

# MEGATRADE VIRTUAL

Newsletter digital de Comercio Exterior y Carga Internacional de la Revista MEGATRADE de Argentina.

Editado por Darío Kogan. Año XVIII Nro 410 Mayo 2019  
contacto: [contacto@revistamegatrade.com.ar](mailto:contacto@revistamegatrade.com.ar)/[djkogan@yahoo.com.ar](mailto:djkogan@yahoo.com.ar)

PLATAFORMA DE OPERACIONES MULTIMODALES



**EXOLGAN**  
CONTAINER TERMINAL

Alberti 1780 (B1871ESF)  
Dock Sud - Avellaneda  
Buenos Aires - Argentina  
Tel.: (54.11) 5811.9100

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

Es una Empresa del Grupo  INTERNATIONAL TRADE LOGISTICS



## COMERCIO INTERNACIONAL

Estudiá en ICBC  Fundación



TRANSPORTANDO LA PRODUCCIÓN REGIONAL AL MUNDO



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



ENTE ADMINISTRADOR PUERTO ROSARIO



EL EVENTO PORTUARIO DEL AÑO



**AAPALATINO**  
XXVIII CONGRESO LATINOAMERICANO DE PUERTOS  
MIAMI 2019

19 -21 DE NOVIEMBRE DE 2019 - HOTEL INTERCONTINENTAL MIAMI, EEUU



En Rosario se debate como configurar el nuevo sistema de lo que se entiende como la principal obra de infraestructura de la Argentina; el mantenimiento y mejora de las vías fluviales de carga..

## El gran proyecto o un plan de obras concreto?

Varios títulos ofreció el XIII Encuentro Argentino de Transporte Fluvial que como es habitual organiza el Instituto de Desarrollo Regional de Rosario que promueve Juan Venesia -director del Programa Santafesino de Desarrollo de la Hidrovía Paraguay – Paraná- en el auditorio de la Bolsa de Comercio de Rosario y que tuvo como elemento central la permanente alusión a la expectativa por el armado de la próxima licitación de la concesión de la red troncal fluvial. Allí varios exponentes de la actividad – especialmente los gobiernos provinciales - insistieron en la necesidad de que se de lugar a todos los interesados a la hora de armar el nuevo esquema.

Quien más títulos proporcionó a los más de 500 asistentes, fue el habitual expositor en este tipo de eventos, Ricardo Sánchez, especialista de la CEPAL, confirmado lo que sucede pero no se ve a simple vista para el lego: *“la hidrovía es el proyecto de desarrollo de infraestructura más importante del país”*. Luego tiró números, aunque allí más controvertidos, por ejemplo, al señalar que la profundización de la vía, fue la principal razón por la cual la Argentina logró multiplicar la producción agrícola. Aunque se pueda poner en duda que está haya sido la razón primera, por ejemplo, frente al alza de los precios, no deja de marcar la importancia que ha tenido el suceso de la concesión y que tendrá en la medida en que se arme un esquema eficiente.

El encuentro, que permite encontrarse a los operadores y cargadores del sector de la región, en un foro muy concentrado en la carga granaria, tuvo otro título con Darío González, el joven responsable a nivel nacional del armado del sistema de mantenimiento de la vía troncal que se viene; dato que se conoce pero que fue ratificado por sus números: *“60% del comercio exterior argentino medido en dólares transita por la vía troncal”*. El peso de este número es tremendo, aunque es un dato que muy poca gente conoce, porque está en el agua – e incluso bajo el agua-....

El acto de apertura no contó esta vez con el gobernador santafesino, Miguel Lifschitz, un habitué a esta cita, ya que venía de un día álgido con las PASO provinciales; pero allí estuvo la ministra de la Producción, Alicia Ciciliani, quien destacó el protagonismo de la provincia en la hidrovía y la necesidad de que las regiones estén presentes en la discusión de su articulación. Destacó que no solo la hidrovía es competitividad para la industria de la región; incluso lo es por Vaca Muerta: YPF invertirá U\$50 millones en San Lorenzo para mejorar la capacidad para que los buques salgan con el combustible del sur desde esa terminal, dijo. De paso señaló el potencial que propone la única zona franca santafesina, la de Villa Constitución, no solo para la provincia, sino para toda la hidrovía.

Además estuvieron en el estrado, el gobernador del Chaco, Domingo Peppo, el secretario de la producción y desarrollo de la Municipalidad de Rosario, German Giro, el Subsecretario de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante de la nación, Mariano Saúl, el Presidente de la Bolsa de Comercio, Alberto Padoán y el director de

Relaciones Institucionales del IDR, Juan Marcos Aviano - todos en la foto a la derecha - .

Sin Lifschitz en la mesa, el gobernador Peppo se convirtió en el centro de la escena de la apertura. Allí destacó a la vía fluvial como forma de integración regional que genera oportunidades de negocios y por ende, de trabajo, como elemento de baja de costos que permite que los productos del norte llegar a los mercados. Precisamente son a los que normalmente el flete los deja afuera. Así el gobernador se mostró preocupado por el proceso de la nueva licitación de la concesión de la red troncal fluvial y la necesidad de que cada actor asuma su rol, dada las oportunidades que el río y esta obra generan en materia de desarrollo y de trabajo. *“Todos queremos estar sentados en la mesa, no sólo para pedir sino también para aportar”*, dijo. En ese sentido puntualizó, los históricos problemas del puerto con el dragado del riacho Barranqueras – en su momento peleó para que sea incluido en el contrato de Santa Fe al Norte- *“queremos que se tengan en cuenta a la hora de definir los lineamientos”*, agregó. Además, destacó la importancia que tiene para Chaco el transporte fluvial, con la participación de sus puertos como el de Barranqueras donde el sector privado lo ha potenciado – en estos momentos se está licitando el importante silo de granos que podría pasar a un reconocido operador fluvial- y el de Las Palmas (en ejecución), especialmente para la producción arrocerera. Pero no sólo mirando al sur. En ese sentido, dijo, se están articulando acciones con los países vecinos y además mirando la salida al Pacífico. Las congestiones de camiones por los puertos graneleros de gran Rosario son algo negativo para el sistema y allí, entiende Peppo, puertos como los chaqueños pueden generar aportes para una modalidad más eficiente y sustentable...

Por su parte, el subsecretario Saúl, destacó la importancia del trabajo articulado entre los distintos actores involucrados a los fines de optimizar el sistema logístico. Asimismo, indicó que el presente encuentro es la continuidad del trabajo articulado que se viene realizando entre Nación y las provincias y a su vez con los países vecinos, *“para determinar cuál será el mejor desarrollo posible de la hidrovía que la región necesita para el futuro”*. Reconoció que se necesita una solución rápida en esta materia.

Moderado por Fernando Villalba – Presidente del Ente Administrador Puerto de Villa Constitución, en el panel “santafesino” de puertos, hablaron Pablo Jukic - Secretario de Transporte de la provincia-, Angel Elias - Presidente del Ente Administrador Puerto Rosario- y Sebastián Simez - Presidente Ente Administrador Puerto de Santa Fe- en la foto abajo a la der.-

Jukic reafirmó que la provincia promueve el transporte por agua porque baja costos y así se puede incentivar, por ejemplo, la radicación de la producción. Desarmar regulaciones y mejorar la vía son elementos que mejoran la competitividad regional, esto junto a la ejecución de obras: caminos, ferrocarriles y vías navegables son la respuesta a un sustancial incremento de la cosecha. Reconoce que el crecimiento de volúmenes viene trayendo cuellos de botella de acceso a los puertos de Rosafé; de hecho en esta cosecha arribarán 2.5 millones de camiones a los puertos y el estado de la red sigue igual, con pocas mejoras respecto a los años anteriores, lo que genera un impacto negativo sobre la población del hinterland y a los propios productores. El funcionario señaló que más allá de las 70 millones de toneladas de granos que salen de las 35 terminales de Rosafé; hay más de 15 millones de toneladas de otros productos que mueven puertos que se han convertido en verdaderos complejos industriales,



generando empleo. Destacó el peso de Santa Fe en la hidrovía: en 2018 la cantidad de buques up river fueron 2430 contra 1056 de los puertos del área metropolitana de Buenos Aires. Así gran parte de los \$200 millones por año de peaje de la concesión, los paga la carga que se mueve en los puertos del sur de Santa Fe. Además señaló que en 2017 la producción total granos del país fue de 170 millones de tons, 75% de la misma fue exportada y de ella 80% sale por puertos santafesinos. Precisamente por ellos saldrían este año unas 90 millones de toneladas. *“Por eso es fundamental el diseño de la hidrovía porque nos va a regir por los próximos años, más si se plantea una producción futura de 200 millones de toneladas y 120 millones en exportaciones que ya no son una utopía. De allí que es necesario un diseño entre todos, donde Santa Fe quiere ocupar un papel central”*, explicó Jukic. En ese sentido la provincia señala que es necesario encarar un Plan Maestro que incluya el Río de la Plata hasta Santa Fe, y que piense en el Paraná Superior y el río Paraguay. *“Muchas de las economías regionales tienen que ser competitivas en logística para acceder a los mercados y qué mejor red para ello que la hidrovía”*, señaló. En ese sentido señaló que se debe pasar de un sistema logístico comercial a un sistema sustentable en términos de integración logística, intermodalidad, sustentabilidad ambiental y desarrollo de beneficios económicos y sociales. *“Hay que mejorar la infraestructura, pero más allá, tenemos que pensar en un sistema integral de gestión en toda la cadena de las operaciones, por ejemplo, desde cómo se despachan los buques”*, dijo. Finalmente señaló que hacer bien las cosas significaría poder transportar yerba misionera hasta la Patagonia por agua, en lugar de como se hace hoy: 4000 kms. por camión, algo insólito.

Por su parte, Angel Elías del ENAPRO y presidente del Consejo Portuario Argentino, avanzó respecto a lo que se viene con la nueva concesión de la ruta troncal y lo que es una vía fluvial de este tipo y los puertos que allí se radican. *“No se trata de un contrato de dragado. La hidrovía es un eje de integración físico, social y humano. En ese contexto, los puertos también son instrumentos para el desarrollo sostenible económico y social y de desarrollo humano”*. Destacó allí como se ha consolidado





el ENAPRO con un consejo directivo que en sí mismo es una comunidad portuaria. Un puerto que actúa como un subsistema que cuenta con tres terminales públicas concesionadas. Allí se ha dado un crecimiento de la terminal de carga general. Por ejemplo, en contenedores, en 2008 operaba una barcaza en forma intermitente, mientras que hoy recibe a las 4 líneas internacionales más importantes del mundo, y se avanza en otras cargas, desde proyecto hasta el potencial para atender a las automotrices, con 4000 personas que hoy trabajan en forma directa e indirecta en el puerto.

Elías tuvo un párrafo especial para los barcos y señaló lo esencial en un desarrollo integral del sistema de transporte de una marina mercante nacional, así como el mayor desarrollo del intermodalismo que ya está aplicando el puerto. Finalmente señaló que son tres desafíos claves que se presentan, la infraestructura, especialmente en materia de accesos ya que la congestión es un elemento negativo, y allí aparece la sustentabilidad y finalmente la aparición de las nuevas tecnologías en la industria portuaria de la que no se puede ser ajeno. En otro de los paneles, la secretaria de Relaciones Internacionales e Integración del Gobierno de Santa Fe, María Julia Reyna, moderó el panel del cual participaron Luis Niscovolos, Secretario Ejecutivo del Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay - Paraná - CIH, Héctor Mauro Vazón - Presidente de la Comisión Administradora del Río Uruguay - CARU; Jorge Metz - Secretario General del Comité Intergubernamental Coordinador de los Países de la Cuenca del Plata - CIC, y Leopoldo Sahores - Subsecretario de Asuntos de América - Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto.

También expusieron responsables de los puertos de Barranqueras e Ibicuy. En ese sentido muy satisfechos se los veía a los representantes de los puertos de Entre Ríos como Leonardo Cabrera, de Puerto Ibicuy. Justamente, Concepción del Uruguay e Ibicuy están despegando, incluso trabajando en forma coordinada en ciertas cargas; por ejemplo con el arroz, cargando en Concepción y completando en Ibicuy.

Sobre el río Uruguay, Héctor Vazón de CARU, destacó el trabajo fundacional del dragado y balizamiento que se ha encarado en buena parte de la vía y que permite que varios segmentos de la carga se acerquen a los puertos del río Uruguay. Ya comenzó el maderero, con rollizos, carga básica pero se espera que de a poco lleguen las placas de más valor agregado, además de otros segmentos como arroz y por qué no, la industria avícola. Incluso los puertos uruguayos meten más presión para la carga en contenedores. El desafío es ir más río arriba... Todo un tema ....

### Acción del Estado

Alejandro Ok, gerente general de la Administración General de Puertos se ocupó de recordar lo que ha hecho Buenos Aires en materia de trasbordos para captar la carga fluvial de países vecinos, para ello, por ejemplo, bajar los costos, muchos de ellos que eran artificiales. La pelea por captar las cargas de trasbordo lleva a una duda que nadie hace en un contexto donde "hay que bajar precios", (los costos son otra cosa). Según algunos operadores, lo hecho por Buenos Aires que obliga a su colega de Montevideo a responder con más bajas es bueno en la medida en que se eliminen tarifas ridículas, distorsivas e inventadas; de hecho los armadores felices, - si le llega a la carga es otra cosa- pero podrán los puertos ser rentables, metiendo además presión sobre el resto de los operadores de la comunidad o el puerto está para hacer más eficiente al resto de la cadena?. Un debate que merecerá otro espacio.

Ok señala que la gestión de AGP está trabajando en

mejorar las condiciones del trasbordo y de allí que gran parte de la carga paraguaya está operando en Buenos Aires; "a través de anuncios y hechos concretos que las empresas están viendo"; con la generación de un espacio especial en la Darsena D y con un corredor primario aduanero - que hace rato está en proyecto- sin esperar por ejemplo, a que la red troncal se profundice para que haya mayor movimiento. "La concesión de la hidrovía es la obra de infraestructura mas grande del comercio exterior y como puerto queremos ser parte integrante de la carga que aportan los países vecinos. ¿Porqué tenemos que ver pasar esa carga?", dijo.

Por otro lado, teniendo en cuenta que en mayo del '21 vence la concesión del dragado, Darío Gonzalez, líder de la Unidad de Proyectos Especiales de la Hidrovía Federal del Ministerio de Transporte, presentó un modelo con el que se trabaja desde el Gobierno para saber qué hay en el río para luego avanzar en el armado de la nueva concesión; "tenemos un contexto muy distinto al '95; luego de 25 años hoy hay más certidumbres sobre lo que es la vía, tenemos más información, el sistema funciona, pero lo que no había era información sistematizada", dijo.

Así el joven funcionario presentó un modelo matemático de tráfico del sistema de navegación troncal (SNT) de la hidrovía lo que permitirá encarar las definiciones sobre la nueva concesión con más información, dijo. "Hay muchos intereses que rodean la vía navegable y no podemos priorizar un sector sobre otro, así que haremos las cosas en base a la información que manejamos", agregó. Para ello se trabajó con información desde el 2017 proyectada al 2030, con 120 millones de registros, relevando 2000 kms de la vía navegable, incluidos 2,5 millones de registros de tráfico relevados por la PNA, casi 5500 hojas de características de buques, 14.000 reportes estadísticos de carga de 80 puertos, 2000 registros de marea de 23 mareógrafos, 2 millones de puntos de relevamientos batimétricos, reportes de varaduras, proyecciones de carga y tipologías de buques, tráfico y tarifas de del concesionario, regulaciones de navegación de PNA, generando la recopilación de una enorme cantidad de datos, bases de datos referencial y geográfica y estadísticas, generando una representación del modelo actual y cuál puede ser el modelo futuro. Gonzalez señala que la vía básicamente sigue teniendo el mismo diseño que desde que se inició la concesión, pero se han ido sumando otros tráficos como el de cruceros, gaseros, portacontenedores más grandes, con restricciones a la navegación por un tema de seguridad y estos buques más grandes generan más falso flete.

Basándose en esos registros, que siguen a los buques minuto a minuto; el gobierno entiende que las demoras en los derroteros dentro del sistema representan 43% del total de la navegación. Se entiende una demora promedio de 9 hs. por viaje. Asimismo se detectó que el principal cuello de botella es Punta Indio entre los kms 117 a 182,7 km del Río de la Plata: 60% de la demora o 1442 días. En cambio, la Vuelta de los Ratones, otro cuello de botella en el Paraná de las Palmas es el 4%.

Según un especialista, que el mayor problema se concentre en Punta Indio cae de maduro en la medida en que al salir con más carga río arriba, se hace un embudo abajo esperando marea. Como no puede ser de otra forma; para el gobierno el secreto es mejorar la eficiencia de la vía y aumentar la seguridad. Entre los datos, Gonzalez señaló que 80% de los buques que llegan al sistema exceden el calado de la vía, y que por más que se profundice siempre va a haber falso flete: una obviedad, dando a entender que dos pies más de calado no son dos pies más de carga, curioso. Lo cierto es que para cualquier cargador tener dos pies más en un buque es importantísimo, no en vano se carga más de la cuenta en las terminales del up river.

Finalmente, el funcionario presentó un ejemplo de lo que se puede hacer con este modelo elaborado por la Unidad que coordina, dimensionando en cada obra planeada, aunque se pueden generar distintas variantes. Por ejemplo, tomando un escenario en base a que en 2017 se movieron 107 millones de tons.; al 2021, 146 millones- en ambos casos sin proyectos- y al 2030, manteniendo 146 millones, pero con proyecto, en este caso se bajarían 5% la cantidad de buques-viaje, subirían 7% las toneladas/horas de viaje y bajarían 35% las horas de demora y 5% el peaje en dólares por tonelada. En suma dijo Gonzalez, lo que se busca es más seguridad y más eficiencia en la vía navegable y con menos demoras.

Por su parte, Ricardo Sanchez, Oficial Senior de Asun-

tos Económicos, División de Comercio, Integración e Infraestructura de la CEPAL, habló de lineamientos básicos para una política logística fluvial sudamericana, sobre la necesidad de una estrategia regional de negociación interior: el subcontinente sigue con el potencial de sus vías fluviales aunque aún sólo circula por los ríos 3% de la carga. La Hidrovía se debe ver como un sistema para toda la Cuenca del Plata, dijo. Insistió sobre el concepto de comodidad, que le da más robustez al sistema. Esto es apuntar a la intermodalidad potenciando cada segmento del transporte en su mejor punto de eficiencia. Lo más jugoso tuvo lugar al mostrar datos en base a la pregunta, "porqué creció la producción agrícola argentina", tomando los últimos 50 años y el período desde el 2000. Además de marcar distintos elementos claves, como el precio internacional; concluyó que fue la profundización de la vía fluvial la clave para ese crecimiento fenomenal. "La hidrovía es el proyecto de desarrollo de infraestructura más importante del país", resaltó. Además puntualizó que si la economía argentina hubiera tenido el crecimiento de la producción agrícola, hoy seríamos un país con un PBI comparable a los del primer mundo. Este enorme crecimiento de la producción que se dio en los últimos 20 años a 5,3% anual, tiene que ver en gran parte por la mejora en la vía navegable, dijo y las proyecciones marcan que ese crecimiento se puede dar a 6% anual; así en 10 años se puede duplicar la producción, lo que exige una logística fuerte de respaldo y mejor vía navegable. Resaltó que mientras esta actividad tuvo esos niveles de crecimiento, la industria solo llegó al 1,5%.....

El dato de que el principal elemento que permitió el aumento de la producción fue la profundización de la vía navegable generó controversias entre el auditorio. Muchos plantean que el precio de los commodities fue lo más importante y los funcionarios actuales señalan que no hay que descartar la desregulación con el fin de los ROE y la posibilidad de volver a exportar "commodities prohibidos" durante la gestión anterior. Aunque con el precio al que se llegó en la "década ganada" hasta con la JNG cualquiera era Gardel.

Será necesario, más que un "superplan" respecto a la nueva concesión de la hidrovía; encarar un plan de mejoras sistemático, cosa que no se hizo en todos estos años?. "En estos casos es fundamental el timing para no perder esa capacidad de crecimiento de la producción", dijo Sanchez. En suma no se puede seguir haciendo la plancha o esperar la gran obra de otro modo se siguen perdiendo oportunidades. El propio Sergio Borrelli, quien presentó a Sanchez en su exposición, entiende que frente a la próxima concesión se tendría que pensar en la exposición de un plan de obras y mejoras progresivas más que en un gran proyecto.

Para algunos analistas que saben de estas lides, no hacer nada durante mucho tiempo es mejor, así aparecen este tipo de grandes licitaciones que en muchos casos resultan además un negocio para contratantes y contratistas.

Será tan así?.

### Papel de la BCR

La Bolsa de Comercio de Rosario tiene un papel central en la coordinación de la comisión público privada que se formó para llevar adelante la elección de una consultora que avance sobre las propuestas de los términos de referencia en la licitación del sistema troncal de la vía fluvial. Así en el panel "Directrices y Lineamientos del Sistema de Navegación Troncal Argentino 2020-2040", estuvieron el moderador, José Emilio Bernaconi de la Comisión Transporte de la BCR, presentando a Alfredo Sesé - Secretario Técnico de la Comisión de Transporte, Infraestructura e Hidrovía de la BCR; Guillermo Wade - Gerente de la Cámara de Actividades Portuarias y Marítimas - CAPYM y Martín Brindici - Gerente de la Cámara de Puertos Privados Comerciales -

Precisamente allí presentaron algunos de los puntos en los que se están trabajando, tanto Sesé que también es coordinador del grupo público privado, y Wade. Sesé precisamente presentó lo que en su momento definió como objetivos la entidad y que de alguna manera sirvieron de base para este nuevo desarrollo. Entre ellos, la formación de un órgano de control independiente de la autoridad portuaria nacional; así como que sea un operador privado el encargado de la obra y el cobro de peaje y que la selección del concesionario se base en la



competencia y la transparencia; escuchando a los usuarios y a los que navegan. Asimismo que exista la posibilidad de contar con información abierta y de audiencias públicas ante posibles cambios en los parámetros.

Wade puntualizó que se deben analizar cambios de traza que simplifiquen determinados tramos del río, así como la generación de nuevos espacios de maniobras y radas para buques.

En cuanto al repago, se plantea nuevamente un sistema financiado por el concesionario y la percepción de tarifas de peaje por el servicio prestado de pago obligatorio para todo buque que utilice las vías navegables incluidas en la concesión, mediante una estructura de precios de tarifa plana con previsión de mecanismo formal y transparente de revisiones tarifarias.

Según la Bolsa, aproximadamente 90% de los buques que van up river cargan granos. Se pasó de 1500 buques a principios del 2000 a 2300 buques en 2018 – ese año no fue más bajo aún más allá de la sequía, porque hubo varios barcos de importación de soja.

Sesé señala que la entidad no solo está pensando en los beneficios para la zona de Rosafé o núcleo sino en la hidrovía como sistema, como ser en la producción del norte del país que hoy ocupa 16% del total en materia de granos, cuando al 2000 era 9%. Así hay que pensar en la vía de Santa Fe al Océano, Santa Fe al norte, agregando

BGT (Bravo, Guazú y pasaje Talavera).

Señaló que más allá de la participación de los referentes de las cargas que salen por las terminales del Paraná, en un momento se abrió la Comisión para compartirla con otros puertos y segmentos de carga, de forma de darle más legitimidad aún y así darle al Estado, tal como dijo en el panel, el gerente de la Cámara de Puertos Privados Comerciales, Martín Brindici, - entidad que también participa en la comisión- *“una visión más amplia para armar los términos de referencia y así generar una vía fluvial eficiente y sustentable con una tarifa razonable para los usuarios y rentable para el concesionario”*.

El trabajo de la Comisión define por estos días el diseño estratégico del modelo de concesión y definición sobre SFN. Los trabajos de la consultora elegida – a esta hora será Latinoconsult?- finalmente serán como una recomendación al Estado de los principales lineamientos del pliego y metodología del proceso de concesión –. Pero al ser no vinculante, el gobierno puede o no tomar como referencia. Ese trabajo debe incluir estudios de demanda y proyección de tráfico, de ingeniería y diseño del SNT para distintos escenarios de profundidad en principio a 36 38 y 40 pies, modelos económicos y financieros, estudios ambientales, regulación legal y normativa, determinación de un nuevo plano de referencia y criterios de uso, análisis y propuestas de nuevas zonas de cruce,

anchos de solera, una rada por muelle, radas adicionales de seguridad y de espera en zonas comunes, identificación de la potencial profundidad diferenciada del río Paraná y De la Plata para cada escenario; estudios hidrodinámicos y de segmentación para cada escenario; ejecución de modelos hidrodinámicos, pautas para la ingeniería del dragado, para la señalización y balizamiento, estimación de costos actual y proyectado del sistema, relevamiento del sistema de medición de los ríos. En cuanto a la navegación: armonización de los escenarios por las recomendaciones internacionales y normativa local e internacional propuesta.

Se habla de que AGP tiene su propia impronta en la búsqueda de un modelo para elaborar los términos de referencia de la próxima licitación. Una fuente lo niega, “estamos todos juntos en esto...”, se nos dice. Precisamente, hay un equipo técnico de AGP que trabaja con la Unidad y el mismo puerto de Buenos Aires está en la comisión que coordina la BCR.

Recordamos que por estos días el ministerio de Transporte estaba confirmando o no a la consultora ganadora que ofreció una oferta económica sorprendentemente mucho más baja que la segunda en concurso.

## El futuro de la Hidrovía 2020-2040

Desafío nacional y regional. Principales lineamientos del Sistema de Navegación Troncal de la Argentina; eje central del XIII Encuentro Argentino de Transporte Fluvial promovido por el Instituto de Desarrollo Regional.

El siguiente documento fue la base para el desarrollo del encuentro realizado en la BCR.

Desde su implementación la Hidrovía Paraguay - Paraná, durante el año 1991, cuando se conformó en Asunción el Mercosur, y durante 1992 cuando se acordaron y enmarcaron las actividades de transporte fluvial que componen la hidrovía natural que constituyen los ríos Paraguay y Paraná, para facilitar la navegación y el comercio interior y exterior del bloque regional, ha ocurrido una baja sustancial en los precios del transporte de cargas y una fuerte expansión de la superficie sembrada, como de los volúmenes producidos y exportados, como en los impactos logrados.

En el caso Argentino (que representa el 80% del área de influencia de la HPP) se expandió de un total de 16,8 millones de hectáreas, con una producción de 35,5 millones de toneladas en 1990, a 38,9 millones de hectáreas con 121,9 millones de toneladas producidas en el año 2016.

Este crecimiento permitió extender la frontera productiva del NEA y NOA Argentino, junto a Bolivia, Paraguay y parte de Brasil, permitiendo la especialización y desarrollo del principal complejo de transformación y exportación de soja del mundo en la interface fluvio-marítima del Gran Rosario, núcleo de la Región Centro de la Argentina.

Transcurridos 25 años de su diseño original, la consolidación y expansión de la HPP, como eje fundamental de la infraestructura de transporte del cono sur, depende de que se superen puntos críticos y se enfrente el desafío que impone los pronósticos de crecimiento de la demanda, que nos obliga adaptar la actual infraestructura de una manera acorde al tráfico y volúmenes de carga esperado que lleguen a triplicar a los actuales.

Al confirmarse las proyecciones que determinan la producción granaria de Argentina en 130 millones de toneladas anuales para el próximo quinquenio, se incrementará un 26% la demanda de buques para despachar aceites y biocombustibles argentinos, como así también, un 19%, aproximadamente, la demanda de buques para despachar granos, harinas, algodón y azúcar. Hoy, es necesario impulsar una serie de metas y objetivos que nos permitan superar las situaciones conflictivas, donde centralmente podamos desarrollar el Plan Maestro del Sistema de Navegación Troncal 2020-2040 ampliado a toda la vía navegable, fundamentalmente en lo concerniente a las costas de las distintas provincias litorales y la navegación de la vía fluvial del Paraná superior y del Paraguay. Esta etapa es tan importante o más que la iniciada hace 25 años atrás.

La actual concesión de las tareas de dragado y balizamiento de la vía navegable troncal del Río Paraná vence en el año 2021. Teniendo en cuenta la complejidad que conlleva un proceso de licitación pública nacional e internacional de estas características, es imprescindible que el Estado Nacional desarrolle las tareas de consultas y diseño del pliego para el llamado a licitación de la nueva concesión, de modo que al momento de finalización del actual contrato ya se haya adjudicado el nuevo y se garantice la continuidad de la prestación del servicio. Es necesario mantener la participación del sector privado en las tareas de dragado y señalización de la vía navegable troncal, y que el proceso de selección del concesionario se realice en un entorno competitivo y transparente, con la participación de los usuarios. En donde los participantes para llevar a cabo las obras de dragado de apertura y/o de mantenimiento y señalización, cuenten con probada solvencia técnica, experiencia internacional reconocida y eficiencia en el management de la obra.

En cuanto a la delimitación territorial, es imprescindible que la nueva concesión garantice el actual sistema desde el río de la Plata hasta Confluencia (km.1238 del río Paraná), teniendo en cuenta para el diseño de la misma las características propias de cada área o sector.

El marco jurídico de la actual concesión, en el cual las obras de profundización se desarrollaron con el financiamiento propio del concesionario y las tareas de mantenimiento, por los ingresos vinculados a la percepción de tarifas de peaje por el servicio prestado mediante una estructura de precio de tarifa plana, ha mostrado ser un modelo virtuoso para el mejoramiento y funcionamiento del Sistema de Navegación Troncal Nacional

Es primordial, como objetivo de esta etapa, contar con los estudios necesarios que permitan al Estado Nacional la confección del pliego para la licitación pública nacional e internacional por el régimen de concesión de obra pública por peaje para la modernización, ampliación, operación, y mantenimiento del sistema de señalización y tareas de redragado y mantenimiento de la vía navegable troncal del Río Paraná desde Confluencia hasta la zona de aguas profundas naturales en el Río de la Plata. Dentro de este objetivo, es necesario contemplar los siguientes aspectos particulares en los estudios y trabajos que se llevan adelante:

- Análisis de los canales existentes y proyectados, las curvas del Paraná de las Palmas, la salida más conveniente al mar, desde una perspectiva integral a ser considerada dentro de la viabilidad económica y la sustentabilidad ambiental.

- Evaluación de una solución con segregación de tránsito, incorporando más zonas de cruce y modificando

los anchos de solera para posibilitar la agilización de la navegación.

- Definición del buque de diseño que transite en forma segura por el Sistema de Navegación Troncal, en función de las perspectivas de la futura flota afectada al tránsito mundial.

- Profundización de la red troncal de una manera sustentable tanto económica como ambientalmente. Estableciendo un cronograma de profundización progresiva conforme las necesidades del sistema – previo análisis de viabilidades de las mismas- partiendo desde un calado inicial no menor a 36 pies a Puerto General San Martín / Timbúes y 28 pies a Santa Fe; incorporando a esta evaluación financiera y ambiental, escenarios de mayor profundización de hasta 38 y 40 pies para el sistema de navegación troncal en el Up River del Paraná.

- Generación de nuevos espacios de maniobras y radas, tanto para buques cargados como en lastre, cambios de traza que simplifiquen determinados tramos del río.

- Creación del Órgano de Control de la concesión de la vía navegable troncal del río Paraná, como ente independiente, y con la participación de los distintos actores del sistema.

- Sostenimiento del sistema a través del financiamiento propio del concesionario y la percepción de tarifas de peaje por el servicio prestado, de pago obligatorio para todo buque usuario de las vías navegables incluidas en la Concesión mediante una estructura de precio de tarifa plana con mecanismo formal y transparente de revisiones tarifarias

- Desarrollar la complementación de los puertos del frente fluvial con los del frente marítimo, nos permitirá el crecimiento de cargas en la Hidrovía Paraguay-Paraná, haciendo foco en la reconversión y optimización de las infraestructuras portuarias públicas y privadas de las Provincias del NEA Argentino, Bolivia, oeste de Brasil, Paraguay y Uruguay.

Este es el principal desafío para el futuro de la hidrovía 2020-2040, ya que al contar con una hidrovía natural, con un fuerte desarrollo comercial y logístico, es necesario que este se sustente en mayores niveles de intermodalidad, sustentabilidad ambiental e integración logística - territorial.



---

## Avanzan puertos bolivianos

Hace pocos días Puerto Jennefer en la vía fluvial de Bolivia fue habilitado como zona primera aduanera y ya esta operando contenedores con el primera embarcación motor de la paragua-

ya Líneas Panchita en conexión con Asunción. Ya hay comprometidos contenedores de las líneas internacionales, punto básico para que el tráfico se desarrolle. Otros servicios de líneas

feeders están definiendo su participación en el tráfico, para ello se está trabajando con la carga y las navieras de forma de ir armando el circuito. A estar atentos....

---

## Negociaciones Mercosur-Singapur

Hace pocos días se desarrolló en Buenos Aires la I Ronda de Negociaciones comerciales entre el MERCOSUR y Singapur. La delegación argentina y del MERCOSUR estuvo encabezada por el Director Nacional de Negociaciones Comerciales Internacionales de la Cancillería argentina, José María Arbilla, mientras que por Singapur encabezó el Jefe Negociador, Francis Chong, Director de Mercados Emergentes del Ministerio de Comercio e Industria.

Ambas partes abordaron diferentes cuestiones inherentes a la aproximación y profundización de la relación comercial como el Acceso a Mercados de Bienes, Medidas Sanitarias y Fitosanitarias, Cooperación Aduanera y Facilitación del Comercio, Comercio de servicios, Inversiones, así como un capítulo relativo a la interacción entre las micro, pequeñas y medianas empresas (MiPyMEs). Se trata de la primera negociación comercial del MERCOSUR con un país miembro de la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN). El acuerdo busca procurar un acceso balanceado y

efectivo al mercado de bienes, servicios, inversiones y compras gubernamentales de ambas partes. La Argentina y el MERCOSUR aspiran, asimismo, a que este acuerdo con uno de los principales hubs logísticos de Asia se convierta en una puerta de entrada de nuestras exportaciones al sudeste asiático. Singapur es también un destacado inversor a nivel global, por lo que un acuerdo comercial puede favorecer la atracción de capitales de ese origen hacia las economías de nuestro bloque. Fuentes oficiales señalan que la potencia asiática es un interesante mercado para la Argentina por lo que representa en términos de PIB per cápita, lo sofisticado de su mercado y su condición de importador neto de alimentos. En este sentido, durante el año 2018 se registraron exportaciones de productos como merluza negra, carne aviar congelada, lactosuero y limones, entre otros. Por su parte, la ASEAN en su conjunto se ha destacado desde años recientes como uno de los principales destinos de nuestras exportaciones.

---

## Las buenas de afuera, resuelven los problemas de adentro?

Mientras en los breaks de distintos foros se tiran muchas pálidas sobre el sombrío presente de la política macro y microeconómica, poco se habla de la apertura de algunos mercados de exportación. Importa en la impronta de los medios y la “vorágine periodística” la apertura del mercado de cerdos en China con más de 20 plantas habilitadas, además para aves y bovinos. Ya hablamos del arroz que en su momento a una empresa se le ocurrió vender a los mismos japoneses y lo logró...

Claro que queda la pregunta si en este sistema del día a día local de precios distorsionados retroalimentado por la volatilidad permanente del tipo de cambio a la que hay que acostumbrarse, permite tener un verdadero plan exportador a las empresas, más allá de teóricos mayores ingresos. Esto cuando la certidumbre – o cierta certidumbre- es básica.

Evidentemente no todo lo resuelve el “tipo de cambio alto”, salvo al muy corto plazo.

---

Este desastre en las variables genera una Espada de Damócles pendiente a las empresas adicional: que por necesidad de recursos, la Administración suba los derechos de exportación y reduzca los reintegros incluso a los exportadores medianos y pequeños, que son muchos y que ya vienen golpeados por la caída del mercado interno y que podrían recibir buenas señales sin que el Tesoro resigne mucho dinero.

Una dirigente del sector nos dice que evidentemente tener un dólar alto no es sinónimo de competitividad. Pero el problema parece más agudo, agrega: Venimos de esta naturalización de situaciones extremas donde o bien suben los costos y tarifas con dólar planchado que lleva a quedar afuera de los mercados o cuando se desborda el dólar se traslada a precios y tarifas: círculo vicioso si los hay. Ayuda además que los exportadores puedan dejar sus dólares en el exterior?. Y que los dejen....?

---

## Aeropuerto de Frankfurt en Argentina

El 9 de mayo a partir de las 17.30 tendrá lugar en el Hotel Madero, -Rosario Vera Peñaloza 360, de Puerto Madero- el 2º Frankfurt Airport Shippers Foro, - Synchronized Shipping-Perfect Connectivity-, organizado por AHK Cámara de Industria y Comercio Argentino Alemana y Frankfurt Airport.

Reconocido por garantizar un trasbordo sincronizado y contando con una ubicación estratégica en el centro en Europa, el aeropuerto de Frankfurt hace décadas logra posicionarse como hub importante para las rutas internacionales y como centro de carga aérea del continente. Así Fraport AG, ATC Aviation Services y la AHK Argentina invitan a participar de su presentación en Buenos Aires. Se trata de una excelente oportunidad para realizar networking con los colegas de las áreas operativas, establecer contactos comerciales estratégicos, y participar de un diálogo activo entre profesionales del rubro y responsables de ventas del aeropuerto Frankfurt.

Para mayor información y participar del evento contactarse con Anna Billharz,

abillharz@ahkargentina.com.ar



## El puerto como opción regional

# Formosa une voluntades para mejorar la logística

Colocar al puerto de Formosa en el mapa a la hora de las decisiones en materia de logística para desarrollar la producción o para el abastecimiento de plantas e industrias en el Norte argentino o servir a todo un hinterland que llega al NOA, el NEA y los mercados paraguayo, del este boliviano y del centro oeste brasileño: Ese fue uno de los objetivos de la Jornada de Promoción del Puerto de Formosa que tuvo lugar en uno de los salones de la subsecretaría de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante de la Nación en Buenos Aires. El encuentro sirvió como un espacio de diálogo entre el puerto de Formosa, exportadores, importadores, y los operadores fluviales, agentes marítimos, de carga y funcionarios, de forma de que dicha terminal se convierta en una opción eficaz para promover negocios y ser un elemento competitivo bajando costos en la cadena logística. Así lo definió precisamente, el responsable del puerto de Formosa, Fernando De Vido.

Un desafío para dicha terminal es conseguir la masa crítica de volumen que permita a las navieras ver atractivo operar con escala o como eje en Formosa. El encuentro tuvo ese principal objetivo.

Precisamente luego de las exposiciones de los funcionarios nacionales y de la provincia; las empresas de los principales sectores productivos de la región NEA y alrededores, así como las cámaras sectoriales de la provincia, - como las del Algodón y de Carbón Vegetal- tuvieron la oportunidad de reunirse en un espacio específico con mesas dedicadas con las navieras y operadores logísticos, con la finalidad de generar nuevos negocios relacionados a la cadena de actividades como la carga y descarga de sus productos teniendo en cuenta la exportación y el abastecimiento del mercado local.

El gobierno formoseño que propició la iniciativa y se presentó con varios funcionarios de primer orden, contó en esta actividad con el fuerte apoyo de la subsecretaría de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante que ya viene realizando encuentros de este tipo con todos los puertos del país. El objetivo: la interacción entre los integrantes de la cadena logística; apuntando a la baja de costos y a lograr que las terminales desarrollen su máximo potencial.

Precisamente, el encuentro fue abierto por el director de Control de Puertos de dicha subsecretaría, Martín Hagelstroom - en la foto abajo a la derecha- y tuvo el respaldo de una delegación de la provincia; el Ministro de la Producción, Raúl Quintana, el responsable del Puerto de Formosa, Fernando De Vido y Javier Gorvein, el subsecretario de Desarrollo Económico, Horacio Cosenza y el gerente de la Agencia de Desarrollo Empresarial, Guillermo Arévalo, además del gerente del Fondo Fiduciario Provincial, Jorge Melchor - ente con fuerte apoyo a los productores - todos en la foto-

Al abrir el encuentro Hagelstroom señaló: “estamos con-



vencidos que la Argentina va a seguir creciendo y el sistema portuario debe ser capaz de responder en cuanto a su competitividad y a la baja de los costos. Tenemos mucha confianza en lo que puede hacer el puerto de Formosa en ese sentido”.

Fue Fernando De Vido quien puso en números las ventajas de la ubicación estratégica del puerto y de la infraestructura y los servicios que coloca a la provincia al

servicio del comercio exterior, el desarrollo del cabotaje y de las operaciones que pasen por el puerto de la capital del Estado.

En primer lugar puso en contexto la ubicación del puerto de Formosa en el corazón mismo de la hidrovía; ubicado a más de 1400 kms al norte del puerto de Buenos Aires. De la extensa frontera que posee Formosa con Paraguay, 200 kms están sobre el litoral fluvial del Río Paraguay. Una referencia central es que el puerto se ubica a algo más de 160 kms al sur de Asunción, y esto es clave ya que allí y en sus alrededores se concentra el mayor tránsito y un verdadero hub en materia de contenedores con una gran capacidad de demanda que Formosa puede aprovechar. Recordamos que gran parte del comercio exterior paraguayo se mueve por la vía fluvial, así existe una capacidad de equipos importante a lo que se agrega la fuerte demanda de cargas que viene del corazón del centro oeste brasileño y del este de Bolivia, justamente este último comenzó a mirar la salida del Atlántico a través de la hidrovía. “En este eje Norte Sur del este boliviano y oeste brasileño en la vía fluvial, Formosa es un punto importante de integración, de allí que apuntamos a su desarrollo. Hablamos además de un mercado potencial de demanda de más de 25 millones de habitantes, con todo un hinterland al NEA al oeste del Río Paraguay y al oeste del Río Paraná. Además es una ubicación estratégica para la carga del este de Salta y Jujuy, Santiago del Estero y norte del Chaco y por supuesto todo el interior de Formosa. Así, además de la carga de Mato Grosso do Sul que baja y que puede ir de subida o la importación del este boliviano, venimos a mostrar al puerto de Formosa como integrador de distintas operaciones en todo un hinterland que puede transformarse en una nueva vía logística”, dijo De Vido. Resaltó que ubicado en la línea del trópico de Capricornio, es un eje del Corredor Bioceánico de conexión con las provincias de Salta/Jujuy y los puertos del Pacífico al norte de Chile y sur de Perú.

Precisamente, el puerto se ubica a 800 kms de una zona muy productiva del este salteño y a 300 kms del norte chaqueño. La alternativa del puerto se debe ver como de dos vías, agregó; tanto de cargas de importación – hoy los cargadores deben operar con camiones en largos trayectos con todo lo que eso significa -como exportación. Por ejemplo, Bolivia recibe fertilizantes de la Argentina y otros productos en el desarrollo de la carga general a partir de nuevos servicios de contenedores que llegan a ese mercado. “El puerto es parte de un sistema multimodal de cargas que ofrece a productores, industriales y comerciales una ventaja logística tanto para las operaciones de importación y exportación al norte argentino como al desarrollo del cabotaje como vía de integración regional y nacional”, explicó. En este sentido, informó que el Formosa está trabajando con otras terminales de provincias vecinas en esa materia, como Misiones .....

Señala que además del potencial de productos tradicionales, como el algodón, extracto vegetal, carbón vegetal, arroz del hinterland y las mismas legumbres y granos del NOA, se da una nueva realidad que es la radicación de la industria de la carne donde la cadena logística es clave. Esto, además de segmentos como el de la construcción con cemento y piedra y el de los fertilizantes con fuerte demanda en la región. “Es importante que el puerto de Formosa sea incluido al hacer esos análisis de inversión”, dice.

En cuanto a las características del puerto, anticipó que las rutas de acceso no tienen una injerencia en el marco de la ciudad de Formosa. Esto facilita

la labor de los operadores logísticos, ya que como recordó, el costo del flete interno y las demoras en ese sentido inciden de manera importante en la estructura de costos. Asimismo, para los operadores fluviales, recaló que el muelle frontal de 250 mts, se encuentra ubicado en el cauce principal del río, esto por ejemplo, además de dar un ingreso directo, con 10 pies de calado todo el año, evita tener que desarmar



un convoy.

En materia de capacidades, - ver fotos- el puerto cuenta con una importante grúa Liebherr con alcance de 32 mts. para izar hasta 45 tons. en una operación que puede alcanzar los 25 contenedores en un turno de dos horas; ofrece instalaciones para la operación de los auxiliares del comercio exterior, como agencias, despachantes, ATA, etc.; un playón de 22.000 mt2, con un importante depósito, instalaciones auxiliares para los interesados en invertir en acopio y disposición de granos, equipos auxiliares de inspección, un scanner para el control de pallets, balanza de Aduana fiscalizada por el INTI, servicios de Aduana, Inmigración, Senasa, Sanidad, etc. Además el puerto cuenta con un registro abierto de operadores de expo e impo y de prestadores de servicios de estiba.

El funcionario advirtió que todas estas capacidades van más allá del puerto: “la provincia ofrece servicios e infraestructura al mejor nivel, infraestructura vial, de energía y social para que los inversores privados encuentren en Formosa la oportunidad de desarrollarse”, dijo. Entre otras cosas, un aeropuerto con dos vuelos diarios conectado a Buenos Aires, las rutas nacionales 11 hacia el sur



y al norte y la 81 hacia el oeste que conecta con el NOA, además de otras capacidades clave como fibra óptica en toda la provincia.

Agrega que para Formosa, el desarrollo de las empresas es una política de Estado. Así explicó finalizando: “Aquí se vinculan los esfuerzos público y privado. Se trata de un Estado activo para acompañar a las empresas en la generación de oportunidades de negocios y por ende de puestos de trabajo. En este contexto, apuntamos al fortalecimiento de la pequeña y mediana empresa dentro de lo que es un proyecto regional del norte argentino que tiende a utilizar a Formosa como centro logístico y a la vía fluvial como alternativa. El puerto está al servicio de la producción del norte argentino en la búsqueda de la competitividad y baja de costos. En ese sentido estamos a disposición para analizar todos los costos que hacen a la cadena y así ser la mejor alternativa”.





## Nuevo buque de Hamburg Süd en México

Hamburg Süd bautizó el buque "Polar Mexico" en el puerto mexicano de Veracruz. Es de la clase "Polar" construido en el astillero Jiangsu New Yangzi Shipbuilding de China. Tiene 230 mts de eslora y 37.30 de manga, con una capacidad de 3.800 teus con 1000 conexiones para reefer, lo que lo hace ideal para cargas refrigeradas. Durante el acto, Arnt Vespermann, CEO de Hamburg Süd, señaló el orgullo de la empresa de bautizar este buque en momentos en que la ciudad y el puerto de Veracruz celebran su 500 años. "Como un operador global servimos al mercado mexicano con una variedad de conexiones a todos los continentes", agregó. Hamburg Süd viene siendo muy activo en México por unos 50 años y es una de las tres principales líneas en

ese mercado. Uno de los tráficos centrales es el EMCS, servicio entre norte de Europa-México Caribe y precisamente el "Polar Mexico" se desplegará allí. Otros servicios de la línea también tocan otros puertos mexicanos como Manzanillo y Lázaro Cárdenas. El buque tuvo como madrina a Claudia Dávila, esposa de Carlos Ayala, director de logística de Alpek Polyester, subsidiaria de Alfa Group, una de las corporaciones más importantes de México. Recordamos que el bautismo del Polar México, marca la primera llamada de un buque portacontenedor en la nueva terminal ICAVE, el mayor desarrollo de infraestructura marítima en el puerto de Veracruz, que está próxima a ser abierta a pleno.



## Continuidad en la conducción de la FENA

La Federación de Empresas Navieras Argentinas (FENA) decidió, a través de una Asamblea General, la continuidad de la actual Comisión Directiva para el período 2019-2021, la cual seguirá siendo presidida por José Pablo Elverdín.

Según la entidad: "esta decisión tiene como objetivo continuar generando acciones tendientes a capear la difícil situación que atraviesa la Marina Mercante e impulsar alternativas que posibiliten el desarrollo sustentable de la actividad. La Federación tiene la vocación de intensificar el diálogo con todos los actores para lograr acuerdos que permitan posicionar a la Marina Mercante Argentina como sector fundamental para el desarrollo de la Nación. La FENA considera que, se han dado pasos para mejorar

el sistema logístico Nacional y está convencida que la Marina Mercante Argentina, tiene por delante grandes desafíos que deberán contar con el entendimiento y la colaboración, de todos los actores vinculados al sector". La Comisión Directiva quedó conformada del siguiente modo: Presidente: José Pablo Elverdín; Vicepresidente: Gustavo D'Amico; Secretaria: María Cecilia Virasoro; Prosecretario: Claudio López; Tesorero: Jorge Álvarez; Pro Tesorero: Francisco Raimondi; Vocales: Diego Hernán Álvarez Blanco y Gustavo Rodríguez; Vocales Suplentes: Marcelo Sibione y Francisco Andrés Nadal; Comisión Revisora de Cuentas: Alberto Blanco Armada y Stella Maris Morosoly; Tribunal de Honor: Carlos López, Carlos Ruiz Moreno y Aldo Rodríguez

Recordamos que la FENA representa al 95% de las embarcaciones de bandera Argentina: Barcazas y remolcadores de empuje, remolques de maniobra portuario, responsables del transporte fluvial y marítimo de combustibles, gasoil, fueloil, granos, aceites, mineral de hierro y contenedores, buques de apoyo costa afuera, entre otras actividades. Reúne a cuatro Cámaras: Cámara de Empresas Navieras y Armadoras (CAENA), Cámara Naviera Argentina (CNA), Cámara de Armadores de Bandera Argentina (CARBA) y Cámara de Armadores de Remolcadores (C.A.R.).

## Autoridades de la Cámara Naviera

En su reciente Asamblea, la Cámara Naviera Argentina procedió a la elección de sus Autoridades para el período 2019-2021. Como resultado de la misma, los cuerpos directivos de esta Entidad quedaron integrados de la siguiente forma: presidente: Dr. Jorge Álvarez (Naviera del Sur s.a.), secretario: Miguel Santoro (Fluvialmar s.a.); tesorero: Diego Álvarez Blanco (Atria Logística s.a. - UABL s.a.); vocales titulares: Gustavo Nordenstahl (DOF Management Argentina s.a.); Miguel Álvarez (Abadía del Mar s.a.), Alejandro Rapela (Empujes Argentinos s.r.l.) y Santiago Risler (Risler s.a.); vocales suplentes: Sebastián Planas (Ocean Export s.a.), Luis Picco (Makro s.a.), Tim Huyge (Cía Sud Americana de Dragados s.a.) y Damián Bunello (Coop. de Trabajos Portuarios Ltda. del Puerto General San Martín); comisión

revisora de cuentas; miembros titulares: Pablo Menendez San Martín (Utraocean s.a. - Oceanmarine s.a.) y Roberto Planas (Ocean Export s.a.), miembros suplentes: Claudio Rebagliati (Cintra - Jorge I. Rebagliati e Hijos s.r.l.) y Alberto Ríos (Fluvialmar s.a.); tribunal de honor: Alberto Cappagli, José Santoro y José Planas. En dicha Asamblea se resaltó que, la Cámara Naviera Argentina, tanto individualmente, representando y actuando en nombre de sus Empresas Armadoras Asociadas, como en forma integrada con el resto de las entidades armatoriales a través de FENA (Federación de Empresas Navieras Argentinas), "continúa trabajando en forma muy intensa y disponiendo para ello de las distintas herramientas humanas, técnicas y profesionales posibles en todos los ámbitos creados al efecto, con el objeto de

revertir el proceso de alteración de la matriz de costos de los últimos años del sector, detener el desmantelamiento de la flota y establecer mecanismos para mejorar la eficiencia y la competitividad de nuestra actividad, a fin de promover la incorporación de buques, la generación de puestos de trabajo y la inversión. Ello se ha encarado en un marco de diálogo y negociación entre autoridades, el sector sindical y el empresarial, buscando acordar las soluciones que la Marina Mercante Nacional requiere para evitar su desaparición y acompañando con acciones directas, como fueron la baja de fletes y tarifas en distintos ámbitos como el remolque y el transporte de mercaderías, el énfasis puesto por la actual administración nacional enfocada en la reducción de los costos de la cadena logística".

## Consolo nuevo titular de AIERA

La Asociación de Importadores y Exportadores de la República Argentina designó como nuevo presidente a Horacio Consolo, Director de Atomlux S.A.

En el marco de su Asamblea General de Asociados, AIERA renovó sus autoridades conformando así el Nuevo Consejo Directivo cuyo mandato se extenderá hasta el mes de abril del año 2022.

Al asumir el cargo Consolo aprovechó la ocasión para señalar una vez más "que el objetivo principal establecido por los socios fundadores de AIERA y que sigue vigente desde el año 1966, es y será, promover las exportaciones Pymes argentinas y colaborar con las necesidades de los importadores, especialmente de bienes de capital y ma-

terias primas. Ese es el compromiso que asumimos y renovamos hoy todos los miembros del Consejo Directivo". Acompañarán a Consolo, como Vicepresidente, Juan Carlos Pereyra, Secretario, Ing. Guillermo Stephanus, Prosecretaria, Dra. Patricia Nora Ballester, Tesorero, Ing. Anibal Llamas, Protesorero, Ezequiel Grosso, Vocales Titulares, Luis Duarte, Natalia Pereyra, Lic. Daniel Solda, Lic. Gabriela Hermosid, Lic. Carolina Pereyra y el Lic. Santiago Solda. También fueron elegidos como miembros de la Comisión Revisora de Cuentas, Daniel Meilinger y el Lic. Pablo Strauss.