; dice Puértolas.

Pero esto implica contar con un proyecto de tecnología e informática y mucha mano política. "Hoy la inversión pública está orientada a la digitalización de los procesos y que se sumen todos. No buscamos que todo el Estado migre hacia un solo sistema", agrega el funcionario, porque además es algo que puede demorar mucho tiempo o quizá nunca se concrete. En lugar de que cada organismo tenga que hacer fuertes cambios en sus sistemas, la idea es ofrecer una solución más rápida para que los distintos "cables", se integren a una VUCE operativa, más allá de que en algunos casos se les puede ofrecer migrar a otro sistema. "El objetivo es dejar una VUCE funcionando y que todos los actores del comercio exterior quieran participar y usarla", agrega. Hoy en día la agenda de trabajo implica contratar desarrolladores, y apuntar a más entidades que quieran subirse a la VUCEA. Claro que los organismos y entes públicos y privados tienen que cumplir ciertos requerimientos, no es que cualquiera puede subirse con lo que tiene o no tiene...

Hay que advertir que la Unidad Ejecutora no tiene personal propio, son contratos



Rodrigo Puértolas, director de proyecto de la Unidad Ejecutora de la VUCEA

de consultores individuales. Hoy hay tres convenios macro de consultoría en un proceso licitatorio muy avanzado.

En cuanto al seguimiento del proceso – recordamos que es un préstamo del BID que hay que repagar- se da un trabajo conjunto del Ministerio de Desarrollo Productivo, la Secretaría de Asuntos Estratégicos y el BID.

Entre los ejes de gestión de la Unidad que dirige Puértolas, se encuentra el relacionamiento federal, es decir, la articulación con gobiernos provinciales y municipios, apuntando a las mejoras de procesos de los actores de comercio exterior en cada una de las provincias, "queremos saber cómo están estos procesos en cada provincia, porque la dinámica en cada una es diferente",

SEGURIDAD Y EFICIENCIA EN TRANSPORTE FLUVIAL-MARITIMO



COMPAÑÍA NAVIERA
HORAMAR



NAVIOS SOUTH AMERICAN LOGISTICS INC.

-TRANSPORTE FLUVIAL DE CARGAS
SECAS, LIQUIDAS Y LPG

-TRANSPORTE MARITIMO DE
COMBUSTIBLES LIVIANOS Y PESADOS

-ALMACENAMIENTO Y DESPACHO DE
COMBUSTIBLES, GRANOS Y MINERALES



Av Juana Manso 205 - 6to Piso - 1107 - C.A.B.A. - Argentina - Tel.: +54 11 48917700 - Fax: +54 11 43130987
www.horamar.com.ar - info@horamar.com.ar

señala. El relevamiento incluye el análisis de zonas productivas, con datos que hasta diciembre abarcan 16 provincias. Señala que hay provincias que aparecen con necesidades que se pueden resolver rápidamente. Desde la Unidad Ejecutora se bajan soluciones medianamente homogéneas para que se suban, marcando el equipamiento requerido. Puertos y organismos de la administración pública nacional fueron los primeros ámbitos en la agenda que lanzó la gestión. Así está la red VUCE que colabora con la gestión y como uno de los capítulos, la VUCEA Puertos o VUMA (Ventanilla Única Marítima Argentina) donde se han hecho relevamientos de 28 puertos públicos provinciales. Hay diálogo con todas las provincias que tienen puertos – hoy faltan Río Negro y Corrientes-, viendo cuáles son sus necesidades de gestión y procesos, más allá de sus necesidades de equipamiento,

- desde balanzas hasta scanners-. Ya se han hecho pruebas en puertos como San Pedro e Ibicuy con un sistema de gestión portuario integral propio NEREO a partir de un desarrollo del puerto de La Plata, sistema que otras terminales pueden adaptar sin cargo. Reconoce que de todos modos ya hay puertos totalmente preparados para incorporarse. En ese sentido, el préstamo a tasa subsidiada del BID alcanza para el desarrollo de software, luego en lo que tiene que ver con equipos el tema es diferente. Un scanner cuesta U\$2 millones, y allí hay que ser muy preciso a la hora de la decisión de efectuar una inversión de ese tipo. Aquí hay otras soluciones complementarias, por ejemplo, en programas de financiamiento al sector público para lograr conectividad. Esto va de la mano de lo que ofrece ARSAT y el ENACOM. Esto también se da en referencia a

las necesidades de algunos pasos fronterizos, pues de qué vale instalar tecnología en lugares donde no hay suficiente conectividad. El objetivo es la facilitación y en ese sentido ya hay con algunos organismos de seguridad como la Prefectura Naval y con el sector privado un diálogo vinculado a esos procesos, desde la UIA hasta el Centro de Despachantes - se puede decir que los despachantes serán uno los grandes beneficiarios de VUCE a los que le hace el trabajo más fácil, dice el funcionario -y la agenda de facilitación está abierta. En cuanto a tiempos de concreción de los procesos en el marco de VUCEA se espera para este semestre completar algunos de los trámites en algunas cargas específicas de exportación. *Que así sea....*

Cómo armar una VUCE

El la solución para construir una VUCE contar con un paquete informático y de gestión adquirido en el exterior ya probado en otras partes?: *“La implementación de una plataforma de VUCE está lejos de ser sólo un desafío tecnológico, la solución digital a construir es un elemento importante, pero es una pequeña parte del proceso de implementación de VUCE, hay otros elementos que primero tienen que estar. Qué esté cubierta la pata tecnológica, pero sin definir antes esas otras cuestiones puede llevar a tomar decisiones equivocadas”*, nos dice la Ing. Lorena Veiga, consultora en proyectos de gobierno electrónico y facilitación del comercio del BID y ex coordinadora ejecutiva del exitoso Proyecto Ventanilla Única de Comercio Exterior en Uruguay. Veiga tiene amplia experiencia en proyectos de transformación digital, planificación y control estratégico, rediseño de procesos y es directora de proyectos en GeneXus Consulting en Uruguay que comercializa soluciones

tecnológica para proyectos de gobierno. En la Argentina se opta por no caer en la compra de un paquete externo que puede exigir empezar todo de cero en la digitalización de cada organismo, y en cambio se apunta a manejar desarrolladores locales para lo que es la gestión del sistema y el soporte informático y aprovechar lo que tiene cada ente para luego “colgarse” a un “cable” general del VUCE. *Es esto viable?* Veiga entiende que los modelos híbridos son totalmente válidos. Qué mejor sería si todos los organismos estuvieran al iniciar el proceso en la etapa en papel, porque allí se definiría una única plataforma para todos, advierte. Incluso hay esquemas internacionales que lo recomiendan pero esto en la realidad es prácticamente inviable, porque en todas partes, la gran mayoría de organismos tienen algún nivel de digitalización, agrega. Esta situación lleva a convivir con soluciones digitales que resuelven parte de las operativas de cada uno de los Entes. De hecho muchas veces las soluciones digitales de la VUCE no pasan la puerta de cada uno

y sólo resuelven las interfaces, dejando a aquellos resolver lo interno. En suma, Veiga entiende que las dos opciones tienen sus pros y contras. Es más simple ir a un sistema nuevo pero va a generar resistencias de los distintos organismos. *“No hay soluciones únicas y perfectas. Además mucho está en función de los recursos con los que se cuente”*, agrega. Reconoce que desarrollar una VUCE no es una iniciativa fácil. Pero cómo lo logró Uruguay?. Allí primero hubo un fuerte impulso político, que contó con el apoyo de la Agencia de Gobierno Electrónico el que tomó como suyo el tema de transformación digital del Estado, además de contar con financiamiento externo que permitió viabilizar muchas de las transformaciones, encarar cambios normativos y desarrollar activos digitales para adoptar soluciones. A esto se le agregó un acompañamiento de los distintos organismos para la adopción de tecnología. Pero cómo hacer para que este tipo de proyectos sigan desarrollándose con el correr del tiempo y apoyados por

los distintos colores políticos de los gobiernos donde el comercio exterior no tiene prioridad. Señala Veiga que a nivel global es esencial contar con el apoyo político desde la cabeza de gobierno, especialmente porque se trata de proyectos que son de largo aliento. De allí que es esencial ir generando resultados de valor para los distintos grupos de interés y al mismo tiempo alianzas fuertes con el sector privado que va a seguir estando y demandando mejores servicios, para permitir consolidar una base de apoyo que luego sea difícil de derribar y quitar por una futura administración, especialmente en países más proclives a los cambios en las iniciativas. También se debe contar con apoyo político para asegurar que el marco normativo que regula este tipo de iniciativa sea el adecuado, que la VUCE cuente con estructura, institucionalidad y un proceso de gobernanza que defina bien este tipo de herramienta. No hay que olvidar, dice Veiga, que la VUCE es un entorno donde confluyen múltiples actores. Si bien en Uruguay el proyecto surgió desde Aduanas luego se crea la VUCE como unidad de negocios dentro del Instituto de Inversiones y Exportaciones de Uruguay XXI y cuenta con autonomía técnica. Aquí hay otro elemento importante, especialmente teniendo en cuenta la dinámica del comercio exterior, ir cambiando la normativa en la medida en que el proceso se va consolidando. Veiga insiste en la importancia de ir llegando a resultados y cumpliendo metas. *“El alcance de las plataformas de comercio exterior es muy amplio y puede llevar años analizar los procesos y su construcción hasta empezar. Esto además tiene que ver con que el comercio exterior no tiene un alcance delimitando, implica muchos trámites y procesos. Se puede hacer una VUCE chica o grande, de hecho existen casi tantas VUCE como países, lo importante es avanzar trámite por trámite y producto por producto”,* señala. Manejar este proceso cumpliendo metas y tiempos es importante, *“llegar a resultados de valor permite generar confianza y aumentar el compromiso”,* agrega. Por ejemplo, en el caso de la VUCE de Uruguay, el lema inicial era *“si funciona hoy no se toca”,* y el enfoque



Lorena Veiga, consultora en proyectos de gobierno electrónico y facilitación del comercio del BID

corregir por el tipo de metodología con interacciones rápidas. De hecho la VUCE uruguaya no cubre hoy el 100% del comercio exterior, pero sí se logró manejar dentro el core del volumen total”, dice. Ahora la comunidad de comercio exterior cuenta con una plataforma para su operativa y logró uno de los grandes objetivos; reducir los costos. *“Hoy el*

fue avanzar sobre los trámites que no funcionaban eficazmente apuntando a llegar a una primera versión digital. Aquí dice Veiga, lo perfecto es enemigo de lo bueno. Y a los cuatro meses de iniciar el proceso se llegó al primer trámite digital agregando valor a un grupo de interés, y así se fue avanzando. Advierte además que este es un proceso que se debe seguir de cerca entregando resultados pequeños y frecuentes con metodologías ágiles de desarrollo de software que están cada vez más extendidas. De esta forma se pueden tomar acciones correctivas. *“Si se mira hacia atrás en la experiencia uruguaya tomamos algunas malas decisiones pero se pudieron*



Zona Franca La Plata:

70 hectáreas
de calidad
e innovación

para que el éxito
de nuestros clientes
no tenga fronteras.

Francaamente,
siempre junto a vos.

www.bazflp.com
Tel.: +54 221 512 9600



ZONA FRANCA
LA PLATA

comercio exterior depende de esta plataforma y en la mayoría de los casos no hay otra alternativa para hacer los trámites que la VUCE”, añade Veiga. Además pone especial atención en otro desafío que hay que apuntalar en este tipo de proyectos: prever que se deben sostener, mejorar y evolucionar en el tiempo, mismo por la dinámica del comercio exterior. Esto implica pensar en cómo se va a financiar en el tiempo, una vez que se van logrando los objetivos. Uno de los puntos en discusión, es si la VUCE tiene que estar en la cabeza de la Aduana. Como dijimos en Uruguay la Aduana fue la que lanzó el proceso, pero luego -incluso por la demanda de otros organismos que señalaban la necesidad de que la VUCE sea independiente- pasó a ser una figura autónoma. Veiga advierte que en América Latina buena parte de las VUCE están fuera de Aduana – caso de Uruguay, Chile, Perú, Colombia, Argentina, por ejemplo-, aunque la OMA recomienda que aquella sea la agencia líder. La especialista entiende que no es necesario que sea de ese modo, pero es inviable pensar la VUCE sin la Aduana como organización clave. Cómo hacer que en los otros organismos no generen resistencia a un proyecto de este tipo. “Hay que hacerles entender que la VUCE no viene a quitarles competencia, sino que viene a articular los esfuerzos,

estandarizar procesos e información de forma que las agencias oficiales puedan tomar mejores decisiones y lo hagan con mayor eficacia, y esto se logra involucrando a todos. La VUCE es de todos, se trata de un ecosistema de colaboración y solo trabajando juntos es posible lograr resultados. Las resistencias que pueden surgir por temor a perder poder se quitan al involucrar a todos en el diseño de las soluciones. Insisto: la VUCE es una plataforma de todos los actores, más allá de que alguien la tiene que dirigir”, insiste.

Recuerda que los proyectos VUCE son procesos que nunca terminan, implica tomar decisiones pensadas al largo plazo, no es traer una solución de afuera, copiar y pegar. Hay que ver cómo mantenerla, cómo adaptar las normativas a las nuevas situaciones, procesos, aranceles, etc. Por ejemplo, si la decisión es tener un desarrollo local, hay que prever cómo se va a mantener en el futuro, cuál va a ser la operativa, la normativa y la lógica de un proceso donde están involucradas una importante cantidad de agencias de gobierno y cada una con sus normas y procesos. “Estas iniciativas de one stop shopping son totalmente transversales a todos los actores y el impacto hay que medirlo en toda su extensión”, agrega. En ese sentido repite que el apoyo político es un elemento clave así como

la actualización normativa, de allí que es importante generar ámbitos de toma de decisiones adecuadas. Quizá hace años las normativas de comercio se enfocaban en un organismo, pero hoy es necesario tener en cuenta el impacto de cada una de las normas en todo el proceso. Por ejemplo, hay normativas sanitarias que se toman y que pueden generar barreras al comercio. “Además hoy existe un factor adicional, el comercio exterior está cada vez más a la mano de los pequeños emprendedores, tenemos que hacer fácil ese proceso. Es para eso que también la VUCE está presente”, dice Veiga.

Al mismo tiempo hay nuevas herramientas, como el comercio electrónico y esto exige contar con apoyo político para darle validez legal a su operativa, generar acuerdos entre actores, reconocer la firma electrónica, avanzar en iniciativas de procesos inter operativos, agrega.

Cierra señalando que en el desarrollo de una VUCE hay varias vías de trabajo, en lo político con la gobernanza del sistema, la tecnología y las normativas así como en la estandarización de los procesos. Siempre teniendo en cuenta que la idea no es digitalizar la burocracia sino reducirla y hacerla más eficiente.

La necesidad de implementar el B/L electrónico

Dentro del esquema de sistematización de Procesos, hace mucho tiempo se viene hablando de la implementación del B/L electrónico en el ámbito naviero. En ese sentido, el Centro de Navegación ha hecho reiteradas gestiones para eliminar el requerimiento de presentación en papel y con firma ológrafa del B/L como funciona hoy en día; planteando la necesidad de considerar la urgente implementación del B/L electrónico (“e-B/L”), como ya se ha hecho en muchas plazas a nivel internacional. La situación de pandemia aceleró

esa necesidad de forma de evitar el contacto personal y en papel y facilitar el comercio.

Precisamente dentro del diálogo que se viene dando entre el sector público y privado, ya el año pasado el Centro de Navegación envió a la Dirección General de Aduanas una nota con los argumentos técnicos que hablan a las claras de las ventajas de poner en práctica este proceso, “una asignatura pendiente que debe ser encarada en forma inmediata para facilitar las operaciones de comercio exterior, generando ahorro de tiempos y costos de gestión y con ello, volver más

competitivo nuestro comercio exterior”, decía la entidad que nuclea a los representantes de las líneas marítimas. Parece razonable traer a la actualidad esos argumentos esgrimidos en su momento.

Como antecedentes, allí se señalaba que con base en el Aviso de Técnica N° 28/2002, actualmente se sigue exigiendo en varios puntos aduaneros, la presentación del B/L en soporte papel y con firma ológrafa (puño y letra), sobre la base del art. 298 de la Ley de Navegación, haciéndose mención a que el Código Civil no prevé otra forma de firma que la manual. Esto,

sin perjuicio de las normas de carácter general que se invocan, "las cuales han quedado absolutamente anacrónicas, con base a la implementación de las modalidades de firma digital y electrónica".

En ese sentido el Centro entiende que la ley de Navegación establece en su art. 298 que el Conocimiento de Embarque debe contener las menciones de "Lugar, fecha y firma del transportador, agente marítimo o capitán.". Que El Código Civil y Comercial de la Nación (que deroga al Código Civil citado en el Aviso de Técnica N° 28/2002), dispone expresamente en su art. 288, que, "La firma prueba la autoría de la declaración de voluntad expresada en el texto al cual corresponde. Debe consistir en el nombre del firmante o en un signo. En los instrumentos generados por medios electrónicos, el requisito de la firma de una persona queda satisfecho si se utiliza una firma digital, que asegure indubitadamente la autoría e integridad del instrumento." Consecuentemente, dice el Centro, visto que la Ley de Navegación refiere tan solo a la "firma" a secas, sin limitarla a su modalidad ológrafa, y que el Código Civil y Comercial de la Nación contempla la validez jurídica de la firma digital y electrónica, mal podría entonces dicho régimen jurídico ser contrapuesto por una norma de menor

jerarquía, tal el caso del Aviso de Técnica N° 28/2002.

Agrega la entidad, que claramente, en este caso, la norma inferior deviene en inconstitucional, por violar el Principio de Jerarquía de las Normas establecido en el art. 31 de la Constitución Nacional.

Otras razones que fundamentan la petición del Centro son:

- a) La Aduana no tiene registro de firmas de todas y cada uno de los autorizados, capitanes etc., de todos los transportistas.
- b) La información se encuentra validada con el MANI en el Sistema Malvina, donde se transcribe toda la información de los Conocimientos de Embarque, además de existir las ratificaciones realizadas tanto por los ATA desconsolidadores como por los IMEX, a través de la página de AFIP.
- c) La firma manual, tampoco se ajusta a la tendencia actual de implementación de la Ventanilla Única (Decreto Nacional N° 1079/16 – VUCEA), y las prácticas recomendadas en el Convenio Internacional para la Simplificación y Armonización de los Regímenes Aduaneros (Convenio de Kioto modificado) ratificado por Ley N° 27.138, cuyas previsiones resultan totalmente armónicas con la petición del Centro.
- d) La medida implementada implica la



exigencia de un requisito redundante, abandonado en la práctica comercial a nivel global, lo que causa considerables complicaciones en la gestión diaria de los distintos actores del comercio exterior, ya que los consignatarios de carga deben concurrir a las oficinas de las agencias, las que a su vez deben asignar personal al solo efecto de la firma de este documento, el que ya obra en poder de los interesados.

- e) La necesidad de establecer un criterio uniforme en todos los puntos aduaneros.

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

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

COPRAC

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

Buenos Aires: Av. Alicia Moreau de Justo 1750 Piso 3 Of. "E" - C1107AFJ - C.A.B.A.

Tel/Fax: (011) 4314-2140/1880/5147/4898

Rosario: San Martín 647 Piso 7 - S2000CJG - Tel: (0341) 4497748

Campana: Av. Roca 278 Piso 11 Of. "B" - B2804FYP - Tel: (03489) 430461

E-mails: copracoperaciones@gmail.com - copracadministracion@gmail.com - copractesorero@gmail.com

www.coprac.com.ar



Además, dice el Centro, se ha sumado una situación extra, que es la imputación económica de un 1% en los endosos de los conocimientos de embarque. Es un gravamen que dificulta la actividad, ya que los documentos de transporte son un título de crédito y como tales, no son susceptibles de fundar causa de transferencia.

En los argumentos, el Centro puso en la mesa la valoración y las recomendaciones sobre la cuestión por parte de la Organización Mundial de Aduanas (“OMA”), la Organización Marítima Internacional (“OMI”), y el Comité Europeo de la Federación de Asociaciones Nacionales de Agencias y Brokers Marítimos (“FONASBA”), allí se detalla:

- Circular OMI 4204/Add.9. Declaración conjunta OMI-OMA sobre la integridad de la cadena de suministro mundial durante la pandemia de la COVID-19 (16.04.20): Se insta encarecidamente a las Administraciones aduaneras y a las autoridades del Estado rector del puerto a que establezcan un enfoque coordinado y proactivo, junto con todos los organismos interesados, con miras a garantizar la integridad y la facilitación continua de la cadena de suministro mundial, de manera que no se obstaculice innecesariamente el flujo de mercancías por mar.

- Circular OMI 4204/Add.17 Coronavirus (COVID 19) – Preparativos para las operaciones post-COVID-19 (21.05.20): Lista preliminar de recomendaciones para gobiernos y autoridades nacionales pertinentes sobre la facilitación del comercio marítimo durante la pandemia de la COVID-19. - Circular OMI 4204/Add.20. Coronavirus (COVID-19) – Llamamiento a la acción para la aceleración de la digitalización del comercio y la logística marítimos (05.06.20): Un grupo de asociaciones mundiales del sector reconocidas como entidades consultivas por la OMI y que representan a los sectores del transporte marítimo y portuario, integrado por la ICS, la IAPH, BIMCO, la ICHCA, la IMPA, la ISSA, la IHMA, FONASBA y la IPCSA; teniendo

también en cuenta las aportaciones del Grupo PROTECT, afiliado a la IPSCA, ha elaborado una declaración conjunta, en la que se hace un llamamiento a la colaboración intergubernamental para impulsar la aceleración de la digitalización del comercio y la logística marítimos, consideraciones y aspectos prácticos relativos a los sistemas de las comunidades portuarias, la ventanilla única y otras plataformas electrónicas de intercambio.

- Declaración de ECASBA. E-MARITIME, VENTANILLAS ÚNICAS, DIGITALIZACIÓN (Feb. 2020): Declaración por la cual se establece que todos los Estados Miembro de la UE deberían garantizar que los informes sobre los buques se realicen exclusivamente en formato electrónico y que todas las autoridades reglamentarias sean capaces de recibirlos por el mismo medio. Asimismo se presentó adjunto a la nota un panorama respecto de la implementación del e-B/L a nivel global, a través de un informe con los resultados del relevamiento efectuado por FONASBA, a solicitud del Centro de Navegación en su carácter de entidad asociada a dicha Federación. Allí se da cuenta como en muchos países en los distintos continentes, ya está implementado y validado por sus autoridades el sistema de e-B/L, y como en otros está en curso de aprobación, en consonancia con las necesidades actuales del mercado, agravadas por la pandemia del COVID-19.

Además se agrega que en la Argentina operan varias compañías marítimas que han desarrollado e implementado el e-B/L a nivel global, de allí que el Centro ofrece a la Autoridad generar el nexo correspondiente a fin de generar reuniones presenciales o virtuales entre los departamentos informáticos de dichas compañías y de la Aduana, de forma tal de poder compartir dichas experiencias y considerar el desarrollo e implementación en el país. Como conclusión, el Centro reafirma que la implementación del e-B/L constituye una medida que abona

el cumplimiento de las medidas que hacen a la prevención de la pandemia, “y que podría implementarse sin inconvenientes con el fin de procurar la gestión del flujo del comercio exterior, minimizando los riesgos de propagación de la pandemia y la exposición del personal de la Autoridad Aduanera y de las autoridades portuarias, y del personal de las empresas nucleadas en la entidad; propiciando asimismo una baja significativa de tiempos de gestión y costos, lo que fomentaría una mayor competitividad de nuestro comercio exterior, sector fundamental para sostener el estado crítico de nuestra economía, que impulsa la producción nacional, el ingreso de divisas, y con ello, el resguardo y creación de empleo en estos tiempos de crisis”. Añade que existen sobrados argumentos legales y de política sanitaria y económica, experiencias ya vigentes en todo el globo a imitar, y lo que es más importante, empresas que ya operan con el B/L electrónico y que operan en el país. De allí la solicitud de revisar el criterio actualmente implementado por la autoridad, de forma tal de autorizar la implementación del e-B/L.

Positivo

Un par de procesos positivos se dieron a partir del diálogo público privado con la Aduana. Por ejemplo, la eliminación del requisito de firma de los Conocimientos de Embarque (“B/L”) por parte del Agente de Transporte Aduanero como también la posibilidad otorgada a los ATA desconsolidadores de presentar digitalmente el manifiesto desconsolidado de importación para la vía acuática ante el servicio aduanero.

El Centro Despachantes de Aduana presentó un informe con fuertes críticas hacia los servicios navieros de línea globales y a su tendencia a la verticalidad y extensión de poder buscando tener más presencia otras actividades del COMEX. Destaca el rol del despachante.

Las navieras globales como el malo de la película?

El Centro Despachantes de Aduana (CDA) presentó por primera vez a sus asociados un informe sobre lo que considera un preocupante avance de las líneas marítimas y courier sobre las empresas de logística y servicios profesionales del COMEX y de alguna manera reclama una suerte de “argentinización” de dichos servicios para que no se pierdan empresas y puestos de trabajo locales. Precisamente gran parte del informe la emprende contras las líneas marítimas globales y su integración vertical y frente a un mercado desregulado pide que el Estado audite las tarifas de fletes internacionales. Evidentemente todo esto vinculado al alza de las tarifas de estos tiempos y en ciertos tráficos más fuerte que en otros, especialmente en importación – *las navieras se quieren sacar los tachos de este mercado lo antes posible en los tráficos desbalanceados y allí ofrecen valores más bajos o se los llevan sin carga*-. No hay que olvidar que por décadas los valores de fletes fueron exigüos en la expo.

Pues bien, en el informe del CDA incluso se vuelve a traer a la mesa la extinta figura del Capitán de Puerto previo a la reforma portuaria de los '90 y que era el que terciaba en materia de tarifas – *aunque en ese momento no era menor la queja de los cargadores por ejemplo, el cobro del doble THC* -, en cambio los fletes manejados por las Conferencias, eran homologados por el área de Marina Mercante de esa época; estamos hablando de otro país, otro mundo. El informe redactado por la Comisión Consultiva del CDA, integrada por su Presidente, Enrique Loizzo, Vicepresidente, Pablo Pardal, Secretarios, Marcelo Ravida y Fernando Doni, Vocal, Sergio Landaluze, asesores Oscar Horacio Dhers, José Pedro Bustos y Gustavo Hereñu – quien viene de ser por 15 años asesor legal en el Centro de Navegación- señala que fue necesario



analizar la cuestión de la prestación de los servicios de transporte marítimo y su relación con los operadores logísticos y auxiliares del comercio exterior, como así también, se hace mención al uso de plataformas digitales y transporte puerta a puerta, aunque en este punto no se extiende tanto. Precisamente en su momento el Centro fue un fuerte crítico de los integradores globales de Courier por evitar el uso de despachos aduaneros en una gran cantidad de ítems. En el trabajo no se extiende sobre este tema.

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



LO PRIMO
DEPOSITO FISCAL, PRIVADO

BAJO TECHO SIEMPRE

Concentración .

La presentación del CDA señala que en el plano local, se ha producido una gran concentración por la fusión de dos de los tres mayores operadores de nuestro mercado que hacen que entre dos líneas marítimas posean más del 60% del mercado. Este agrupamiento se suma a los intereses que las principales dos líneas poseen en las Terminales del Puerto de Buenos Aires y Dock Sud, y en algunos incluyen el servicio de remolque. *“En los últimos años, las grandes líneas marítimas también han mirado hacia las áreas logísticas y de servicios normalmente reservadas a las empresas y profesionales de comercio exterior locales. Lamentablemente esta situación no se ha hecho mediante una eficiencia de costos o servicios, sino que se hace mediante la imposición de estos últimos para obtener espacios de carga en los buques (que son escasos). La justificación económica que las empresas argumentan es la integración vertical, que es la optimización de muchos procesos económicos en cabeza de una misma compañía. En el caso parecería que no se trata de esto último, sino una imposición de servicios más costosos a los importadores y exportadores cuya aceptación les permite cargar sus mercaderías”,* dice la presentación.

Antecedentes

Volviendo sobre décadas atrás, como dijimos, el informe señala que la Argentina poseía normas de la Capitanía General de Puertos que permitían el control de los operadores portuarios y la regulación de sus servicios y tarifas-estamos hablando hasta principios de los '90-. Como consecuencia de las normativas de desregulación del Estado sancionada durante el gobierno -peronista- de Carlos Menem, se dictó el decreto 817/92 que reguló la actividad marítima en forma muy amplia. *“Sin perjuicio de tratarse de una norma de naturaleza desregulatoria, tomó la precaución de hacer una reserva especial para la cuestión del tráfico marítimo al establecer en su art. 14 la obligatoriedad de comunicar “sus tarifas, rutas, frecuencias y calidad del servicio*

a la autoridad competente, y a hacerlas públicas para asegurar la transparencia de los mercados”. Claramente esta norma tuvo por objeto garantizar la prestación y evitar los abusos. Posteriormente se dictó una reglamentación de la subsecretaría de puertos, vías navegables y marina mercante (La disposición 13/2019) que basándose en las funciones de la Capitanía General de Puertos y en el propio decreto 817/92, estableció la obligatoriedad de informar las tarifas, y servicios prestados. Claramente, el objeto de dicha norma era mantener control sobre el servicio ya que se vislumbraba cierto grado de potencial abuso, y si bien derogó las facultades que tenía la autoridad marítima (La disuelta Capitanía General de Puertos), mantuvo en la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables el control sobre las tarifas y servicios de los buques. Por cuestiones de instrumentación, esta norma no se cumple”, advierte el CDA.

En el contexto actual dice el informe, existe una gran concentración en el mercado de transporte por contenedores. En los hechos 3 alianzas de transportistas marítimos controlan el 90 % del movimiento mundial de contenedores. *“Estos joints, que son grupos de empresas navieras que se habrían agrupado para una mejor prestación de tráficos, actúan en el mercado China-Estados Unidos. En los restantes tráficos se establecen prácticas similares, lo que conlleva que los exportadores e importadores pueden contratar en los hechos con muy pocos oferentes (2 o 3)”,* dice el CDA.

La crisis logística y la reducción de espacios disponibles y contenedores que produjo la pandemia de Covid por su parte, ha generado, agrega, un aumento de fletes en el orden del 1000% (con variaciones) para los de la Costa Atlántica de Sudamérica (ECSA). *“Esos fletes que resultan de los contratos en masa que se negocian en mercados financieros como el Shanghai Freight Index (SCFI), influyen grandemente en los valores que los operadores consiguen para sus transacciones (lo que se denomina mercado spot). En palabras sencillas se puede decir que un flete de 1500 USD hoy puede costar 15000”,* advierte con sus números, el documento.

“En resumidas cuentas, las líneas marítimas están en una situación en la que perciben los mejores fletes de los últimos 15 años y con una concentración sin precedentes en el mercado, a pesar de ser un mercado volátil, variable y con cierto grado de competencia”, describe. El informe añade que adicionalmente en los últimos años y en forma previa a la pandemia, las empresas marítimas avanzaron sobre las gestiones logísticas y en el despacho de aduanas. En un primer paso, comenzaron con la provisión de servicios de transporte terrestre y almacenamiento, y posteriormente incluyeron en algunos países el despacho de aduana como servicio adicional, sumado a la participación en las terminales portuarias.

“Sin perjuicio de lo mencionado en este texto, existe la preocupación sobre ciertas prácticas locales y recientes en las que las líneas exigen la contratación de servicios logísticos y conexos (transporte, depósitos fiscales y eventualmente despacho de aduana) para garantizar espacios de bodega. Estos servicios, lejos de ser más accesibles, son más caros y producen perjuicios al comercio internacional en general, alterando la relación de confianza que un operador tiene con sus proveedores de servicios. Diversas entidades representativas y profesionales representantes de Despachantes de Aduana y Freight Forwarders han indicado su preocupación por estos avances en Estados Unidos, América Latina, Europa y Australia. (Fuente Nick Sawides, The Loadstar.com artículo del 22 de octubre Maersk's forwarder move could be abuse of its dominant position) Cabe destacar que esta iniciativa es una más de varias que han ocurrido en el pasado, lo que ocurre es que la restricción actual de oferta de bodega, y la concentración extrema han hecho que estén en condiciones de presionar a exportadores e importadores con su posición dominante”, explica el CDA. En el informe se detalla también el valor económico y estratégico del puerto de Buenos Aires. Trayendo datos bastante alejados en el tiempo. Por ejemplo, las estimaciones del recordado y lamentablemente fallecido consultor Martin Sgut, en la edición 2008 del Foro

Metropolitano, que estimó que el Puerto genera globalmente en su actividad 21000 puestos de trabajo y 16000 millones de dólares (incluyendo todas las actividades) “lo que a la clara también explica la importancia social y económica de la actividad portuaria y el interés de captar esta renta por parte de empresas de capital extranjero. Entendemos que estos valores, no han variado a la fecha de manera considerable”, dice el documento del CDA.

El negocio naviero como actividad regulada

De acuerdo a lo señalado en el informe, el ofrecimiento de servicios a cargadores locales de importación y exportación está desregulado con la sola excepción del art 14 del decreto 817/92 y la resolución 13/19 de las Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables. “En tal sentido, creemos que el país debe tomar un camino similar al de Estados Unidos en el que se considera al servicio marítimo como un servicio regulado (tariff) cuyo precio se encuentra regido por la oferta y la demanda, pero auditado por el Estado. A tal fin, en ese país existe la Federal Maritime Commission que exige que todos los involucrados en el ofrecimiento de servicios de transporte de comercio exterior se empadronen, junto con sus formularios de conocimiento de embarque

y asimismo registren los servicios, rutas, y cargos adicionales. Esa política activa ha hecho que las líneas moderen los cargos extras que cobran a la carga y no realicen conductas abusivas. (Ver Shipping Act 1984)

Más aún, en dicho país han cuidado que las Terminales no tengan excesiva participación de los transportistas a los que atienden/interactúan, como manera de evitar concentraciones nocivas para los cargadores de Estados Unidos”, dice el trabajo - (NdR: esto es relativo, recientemente CMA CGM se quedó con una de las terminales más grandes de ese país)-
En cuanto a otros servicios, el informe señala, por ejemplo, que las autoridades panameñas a través de la Resolución n° 458 de la Autoridad Nacional de Aduanas ha resuelto multar al armador Maersk por ofrecer servicios que deben ser prestados con licencias otorgadas por la autoridad para presentar despachos de aduana. También por su lado, el estado panameño a través del Ministerio de Comercio e Industria ha propiciado acuerdos en los que las líneas se han comprometido



ante las agrupaciones que representan el transporte terrestre de Panamá a no intervenir en la logística terrestre debido a su posición predominante en el mercado.

E-commerce

Este avance sobre los operadores nacionales, dice el CDA, no solo se da en el transporte marítimo, sino también a través de la operación de plataformas digitales de los envíos puerta a puerta. Allí señala que la entidad que nuclea a los Despachantes del Aduanas y Agentes Aduanales de América, España y Portugal (ASAPRA- Asociación Internacional de Agentes Profesionales de Aduana) ha emitido la declaración de Republica Dominicana de 2020 en la que se exhorta a los distintos gobiernos a que el e-commerce priorice el control

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



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

aduanero, preserve la igualdad de beneficios con el comercio tradicional y del tratamiento con los restantes operadores del tráfico internacional. También, que se establezcan acuerdos de cooperación internacional para el control, fiscalización, prevención del fraude marcario, mejoras en los controles no intrusivos, medidas para asegurar la autoría de los envíos como firma ológrafa u otro medio inequívoco de reconocimiento, estandarizar los procedimientos postales y de Courier, el establecimiento de matrices de riesgo e infracciones similares a todos los modos de envío de mercaderías, y la aplicación de nuevas tecnologías como el blockchain para proteger la integridad de la información. “De esta manera, también se protegerá al comercio e industria legítima local, la renta y el control aduanero, la salud pública, el medio ambiente, la seguridad, la prevención del lavado de activos y de narcotráfico”, señala el documento.

Extranjerización?

En el informe el CDA pone el “riesgo de la extranjerización” de la logística, de continuar la tendencia del avance de las líneas globales. Con argumentos muy similares a las industrias protegidas, señala: “Se estima que en los países desarrollados integrantes del OCDE la logística y transporte interno representan el 15 % del Producto Bruto Interno. Ese porcentaje importante de la actividad nacional es efectuado por empresas locales.

La escasez de bodega, ha hecho que las grandes líneas quieran imponer sus operadores logísticos, a mayor valor que los del mercado como criterio para garantizar espacio en sus buques. Esto produce varios efectos, por un lado, el encarecimiento de los costos logísticos, la transformación de una actividad de fuente local en internacional con la consecuente pérdida de divisas y por último (y no menos importante) la dependencia del comercio nacional a pocas empresas extranjeras de transporte. Claramente, esta situación deja a la producción local a un paso de su total extranjerización.”}

No debemos dejar de lado que también la actividad de logística representa aproximadamente un 10% del empleo de un país como los Estados Unidos, por lo que no sólo se habla de efectos económicos sino de impacto social sobre los trabajadores. Agentes de carga, empresas de camiones, depósitos fiscales, proveedores de servicios de logística son parte del tejido social del país y no deben ser descuidados. La separación e independencia de operadores de comercio exterior permite controles mutuos que facilitan la transparencia y legitimidad del comercio internacional”.

El rol del despachante

El CDA ha insistido reiteradamente, que el Despachante es un profesional independiente cuya misión, es ser auxiliar del servicio aduanero y como tal tiene una doble función y responsabilidad, por un lado, una relación profesional con su cliente y por la otra, funciones derivadas del derecho público con la autoridad aduanera tal como está previsto por el Código Aduanero, Ley 22415. “Dicha función no puede, ni debe ser reemplazada por empresas navieras, ya que su competencia es otra y debería estar fundamentada en las actividades relacionadas con el transporte de las mercaderías. Esta actividad económica concentrada, no debería ser utilizada para apartar a los despachantes de su actividad de naturaleza liberal y basada en un conocimiento profesional. No podemos dejar de reiterar que el Despachante de Aduanas es auxiliar del comercio exterior y del servicio aduanero. Además, en la correcta clasificación arancelaria y valoración, permite la percepción de los tributos aplicables a la importación y exportación, y colabora con el sector productivo en la capacitación para las actividades relacionadas con el comercio internacional. Asiste además a



las autoridades en la implementación de políticas aduaneras, en la modernización de las aduanas, la fiscalización y la facilitación comercial. Esta función en modo alguno puede ser efectuada por una compañía de transporte.

El Despachante de Aduana es además Sujeto Obligado de la UIF - Res.UIF 63-2011” conforme fue establecido en la Ley 25.246 de Prevención, Encubrimiento y Lavado de Dinero de Origen Delictivo (Capítulo III - Art. 20 punto. 14) lo que no aplica a empresas de transporte internacional por agua.

Debe también capacitarse e instruirse en resguardo del interés público en diversas materias a los efectos de realizar declaraciones aduaneras 100% exactas y en armonía con la realidad de las mercancías importadas y exportadas; tales materias incluyen normativas Financieras emanadas del BCRA, de Sanidad y Salud Pública, de Seguridad, Tecnológicas, Bancarias, Impositivas y Previsionales y cuanta otra fuere necesaria a los efectos de una declaración aduanera precisa.

En una situación similar y relacionada con lo ocurrido en la década de los 90 con la oferta masiva de servicios de despacho aduanero, en la que el Centro Despachantes ha planteado que el art. 41 del Código Aduanero que impone una serie de obligaciones a los despachantes de aduana, no contempla esta imposición a personas que, en su condición de autorizadas u empresas con incumbencias distintas, realicen las gestiones para los importadores y exportadores, prescindiendo de los servicios del despachante. En aquella oportunidad, el Centro Despachantes de Aduana de la República Argentina, legitimado por el art. 43 de la Constitución Nacional

promovió una acción de amparo tendiente a impugnar el Decreto 1.160/96, que desregulaba el servicio de despacho, por considerarlo violatorio del Código Aduanero y de la Constitución Nacional, en razón de haberse excedido el Poder Ejecutivo en el ejercicio de su potestad reglamentaria.

La Corte Suprema (luego de oír los fundamentos del Procurador General de la Nación), en la sentencia recaída en "Centro Despachantes de Aduana c. PEN (Decreto 1.160/96) s. Amparo Ley 16.986", consideró que efectivamente el decreto mencionado había traspasado el límite contemplado en el art. 99 inc. 2 de la Constitución Nacional al admitir la intervención de cualquier particular como gestor del importador o exportador en los trámites aduaneros, quebrándose así el principio de excepcionalidad que establecía taxativamente el texto original del art. 37 del Código Aduanero, añadiendo que el decreto, al admitir que pudieran intervenir terceros autorizados, permitió que cumpliera esa función cualquier persona, sin importar su idoneidad, solvencia o conocimientos y sin tener en cuenta su relación con el sujeto autorizante (importador/exportador). Se desconocieron así los objetivos perseguidos por la ley formal reglamentada (protección de los intereses del Fisco, importadores e instituciones

bancarias), autorizando la intervención de personas no profesionales con el argumento de disminuir el costo de las operaciones.

También concluyó el fallo que no se violaba el principio de igualdad, pues la distinción entre importadores y exportadores, según que contaren o no con un despachante no es arbitraria, pues para desempeñarse como tal es necesario el cumplimiento de rigurosos requisitos y respeto al régimen de incompatibilidades. Este es creemos el camino a seguir que debe primar de aquí hacia el futuro".

Como Conclusión el informe señala: El mercado de fletes se ha concentrado, lo que sumado a la pandemia de Covid 19 ha producido una contracción de los espacios disponibles de bodega.

Como consecuencia de ello se ha generado una capacidad de negociación sin precedentes de las líneas respecto a los cargadores.

Esta situación les permite avanzar sobre actividades logísticas y servicios que son prestados por empresas nacionales con mejores tarifas y condiciones.

El Comercio Digital debe ser adecuado de tal manera que no afecte negativamente la economía de los países.

La logística y actividades conexas son una fuente de trabajo e ingresos nacionales.

Adicionalmente los servicios nacionales son más competitivos y accesibles.

Extranjerizar la logística pone en riesgo asimismo la producción nacional y el equilibrio de la balanza de pagos. Adicionalmente se nota un intento de avanzar sobre las competencias e incumbencias de profesionales que además de cumplir con una tarea de acompañar a sus clientes, revisten el carácter de auxiliares de la autoridad aduanera, fiscal y de prevención de los ilícitos y el lavado de activos.



CREANDO NUEVOS HORIZONTES



Desde hace más de 100 años ofrecemos soluciones innovadoras para afrontar todos los desafíos de nuestros clientes. Cuéntenos en qué podemos ayudarlo.

Reconquista 559, 5º piso,
Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina.
T + 54 11 4312-5949

www.boskalis.com

Apoyo a la actividad offshore

La Cámara Naviera Argentina, lanzó un comunicado referido a la actividad y la explotación offshore.

En ese sentido señala que “Los Intereses Marítimos de nuestro país, con costas de más de 5.000 kilómetros de extensión y 2.800.000 km² de superficie de mar, son constituidos por varios aspectos, siendo sus fundamentales las vías de comunicación marítimas y fluviales, la exploración de sus riquezas y de sus fondos, el empleo del mar como orden político internacional y la protección del medio ambiente. Ninguno de estos componentes debe ir en mengua de otro, conservando el medido y justo equilibrio entre ellos, en el sendero del bienestar general de la población”.

En estas circunstancias, la Cámara Naviera Argentina, destaca “la decisión de las Autoridades Nacionales, con respecto a la continuidad y la expansión de la exploración y desarrollo de la actividad OFFSHORE, en nuestra Plataforma Continental. Tarea analizada por el Ministerio de Economía, Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca, Ministerio de Ambiente y Desarrollo



Sostenible, la Armada Argentina y la Prefectura Naval Argentina, no sólo en cuanto a los alcances técnicos y operativos de los proyectos que se presentan, sino también en la ponderación de estudios y experiencias internacionales y nacionales sobre impacto ambiental nulo que la actividad sísmica para la exploración y explotación de hidrocarburos pudiere eventualmente generar. A los beneficios energéticos y económicos que la expansión de esta actividad pueda arrojar en el futuro, es de destacar que la Marina Mercante Nacional podría encontrar paliativos para incrementar su participación en las tareas futuras, por medio de la incorporación de más embarcaciones de apoyo, supply, remolque, etc, y abriendo

asimismo una nueva ventana de inserción para nuestro personal embarcado, ampliando las fuentes de trabajo. Paralelamente, puertos y actividades conexas verán también, un aumento de su actividad”.

La nota agrega que “La larga trayectoria y experiencia de la Cámara Naviera Argentina en el sector de transporte por agua y su interacción con las autoridades del área, le dan plena confianza en que no obstante los resultados favorables de los estudios y análisis realizados, se efectuarán los controles necesarios y el debido seguimiento del monitoreo para garantizar la seguridad del medio ambiente marino, la vida humana en el mar y el hinterland, aspecto de particular importancia en los intereses marítimos



Servicios de Pilotaje en el Río Paraná

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

Comunicación y coordinación

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

Traslados acuáticos y terrestres

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

Practicaje

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

en el mar. En definitiva, creemos que es un paso adelante para consolidar a nuestro país, en el destino marítimo que su geografía le ha otorgado”.

Química y Petroquímica

También la Cámara de la Industria Química y Petroquímica de la República Argentina (CIQyP®) apoya la resolución 436/2021 que rubrica el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible de la Nación, autorizando nuevos estudios de exploración hidrocarburífera offshore del subsuelo en tres áreas del Mar Argentino, a unos 300 kilómetros de la ciudad de Mar del Plata, dada la posibilidad de hallar gas y petróleo.

En un comunicado, la CIQyP® se destaca que “esta iniciativa del Estado Nacional abre una nueva frontera para poder encontrar hidrocarburos y energía lo cual implica un desarrollo fundamental para el país y en particular para nuestra industria. Iniciativas como esta impulsan el crecimiento y la competitividad del país a través de la creación de empleo genuino local, la atracción de inversiones y la generación de divisas. Desde la Cámara de la Industria Química y Petroquímica consideramos que es una gran oportunidad de la que dispone Argentina y que se debe defender y aprovechar los recursos que podría generar, contribuyendo en la construcción de un país más autosuficiente, sin

perder de vista el proceso de transición energética en el que nos encontramos comprometidos”.

El comunicado señala además: “El desarrollo de las exploraciones y explotaciones hidrocarburíferas offshore, más allá de su relevancia en la generación de energía, también es fundamental e irremplazable en la cadena de valor de la elaboración de productos petroquímicos, básicos, intermedios y químicos, finales tales como polímeros, cauchos sintéticos, fibras artificiales, solventes; así como, aditivos, colorantes, agroquímicos, tensioactivos, y otras especialidades imprescindibles para la producción de una infinidad de productos industriales y servicios esenciales para cualquier actividad de la vida cotidiana de las personas e industrias, tales como educación, salud, vivienda, informática, transporte, comunicaciones, vestimenta, alimentación, etc.

Argentina ha sido uno de los países pioneros en emplear esta modalidad, contando con más de 50 años de experiencia en explorar su mar continental en búsqueda de hidrocarburos, y habiendo perforado hasta el momento 187 pozos en lecho marino, sin incidentes ambientales significativos.

Por todo esto, la CIQyP® confía en que, ante la posibilidad de poder hacer un estudio preliminar de la potencialidad hidrocarburífera del offshore argentino,

la industria cuenta con todos los conocimientos y fuertes controles en las distintas operaciones, que implican los más altos estándares de seguridad internacionales, tecnología de punta, protocolos y variados estudios sobre impacto ambiental.

Es por ello que desde la Cámara de la Industria Química y Petroquímica de la República Argentina celebramos se abran nuevas oportunidades que permitan un crecimiento e inversiones en el desarrollo de exploraciones hidrocarburíferas offshore”.



Centro de Navegación
ARGENTINA

Fernández pide propuestas para reactivar la marina mercante

Será otra reunión como tantas otras de buenos deseos? Sin embargo, para las entidades del sector naviero argentino, el encuentro formal con el ministro de Transportes de la Nación, Alexis Guerrero, fue muy positivo y esto especialmente porque el funcionario dijo que es el propio presidente de la Nación, Alberto Fernández el interesado en que se tomen medidas para sacar a la marina mercante del pozo en que se encuentra. Durante el encuentro, más que explicar en qué se viene trabajando desde el gobierno para brindar soluciones a la situación actual y lograr el crecimiento del sector, el Ministro tomó la batuta de la reunión y pidió a los representantes de las Cámaras y de tres empresas privadas de la actividad presentes, un pantallazo sobre los problemas generales – no particulares- y las propuestas que tienen, especialmente para reactivar el transporte de cabotaje de bandera argentina, que insólitamente casi no existe en un país con una extensión fluvio marítima tan extensa, salvo para unos pocos segmentos como el de transporte de combustibles.

Del encuentro participaron: el secretario de Transporte, Diego Giuliano; el jefe de gabinete de Transporte, Álvaro Errea; el subsecretario de Puertos,

Vías Navegables y Marina Mercante, Leonardo Cabrera; la inminente nueva directora de puertos y vías navegables, Nuri Sánchez Edorna, - elegida por el propio ministro- y del lado del sector privado, el gerente general de la Federación de Empresas Navieras Argentinas, FENA, Leonardo Abiad; acompañado por la integrante de la Comisión Directiva de dicha entidad, Cecilia Virasolo, el presidente de la Cámara Naviera Argentina, Jorge Álvarez; la presidenta de CARBA, Paloma Loewenthal, además de algunos directivos de tres empresas en particular.

Los representantes de las entidades navieras - como en tantas ocasiones a lo largo de estos años- expusieron el estado de situación de la marina mercante los problemas de competitividad de la bandera ya históricos que hacen que el modo fluvio marítimo no sea aprovechado teniendo en cuenta su potencialidad y los beneficios que generarían tanto para la salida de la producción a partir de la expansión agropecuaria como en la mejora de las condiciones de la logística para la radicación de industrias y de desarrollo en zonas como la Patagonia, donde aún el camión domina la matriz de transporte. Asimismo se manifestó que el sistema requiere de un esquema



normativo que se adapte a los tiempos. Allí se puso de relieve por ejemplo, que la Ley de Marina Mercante sancionada en la gestión anterior no ha tenido resultados y que hay diferentes herramientas que se podrían aplicar para alcanzar el desarrollo del sector para bien socio económico del país.

Al finalizar el encuentro hubo un compromiso de formar grupos de trabajo para ir avanzando en las medidas que saquen a la actividad de su letargo....

Esta vez, que sea en serio....

***“La empresa líder de practicaaje,
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



Estudio sobre seguridad operativa en el entorno del Puerto de Buenos Aires

El Interventor de la Administración General de Puertos (AGP), José Beni, y el Presidente de la Junta de Seguridad en el Transporte (JST), Julián Obaid, firmaron un convenio de cooperación técnica, para llevar a cabo un Estudio de Seguridad Operacional en la Infraestructura del Transporte en el entorno portuario del Puerto Buenos Aires. De esta manera, se dijo, la JST realizará un análisis integral respecto de las condiciones de seguridad en la infraestructura a partir de la determinación de las condiciones de contexto portuario y su entorno urbano inmediato; del análisis de la configuración de la red vial interna y sus accesos; y de las características de la circulación vehicular en la interfaz puerto-ciudad. El estudio está orientado a

generar Recomendaciones de Seguridad Operacional para la operación segura de camiones que ingresan y egresan del puerto, así como la de conductores y usuarios de la vía pública. *“Estamos muy satisfechos con este nuevo convenio que sumará las recomendaciones de la Junta de Seguridad en el Transporte, con toda su expertise en el área, para aportar mejoras en la seguridad del peregate del Puerto Buenos Aires, en el marco del proceso de renovación que encaramos desde nuestra gestión”,* señaló Beni.

Por su parte, Obaid destacó que: *“Entre otros puntos, se utilizará un software que dibuja la huella de barrido de los vehículos, lo que permite verificar la posibilidad de que distintos camiones realicen maniobras simultáneas de manera ágil y segura. Se simulan distintos escenarios operacionales para detectar puntos conflictivos y, de esta manera, evitar que un camión detenido entorpezca la circulación del resto, por ejemplo”.*

La JST elaborará un informe con estudios detallados sobre el actual esquema de circulación de los vehículos, en el que aportará además diversas simulaciones con el fin de determinar posibles mejoras y recomendaciones para maximizar



el aprovechamiento del espacio, considerando las necesidades de los camiones y las terminales para contar con un esquema eficiente y seguro de la operativa logística.

Además se señaló que se trata de un estudio integral, que también analizará el entorno vial portuario, los accesos y el impacto del tránsito logístico sobre la estructura vial compartida con el entorno urbano.

“Hoy existe la necesidad de mejorar la calidad en la circulación del entorno portuario, que requiere tomar decisiones tendientes a reducir la congestión y mejorar la circulación del tráfico vinculada a las terminales portuarias, con acciones vinculadas a la identificación de problemáticas y formulación de propuestas orientadas a solucionar estas cuestiones”, explicaron los funcionarios de AGP. De



NDS
we know how.

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

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

allí que se realizó un diseño detallado de una nueva solución de pregate del Puerto Buenos Aires, que incluye el diseño funcional, operativo, físico y su dimensionamiento, y el diseño de los sistemas de información y tecnológicos que dan soporte a la solución, así como

el análisis de costos y modelo de negocio asociado. El enfoque principal del estudio que llevará a cabo la JST estará precisamente focalizado en el pregate del Puerto de Buenos Aires, las operaciones de camiones en las terminales y los circuitos de

circulación entre el pregate y los accesos al recinto portuario. El informe final podrá además incluir recomendaciones y ejemplos de soluciones a problemas de infraestructura adoptados en otros puertos y ciudades del país, señalaron fuentes de AGP.

Balance de diciembre de la gestión de la VNT

La Administración General de Puertos presentó un nuevo informe de gestión de la Vía Navegable Troncal, correspondiente al mes de diciembre. En el mismo se detallan los avances en el mantenimiento de la vía, los datos de facturación, gastos y el tráfico de buques; algo muy positivo en cuanto a transparencia. En el período de este nuevo informe, la facturación alcanza los U\$16.410.000, siendo superado por la cifra de costos directos comprometidos que fueron de más de U\$18,18 millones, esto debido, en gran parte, al pago de certificados de obras dragado. El saldo en contra de diciembre es del mismo tenor que el de noviembre, "lo cual, de todos modos, y gracias a la previsión de los meses anteriores, mantiene un saldo positivo de más de U\$3 millones: Es decir U\$58.560.000 de ingresos y U\$55.540.000 de costos directos devengados", desde la toma de la

gestión de la VNT por parte de AGP. A su vez, el informe da cuenta de la apertura de sobres de las licitaciones de Dragado y Balizamiento. En la correspondiente a las tareas de dragado, se presentaron cuatro empresas en esta primera etapa, mientras que, por parte de la licitación de balizamiento, se presentaron dos oferentes. Durante diciembre, se mantuvo la tendencia en lo que refiere al tráfico de buques de la vía. La mayoría fueron los graneleros, que representaron el 64% del total de la facturación. Luego, los buques de carga contenerizada alcanzaron el 19%, mientras que los buques tanque ocuparon el 11% del tráfico. Hubo tres cruceros - que tienen 95% de la tarifa de peaje bonificada. Con ocho dragas trabajando a lo largo de la VNT, durante el último mes se dragaron 2.126.236 m³ efectivos. A su vez, en lo que refiere al balizamiento se realizaron 212 intervenciones en total y se normalizaron 85 señales. Entre la señalizaciones se menciona el

Canal Magdalena. *Está dentro de la gestión de la VNT?* Más allá de señalar las licitaciones para servicios y obras que demanda la VNT, - trascendentes, las del futuro mantenimiento y señalización de la vía- un punto específico está vinculado a la contratación de la compañía American Consulting Group para efectuar el mantenimiento de los 37 hidrómetros que posee la VNT. Al respecto, dice el informe, durante diciembre se realizó el estudio de cuatro posibles lugares para instalar estaciones hidrométricas nuevas en la zona del Río Paraguay, desde la ciudad de Clorinda hasta su desembocadura en el Río Paraná, y de 10 posibles lugares en la zona del Alto Paraná "Contar con nuevos hidrómetros en la zona no sólo permitirá contribuir al conocimiento del comportamiento del río en esos sectores, sino que también servirá para la realización de relevamientos batimétricos, así como también mejorará la navegación a través de dicho río", dice el informe.



TUS PROYECTOS EN MOVIMIENTO

EL MUNDO TE ESPERA

TERMINAL ZÁRATE

Tenemos la mayor infraestructura portuaria del país, especializada en la exportación e importación de vehículos, contenedores, carga general y carga proyecto. Somos Terminal Zárate, somos argentinos.

TERMINAL ZÁRATE
PUERTO

Una empresa del **GRUPO MURCHISON**

Enorme contrato de Jan de Nul en Abu Dhabi

Jan De Nul Group, logró un histórico contrato para realizar la instalación y electrificación de un cable submarino en Abu Dhabi (Emiratos Árabes Unidos). El consorcio estará a cargo de Jan De Nul y Samsung C&T, y fue adjudicado por el conglomerado conformado por Korea Electric Power Corporation (KEPCO), Electricité de France (EDF) y Kyushu Electric Power Japan.

Jan De Nul estará a cargo del diseño, instalación, entierro y protección de dos grupos de cables de casi 1.000 km en total, que conectarán las islas Al Ghallan y Das en el Golfo Árabe con las estaciones convertidoras en tierra en Al Mirfa y Shuweihat en Abu Dhabi.

Los dos enlaces de cable son parte del Sistema de Transmisión Submarina más grande de la Compañía Nacional de Petróleo de Abu Dhabi (ADNOC), denominado Proyecto Lightning, y la Compañía Nacional de Energía de Abu Dhabi (TAQA), que conectarán la red eléctrica terrestre de esta importante ciudad a todas las instalaciones offshore de ADNOC.

El paquete otorgado a Jan De Nul y Samsung es actualmente el primer proyecto de cable submarino HVDC de su tipo en la región de Oriente Medio y MENA. El valor del contrato del consorcio es de U\$3 mil millones, de los cuales U\$725 millones corresponden al alcance de la compañía.

El primer grupo de cables, que conecta Das Island con la costa, comprende tres cables submarinos de 400 kV de 135 km cada uno. El segundo grupo, que conecta la isla de Al Ghallan con la costa, se refiere a cuatro cables submarinos de 320 kV de 125 km cada uno.

La puesta en servicio del proyecto está prevista para 2025.

Fuentes de Jan De Nul recuerdan que la compañía tiene un historial probado de instalación de cables submarinos en Bélgica, Holanda, Alemania, Reino Unido, Grecia, Taiwán, Estados Unidos, México entre otros y señalan que de esta manera, JDN reafirma su enorme capacidad

técnica, gracias al equipo, la experiencia y el compromiso para realizar proyectos de gran envergadura, como es este caso, con éxito.



UN VALOR FUNDAMENTAL
NOS DIFERENCIA ENTRE
LAS EMPRESAS TRANSPORTISTAS



El emblema nacional, siempre enarboló nuestros buques, por convicción y fe, más allá de intereses económicos o políticos. Nuestra bandera nos da identidad, por eso también es nuestro nombre.



ARGENTINA
CONSORCIO DE COOPERACION NAVIERO
NAVIERA SUR PETROLERA SA - NATIONAL SHIPPING SA
Av. Libertador 7208, Piso 11, (1429) Buenos Aires, Argentina
Teléfonos (+5411) 52810600 / www.argentina-consorcio.com.ar

2021: Muy buen balance del puerto de Bahía Blanca

El Puerto de Bahía Blanca logró en 2021 un ejercicio anual con cifras extraordinarias en lo relativo a cereales y también en la cantidad de buques y toneladas movilizadas en general. Según el informe del Consorcio de Gestión, en el acumulado anual la carga operativa en el Puerto de Bahía Blanca fue de 18.535.689 toneladas, cifra récord que refleja una suba del 28.1% con respecto al 2020 y del 12,4% con relación al 2019. Si se computa, además, la actividad de Puerto Rosales también se alcanzó una cifra histórica, movilizándose por el estuario de Bahía Blanca 28.879.508 toneladas, con un 22.2% de aumento con relación al 2020 y un 14.5% con respecto al 2019.

La marca significativa también se traduce en la logística; alcanzando

1.020 buques que transitaron con una variada y alta rotación por el estuario local, siendo los graneleros los de porcentaje más notorio. En cuanto a la logística estrictamente terrestre, los camiones tuvieron un peso también histórico, logrando una cifra de 317.293, que se complementó con el servicio ferroviario con 69.733 vagones movilizadas. En cuanto a los jornales de estiba la cifra escala a 29.458. Federico Susbielles, Presidente del CGPBB detalló al respecto que *“este resultado confirmó una tendencia en alza que veníamos registrando mes a mes. A lo largo del 2021 se ha dado una diversificación y rotación en los buques, con un gran porcentaje del sector cerealero que es el fuerte del Puerto. Con el aval del Directorio seguiremos apoyando y generando inversiones que acompañen este crecimiento y que se vea reflejado en una mejor infraestructura portuaria”*. Sin dudas que el volumen de granos contribuyó a robustecer los números anuales alcanzando valores récord e históricos con 12.559.479 toneladas movilizadas,



un importante 38.5% por encima del 2020 y un 15.8% con respecto al 2019.

El principal grano exportado fue el maíz con 7.013.898 toneladas, seguido por el trigo con 3.103.452 y 1.033.094 toneladas de cebada, respectivamente.

Señala el informe que las condiciones de profundidad y el entramado logístico que brinda el puerto permitieron que los buques realicen con eficiencia y competitividad el completamiento de carga de varios buques, debido a la bajante del río Paraná.

Brasil, Vietnam, China, Corea del Sur y Malasia se convirtieron en los principales destinos de las mercaderías exportadas durante el 2021.

Por el lado de los inflamables y petroquímicos, 3.210.178 toneladas fueron los productos movilizadas, un 32.4% por sobre el anual del año 2020 y un 30.8% por sobre el del 2019.



login. soluciones logísticas

la mejor conexión entre Argentina y Brasil.

Av. Eduardo Madero, 1020 - piso 1
Retiro - Buenos Aires - Argentina
Tel.: +54 11 4119-9100

in f Instagram YouTube

El movimiento de carga general, contenerizada y de proyecto alcanzó las 2.066.690 toneladas, incluyendo productos movilizados vía terrestre. Esta situación operativa se llevó adelante tanto en el Muelle Multipropósito, como desde el sitio 5 de Puerto Galván, muelle público bajo la órbita del CGPBB. El reporte anual indicó que se llevaron a cabo sostenidas operaciones de descarga de fertilizantes para el cultivo de la región, como así también arena cerámica

y baritina para Vaca Muerta y carga de combustible para bunker. Según el informe, las jornadas de descarga de pescado congelado también arrojaron cifras destacables, que además propiciaron una gran presencia y rotación de estibadores y equipamiento. El movilizad o anual fue de 9.237 toneladas, con una suba del 27.5 % con respecto al 2020 y de 240.7% al 2019. Además, fuentes del Consorcio señalaron que durante todo el 2021, se continuaron

implementando medidas sanitarias ajustadas al contexto de pandemia que permitieron la continuidad de la actividad portuaria como servicio esencial y priorizando la salud de la comunidad. En este sentido el titular del Consorcio remarcó que *“la apuesta por la seguridad operativa y sanitaria nos puso en un estadio de liderazgo que hemos sabido mantener y por el que hemos trabajado arduamente”*.

Encuesta pone a Rotterdam con la mejor gestión con las tripulaciones en la pandemia. Montevideo en Sudamérica

Rotterdam ha sido coronado como el mejor puerto durante la pandemia para el manejo de las tripulaciones en una encuesta exclusiva realizada por el portal especializado Splash.

Si bien no es un número tan representativo, el puerto más grande de Europa recibió los mayores elogios de los más de 1700 votos emitidos en todo el mundo durante los últimos 10 días. Esto tiene que ver porque Splash

se propuso averiguar qué ciudad portuaria ha buscado las mejores soluciones para las tripulaciones en los últimos dos años, preguntando qué puerto ha demostrado ser el más flexible durante el Covid-19. Allí señala que muchas de las Ila-

COMPAÑÍA
SUD AMERICANA
DE DRAGADOS

DESDE SUDAMÉRICA, CONECTAMOS
LA ARGENTINA CON EL MUNDO.

Somos una compañía local miembro del grupo Jan De Nul, fundada en 1995 en Buenos Aires con la visión de acompañar el desarrollo del potencial agroexportador argentino.

Contamos con buques de Bandera Nacional tripulados por talento argentino, altamente capacitado y comprometido con la labor de contribuir en las obras de dragado de los principales puertos y rutas fluviales de la región.

Conoce más en www.sudamericanadedragados.com.ar

Compañía
SUD AMERICANA
DE DRAGADOS

Miembro de:
DJN Jan De Nul
GROUP

madras ciudades portuarias líderes no han estado a la altura durante la pandemia, tomando decisiones precipitadas que han dificultado la vida de muchos en el shipping, ya sea por restricciones de viaje mal pensadas, prohibiciones de eliminación de los desperdicios o por la implementación de vacunas. Sin embargo, otras ciudades portuarias han demostrado ser ágiles, receptivas y dispuestas a encontrar soluciones, y el portal destacó a este grupo de comunidades portuarias con esta encuesta global. René de Vries, capitán jefe de puerto en el Puerto de Róterdam, señaló respecto a la encuesta: *“El Covid-19 ha sido un momento difícil para nosotros. A pesar de que hemos anunciado*

y cumplido con estrictas precauciones, siempre estuvimos atentos al impacto en la gente de mar en los barcos que nos visitan. La dimensión humana es siempre nuestra principal prioridad”. Otras menciones destacan el trabajo de Montevideo en Sudamérica, Auckland en Australasia, Vancouver en América del Norte, Ciudad del Cabo en África y Colombo en Asia.



Ya opera el FIL Service de HMM de/a Oriente e India

Arribó por estos días a la Terminal 4 de APM Terminals de Buenos Aires, el primer buque del nuevo servicio independiente de HMM conectando Oriente e India con la ECSA. Se trata del Far East India Latin America Service (FIL Service) que tuvo inicio el 7 de diciembre con la salida del “HMM Goodwill” del puerto de Busan. El buque tiene capacidad para 4.571 TEUs y tiene 294,1 metros de eslora.

La rotación será la siguiente: Busan > Shanghai > Ningbo > Shekou > Singapore > Katupali (India) > Santos > Paranagua > Itapoa > Itajai > Buenos Aires > Montevideo > Singapore > Hong Kong > Pusan.

Recordamos que este servicio recalca en un puerto de la India de forma directa (exclusivamente para Importación por el momento) y luego de salir de Buenos Aires y Montevideo no toca puertos brasileños, por lo que será el servicio más rápido para la exportación para Asia, desde Argentina y Uruguay, señalaron fuentes de la Agencia Marítima Internacional, que representa al armador.

El servicio será corrido, en principio, por 7 buques que oscilan entre los 4.700 y 5.300 Teus de capacidad, permitiendo hacer una escala quincenal regular. De todos modos hasta acomodarse el schedule llegará semanalmente y luego hará blank sailings, - para mayor precisión consultar al agente-.

Conforme haya más buques disponibles, se irán incorporando al servicio, de todos modos esto dependerá de la evolución de la situación global a este respecto.

Las fuentes señalaron que en términos de volúmenes tanto de importación como exportación, se están cumpliendo con las expectativas en cada uno de los puertos que ha tocado el servicio.

Agregaron que es una apuesta fuerte de HMM y para Argentina es una excelente noticia ya que vuelve a recibir un nuevo servicio luego de varios años de “sequía” al respecto.



En forma gratuita y para colaborar con la ciencia climática

Maersk hace públicos sus datos meteorológicos

AP Moller – Maersk anunció que libera todas sus observaciones meteorológicas históricas y futuras del océano para el dominio público para uso gratuito de la comunidad científica en todo el mundo. Los datos recolectados por los buques de la línea Maersk desde 2012 aumentarán la información pública disponible en materia de datos meteorológicos en 28%, dijeron fuentes del grupo. El objetivo es ser un auxilio a la investigación del clima y las previsiones meteorológicas, especialmente en cuanto a los datos de los océanos donde la información tiene la sola cobertura satelital que puede tener sus limitaciones.

Precisamente el jefe de normas marítimas de Maersk, Aslak Ross, señaló que las tripulaciones de los buques de la compañía hace años recolectan informaciones meteorológicas y al hacerlas públicas se puede ayudar a los investigadores a obtener una mejor comprensión del impacto de los cambios climáticos en el entorno. Se trata de observaciones que incluyen imágenes más precisas de las condiciones del océano a nivel superficie y la interacción con la atmósfera que evolucionaron desde hace 10 años. Se trata de más de 9 millones de observaciones que serán compartidos por medio del Global Ocean Observing System (GOOS), administrado en conjunto por la UNESCO y la Organización Meteorológica Mundial (OMM).

Con una flota de 300 buques propios compartiendo unas 7000 observaciones al día, y entre ellos, los que brindan información al momento, Maersk instaló además en colaboración con el Servicio Meteorológico Nacional da Alemania Estaciones Meteorológicas Automatizadas en varios navios. Las mismas están

calibradas para recolectar una mayor variedad de puntos de datos con mayor calidad y así mejor información para previsión del tiempo y la climatología.



NUEVO DEPOSITO FISCAL PARA EXPORTACION DEPOSITO FISCAL INTEGRADO



- ▶ 5.040 m² cubiertos / 3.300 m² playón Semi-cubierto
- ▶ A 2 km de Exolgan - Acceso directo a la autopista B.A. La Plata y Paseo del Bajo
- ▶ Consolidado FCL / LCL y carga proyecto
- ▶ Control y Seguimiento de stock online



Ley N° 14.301/2022 - Programa Nacional para Estimular el Transporte por Cabotaje, "BR DO MAR"

Escribe: Heroldes Bahr Neto, Abogado, Presidente de Comisión de Infraestructura y Sostenibilidad de la Orden de Abogados de Brasil, OAB, seccional Paraná y Master en Derecho



La Ley N° 14.301/2022, que establece el Programa Nacional de Estímulo al Transporte por Cabotaje (que se refiere al transporte marítimo entre puertos), denominado "BR do Mar" fue sancionada, con vetos, el 07.01.2022. En resumen, los objetivos de la Ley fueron ampliar, mejorar y estimular el transporte de cabotaje (que se estima que es responsable de alrededor del 11% del volumen de carga en Brasil) (1) y, en consecuencia, promover la calificación y el desarrollo del sector marítimo nacional, aumentando la oferta de empresas, fomentando la competencia, estableciendo nuevas rutas y reduciendo los costos logísticos. El objetivo del gobierno es, en los próximos tres años, duplicar el volumen transportado, además de ampliar en un 40% la flota nacional destinada al cabotaje, sin considerar el transporte de petróleo y derivados.(2) Hasta entonces, solo las empresas brasileñas con flota propia y registro en ANTAQ (Agencia Nacional de Transporte Fluvial) podían explorar el cabotaje. Por lo tanto, la gran innovación, con el "BR do Mar", es el permiso para que las compañías navieras brasileñas operen sin su propia flota, fletando buques nacionales o extranjeros. Las compañías navieras deben ser brasileñas, pero pueden ser controladas por extranjeros. La expectativa es que la reducción de la burocracia mejorará el rendimiento y reducirá los costos de la industria. La tendencia será el aumento del sistema multimodal, pues el único transporte capaz de hacer el "puerta a puerta" seguirá siendo el

terrestre, por lo que la mejora tenderá a promover el crecimiento conjunto. La medida también facilitará la estructuración del cabotaje sin adquisición inmediata de una flota integral, mitigando el problema de la fluctuación del mercado. Sin embargo, con el tiempo y con su aumento y consolidación, será una tendencia natural que se produzcan nuevas adquisiciones. La Ley establece el cuidado del desarrollo sostenible, que será evaluado por el Ministerio de Infraestructura, lo que viene positivamente en línea con los ODS – Objetivos de Desarrollo Sostenible de la ONU-. Sin embargo, podría haber traído, de manera más robusta, más directrices alineadas con otras y recientes preocupaciones sobre el medio ambiente, los aspectos sociales y la gobernanza, denominadas como ESG – Environmental, social and corporate governance. Los principales puntos vetados fueron el "Régimen Tributario para Incentivar la Modernización y Ampliación de la Estructura Portuaria" – Reporto, y el requisito de que los buques tengan más brasileños en la tripulación. ABAC – Asociación Brasileña de Armadores de Cabotaje está haciendo una evaluación positiva de la Ley, mejorando la seguridad jurídica y estableciendo una política a largo plazo.(3) Los responsables del transporte marítimo han sido capaces de promover una reducción significativa de los accidentes. Sin embargo, no se puede perder de vista la necesidad de man-

tener los buques asegurados por aseguradoras o grupos de seguros de P&I con pólizas compatibles para evitar que se repitan algunos desastres que se han producido en el pasado.(4) Por tanto, la expectativa es muy positiva y la tendencia es que el sector tenga un incremento paulatino y sustancial de su actividad, y la logística mejore al alza. Al mismo tiempo, el transporte terrestre tendrá tiempo para preparar y promover también los ajustes apropiados.

1 Fuente: Senado, en <https://www12.senado.leg.br/institucional/presidencia/noticia/rodrigo-pacheco/senado-aprova-o-programa-de-estimulo-ao-transporte-por-cabotagem>, acceso el 10.01.2022.

2 Fuente: Ministerio de Infraestructura, en <https://cnt.org.br/agencia-cnt/governo-envia-ao-congresso-projeto-de-incentivo-cabotagem>, acceso el 10.01.22.

3 Conforme notificado en <https://economia.uol.com.br/noticias/redacao/2022/01/10/br-do-mar-o-que-e-projeto-sancionado-bolsonaro.htm>, acceso el 10.01.22.

4 Fuente: World Maritime News – Allianz Global Corporate & Specialty, <http://sinaval.org.br/2014/03/estudo-da-allianz-analisa-perdas-acidentes-no-transporte-maritimo/>, acceso 10.01.22.

CEVA Logistics partner global de la escudería Ferrari

CEVA Logistics, parte del Grupo CMA CGM, anunció una nueva relación de largo aliento a nivel global con la escudería Ferrari como su socio logístico oficial para apoyar sus actividades en las carreras. CEVA también actuará como Team Partner de la Scuderia Ferrari, el equipo más tradicional de la historia de la Fórmula 1. CEVA Logistics proporcionará todos los servicios de apoyo logístico para los autos y equipamiento de la Scuderia Ferrari para los Grandes Premios de Fórmula 1, así como para la serie de carreras GT y otros eventos de Ferrari Challenge.

Así, el logotipo de CEVA Logistics aparecerá en el nuevo monoplaza de la Scuderia Ferrari de 2022, así como en los camiones del equipo y en el equipamiento y la ropa del piloto y del equipo de boxes. El nuevo monoplaza de F1 2022 de la Scuderia Ferrari se presentará el 17 de febrero. Además de la exposición de la marca en la serie de Fórmula 1, CEVA Logistics será visible en otras series, incluyendo las carreras de GT.

Recordamos que Ferrari ha participado como equipo en todos los campeonatos mundiales de Fórmula 1 desde 1950 y tiene el récord de victorias en Grandes Premios, habiendo ganado 239 carreras y 16 Campeonatos Mundiales de Constructores. Fuentes de CEVA Logistics señalaron que este es un paso más para seguir ampliando su liderazgo global como parte de su plan para convertirse en uno de los 5 principales proveedores logísticos del mundo.

Los eventos de Fórmula 1 tienen una enorme visibilidad. Cuentan regularmente con una audiencia televisiva de cientos de millones de espectadores cada año. Además, según Nielsen Sports, se espera que la serie mundial de carreras llegue a mil millones de personas interesadas en 2022, habiendo crecido un 20% (73 millones) con respecto al año pasado en 10 de los mercados clave de la serie de automovilismo, que fueron Brasil,

China, Francia, Alemania, Italia, Rusia, Corea del Sur, España, el Reino Unido y los Estados Unidos. El campeonato mundial de Fórmula 1 de este año, incluye 23 eventos globales que comenzarán el 18 de marzo en Bahrein y terminarán el 20 de noviembre en Abu Dhabi.

Fuentes de la empresa de logística agregaron que Ferrari ha elegido a CEVA Logistics y su red global líder para garantizar el transporte, vía terrestre y marítima, de sus coches, material y equipamiento a los lugares de competición de todo el mundo y dará soporte al transporte de los mismos a los eventos de la Scuderia, así como gestionará los envíos de piezas de repuesto en Europa y la distribución global de material de venta al público.

Sostenibilidad

En materia de protección del medio ambiente, bajo el liderazgo del Grupo CMA CGM, su empresa matriz, CEVA Logistics está fuertemente comprometida en esta materia. CMA CGM se ha comprometido a llegar a ser Carbono Cero Neto para 2050. Como parte de sus esfuerzos hacia la descarbonización, CEVA ofrece actualmente a sus clientes opciones de combustibles alternativos, incluyendo biocombustible, GNL y biometano para el transporte marítimo, combustibles de aviación sostenibles para la carga aérea, y biocombustibles o incluso vehículos eléctricos para el transporte terrestre. Estas iniciativas se ven reflejadas en la trayectoria de la Fórmula 1 hacia la sostenibilidad. Desde 2014, los coches de Fórmula 1 funcionan con motores híbridos. A partir de este año, los motores de Ferrari en la F1 funcionarán con un 10% de etanol. En 2026, los coches de carreras utilizarán biocombustibles, y 2030, la Fórmula 1



tiene como meta alcanzar emisiones de Carbono Cero Neto.

Mattia Binotto, Director General y Jefe de Equipo de la Scuderia Ferrari, señaló al respecto que en el mundo del automovilismo, la eficiencia y la organización son esenciales para alcanzar los objetivos en todas las áreas y, la logística juega un papel vital en nuestra actividad diaria, tanto en la pista como en la sede de la scuderia en Maranello. *“Con CEVA Logistics, podemos contar con una empresa que no sólo opera al más alto nivel en su esfera de actividad, sino que también nos apoya especialmente en la consecución de un objetivo que es clave para Ferrari y la Fórmula 1, llegar a ser neutral en cuanto a emisiones de carbono para 2030”*, finalizó.

El cuidado con la vuelta al circuito de contenedores que ya habían sido descartados

Algunos datos del balance de un grupo operador sobre la actualidad del tráfico naviero de línea señala: contenedores que habían sido retirados por su antigüedad o su mala condición volvieron a ponerse en el circuito, especialmente en territorios secundarios en cuanto al tráfico de línea, como algunos puntos de África y Sudamérica, generando críticas de los cargadores. En ese sentido, advierte, hubo una reducción de días libre para su uso, alza de fletes, en la medida en que los armadores concentran su oferta en puertos directos, desestimando puertos secundarios o de trasbordo.

Pero cualquier contenedor que vuelve al circuito servirá?

Hay un mayor riesgo en tiempos de crisis de mercado, dice Mike Yarwood, director gerente del departamento de Prevención de Pérdidas del TT Club, que recientemente en el portal del líder en reaseguros de transporte dio algunas recetas para tener un mayor escrutinio a la hora de aceptar los equipos, en tiempos donde por la alta demanda, los operadores reincorporan al servicio contenedores que ya habían quedado raleados.

Señala que en los últimos cincuenta años, hubo un fuerte desarrollo en la estandarización del transporte de productos a nivel internacional, especialmente en el modo marítimo. Pero aquí hay un tema importante que es el arribo de la unidad vacía para la consolidación y el despacho de los productos que suelen llevar más tiempo con la preinspección del equipo, especialmente pensando en que es muy posible que no haya un reemplazo inmediato. Las consecuencias de controles inadecuados podrán ser variadas y la escases de unidades se exagera cuando una mala condición exige el cruce de carga. Uno de las repercusiones inmediatas del desbalance de equipos, con la reducción de los mismos dada la

alta demanda y el aumento en los costos de nuevo equipamiento, ha sido una tendencia para armadores y operadores: retener contenedores que normalmente queda fuera de servicio, dice Yarwood. El impacto directo de que estos sigan en funcionamiento puede ser negativo, pero no necesariamente mientras sean bien mantenidos en línea con la Convención Internacional de Seguridad de Contenedores(CSC).

El hecho de que los contenedores se reintegren al servicio luego de ser retirados puede representar más desafíos para la cadena de provisión. Asegurar los controles, procesos, records, y los esquemas de mantenimiento resulta crítico para mantener la seguridad, dice Yarwood. El mantenimiento y las condiciones de los mismos son vitales para todos en un esquema tan complejo de interrelaciones, y donde el control a nivel nacional puede ser algo opaco, agrega.

En la medida en que la edad del equipo aumenta, se necesita mantenimiento adicional para asegurar la integridad física y la calidad de la carga. En ese sentido, el área de TT Club que representa, recientemente destacó la prevalencia de riesgos de daños por humedad en los equipos que son mal chequeados y reparados previo al packing.

Mantener un standard de reparación, es necesario para prevenir el riesgo de fallas estructurales serias. Muchas de ellas pueden ser obviamente visibles, pero la corrosión, daños físicos o problemas en las puertas por ejemplo, en zonas que requieren de fuerza para ser operados, representan a veces cuestiones menos claras y que pueden generar hasta que una puerta termine desprendiéndose.

Agrega el especialista que el piso de un contenedor es un componente que rutinariamente entra en stress en las etapas de carga y descarga; tanto con el uso de pallet o con los forklift. Mantener la resistencia de los paneles del piso es esencial, así como



los esquineros y otros elementos para una efectiva operación intermodal, así como mantener los candados y elementos de aseguramiento y control para la transferencia entre distintos tipos de transporte de forma de evitar una caída o el movimiento de los equipos fuera de su posición física normal. Otro elemento de seguridad estructural es la capacidad de stocking del equipo, algo que tiene debate en los últimos años. Mientras en los patios de contenedores, las unidades son apiladas cuatro o cinco a lo alto, a bordo los equipos puede extender ese rango a 10 o 11. Una deficiencia estructural en un contenedor puede destruir su base y en circunstancias dinámicas es un riesgo real de causar un colapso y pérdida de equipos fuera de borda. En la medida en que los fabricantes de contenedores no puedan responder a la demanda, habrá que hacer un mayor análisis de los equipos, dice el especialista para asegurar que todas las unidades estén diseñadas y manufacturadas para responder a lo riguroso del transporte normal y del manipuleo y pasar los testeos regulatorios. Durante la vida útil del contenedor se puede esperar cargar un rango amplio de productos diseñados para responder a esas capacidades, desde material básico, carga de alta densidad o flexitanks. Pero el especialista advierte que la reciente presión en el mercado de contenedores ha llevado al resurgimiento del uso de buques de carga general para llevar contenedores, presentando varios riesgos, incluyendo el stress en los propios equipos. *A estar atentos....*

Impresionantes números de las exportaciones de carnes brasileñas en los últimos 25 años

Datos de la SECEX de Brasil relativos al último cuarto de siglo entre 1997 e 2021, indican que las exportaciones brasileñas de carne de pollo, bovina y de cerdo aumentaron 778%.

Pasaron de 777,3 mil toneladas en 1997; a poco más de 6,8 millones de toneladas en 2021.

Comparativamente a 1997, la carne con mayor expansión en volumen fue la bovina: 2.878%, luego la de cerdo con 1.699% de crecimiento y de pollo más "módico", con 536%. Hay que advertir que en 1997 el volumen de carne de pollo era 86% del total. El cambio fuerte se va dando desde comienzos de siglo, aunque el mayor volumen en 2021 sigue siendo el de pollo con 62% de participación, con 23% de carne bovina y 15% de cerdo y el resto.



Brasil: US\$ 1000 millones en exportaciones de frutas y crece en uvas y manzanas

Brasil registró US\$ 1 mil millones en exportaciones de frutas en 2021 con un volumen de 1,2 millones de toneladas, 18% más que en el 2020 y 20% más en precio.

Según la Asociación Brasileña de Productores y Exportadores de Frutas y Derivados (ABRAFRUTAS), los factores de crecimiento en las ventas fueron la depreciación del real frente a las monedas fuertes y las buenas cosechas en cantidad y calidad; más allá de la tendencia de un consumo global hacia alimentos saludables durante la pandemia. El gran porcentaje de la fruta brasileña va a Europa. Encabezó el ranking de exportaciones el mango y atención aparecen la manzana y la uva como destaque. La primera con casi 100 mil toneladas y en crecimiento: aumentó 79% en exportaciones en precio y 58% en volumen. Algo que ya no es un secreto es que varios de estos desarrollos en este producto, tienen como planificadores a profesionales del Valle de Río

Negro.

En el caso de la uva creció 55% en volumen y 43% en valor. También hubo un fuerte crecimiento de Papaya, limón – que ahora abrió el mercado chileno- y melón también tuvieron un fuerte crecimiento. Recientemente el presidente de Abrafrutas, (que se creó en 2014), Guilherme Coelho, destacó que un punto clave para estos resultados, la mejor organización del sector, además de la alianza con la Agencia Brasileña de Promoción de Exportaciones e Inversiones (APEX-Brasil), a través del proyecto Frutas do Brasil, que impulsó la promoción de las frutas brasileñas en el mercado internacional, el trabajo conjunto con el ministerio de Agricultura de Brasil y la adopción de las certificaciones internacionales.



MEGATRADE

Seguí informado!

**Mira todo nuestro contenido
también en digital**



Ingresa a nuestro sitio web

www.revistamegatrade.com.ar