



Nº 147 - Mayo/Junio 2022

CARGO REPORT

Revista de la Asociación Argentina de Agentes de Carga Internacional



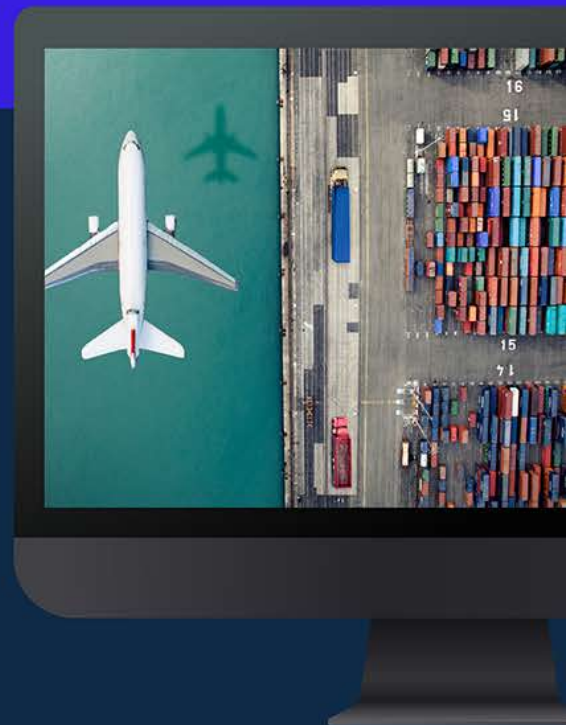
RECLAMO DE LAS ENTIDADES REPRESENTATIVAS DEL COMERCIO EXTERIOR

**Las navieras y los couriers
abusan de su posición dominante**

Impulse su negocio a la velocidad de su carga

Ejecute transacciones de logística complejas y gestione sus operaciones de carga con CargoWise.

Impulsado por tecnología, automatización y analítica avanzada, cuente con una amplia visibilidad y control a su medida, desde una plataforma única y sencilla de utilizar.



Respalde su negocio con capacidades integrales de cumplimiento global.



Optimice sus procesos de embarque con potentes interfaces adaptadas a su tipo de negocio.



Aumente la productividad y eficiencia operativa con visibilidad de datos en tiempo real.



Con licencias en 160 países y disponible en 30 idiomas.

Editorial



Jorge G. Heinermann
Director

Oligopolios de servicios en un mercado globalizado

Pocas veces nos enfrentamos a una crisis similar, acompañada de tantos cambios operativos, como la que ocurre actualmente en la cadena logística global. Desde la pandemia aun no terminan de regularizarse las operaciones, sobre todo en China, el mayor nodo logístico que si bloquea la salida de buques e interrumpe la cadena logística, el problema inmediatamente se globaliza.

Como en toda crisis, existe una oportunidad. Las navieras, al hacer uso de su posición dominante, adquieren terminales portuarias, forwarders, operadores logísticos, entre otros. Maersk, la mayor naviera global, acaba de anunciar que no compartirá su espacio con otros forwarders.

De esta manera, el comienzo de la concentración de carga y de servicios asociados, no ha sido gratis, al punto que los fletes por los menos se han triplicado, lo que les generó a esas empresas la oportunidad de oligopolizar sus servicios. Esta situación razonable e inevitablemente generará un aumento permanente de la cadena logística, al aumentar globalmente la cadena de valor de todos los productos y que, seguramente, será muy difícil de retrotraer a épocas de libre competencia. Esto ya afecta y seguirá afectando a toda la economía global y generará algún aumento en los precios de todos los productos. Seguramente las empresas se verán obligadas a repensar sus cadenas de abastecimiento y de producción.

Otro tema que no solo afecta a nuestro aparato productivo, sino que principalmente a todas las operaciones logísticas y también a las de exportación e importación, es la falta y la escasez de combustible, principalmente gasoil en el norte del país. Esto no solo perjudica nuestro comercio internacional, sino que aumenta el costo de cada producto en el mercado interno, lo que daña doblemente el costo de producción y la logística al exportar.

En esta edición podrán leer un análisis de esta situación y además se informarán sobre los cambios que realizó el BCRA, la formación del comité Nacional de Facilitación, la celebración del próximo congreso Alacat en la Riviera Maya, y otras notas de interés. Los esperamos en nuestro próximo número. [*🔗*](#)



Nº 147 - May/Jun 2022

Staff

Editor Responsable
Jorge Pereira

Consejo de Redacción
Jorge Pereira
Rodolfo Sagel
Jorge G. Heinermann

Sub Comisión de Prensa
Germán Raña
Gustavo Navone
Federico Espeche

Director
Jorge G. Heinermann

Producción general
Juan Carlos Ortega

Redacción
Nora Alessandrini

Diseño
Ariel Canelo

Propietario
Asociación Argentina de Agentes
de Carga Internacional.
AAACI es miembro adherido
de FIATA y ALACAT
Florida 141 - 2º Cuerpo - 6º piso
CABA - Tel: 5199-7951
E-mail: aaaci@aaaci.org.ar
Web: www.aaaci.org.ar
Registro de la propiedad intelectual
DNDA Expte. Nº 41549750

Impreso en
Gráfica Druck
Rondeau 3955 - (1262) CABA
Tel. 4923-0703/4926-0943

Las expresiones vertidas en las
notas no reflejan necesariamente la
opinión de la revista.

Tirada de esta edición:
2800 ejemplares



Sumario

NOTA DE TAPA

RECLAMO DE LAS ENTIDADES REPRESENTATIVAS DEL COMERCIO EXTERIOR

Las navieras y los couriers
abusan de su posición dominante 8



8

ACTUALIDAD

CÁMARAS DEL COMERCIO EXTERIOR RECLAMAN LA FORMACIÓN

Comité Nacional de Facilitación del Comercio 14

OPINIONES ENCONTRADAS

Tratado de Libre Comercio
Mercour - Unión Europea 18

XXXVIII CONGRESO DE ALACAT

Una propuesta innovadora para la comunidad
logística latinoamericana 26

OPERADOR ECONÓMICO AUTORIZADO (OEA)

Aduanas de la región firman acuerdo
de reconocimiento mutuo 28

OPINIÓN

¿POR QUÉ AL BCRA LE CUESTA ACUMULAR RESERVAS?

Dólares; uno de los dilemas del gobierno 32
Por: Juan Carlos Ortega

CURSOS 40
NOTICIAS 44



Comisión Directiva

Presidente

Jorge A. Pereira
Transportes Universales S.A.

Vicepresidente

Germán Raña
Flying Cargo Services S.R.L.

Secretario

Jorge H. Matta
SL International Cargo S.A.

Prosecretario

Federico Espeche
Seacorp S.A.

Tesorero

Gustavo Navone
Integral Cargo S.R.L.

Protesorero

Orestes Pertusi
Anaya San Martin y Asoc. SRL.

Vocales titulares

Rodolfo Sagel
EAFF S.A.

Jorge Gillman
Vinpac Lines S.A.

Vocales suplentes

Alejandro Castagnolo
A.C.S.A S.R.L.

Germán Sagel
Centu Group S.R.L.

Revisores de cuentas titulares

Santiago Avalle
NIP Cargo S.R.L.

Mariano Cura Suaya
Soul Cargo S.R.L.

Revisores de cuentas suplentes

Verónica Mairosser
Bridge Service S. A.

Comité de Ética

Jorge Heineremann
Transportes Universales S.A.

Juan Antonio Bartolomé
J.A.B. S.R.L.

Rodolfo Sagel
EAFF S.A.





REGISTRATE EN:
<https://itl-track.itl.com.ar>

TODO LO QUE NECESITÁS SABER SOBRE TUS OPERACIONES LOGÍSTICAS.

- **ESTADO Y LOCALIZACIÓN DE CONTENEDORES EN PUERTO.**
- **NOTIFICACIONES DE EVENTOS PERSONALIZADAS.**
- **ALERTAS ANTE DEMORAS O IMPREVISTOS**
- **SEGUIMIENTO DE TRANSPORTE EN TIEMPO REAL.**
- **REGISTRO DE ÓRDENES DE DISTRIBUCIÓN AL INSTANTE.**
- **INFORMACIÓN HISTÓRICA DE TUS OPERACIONES.**



Lakaut (≡)

Somos la empresa líder en Argentina en **digitalización, gestión de documentos y firma digital**. Tenemos las herramientas informáticas para desarrollar esos procesos y podemos adaptarlas a las necesidades de cada cliente.



COMERCIO EXTERIOR



FIRMA DIGITAL



DIGITALIZACIÓN



GESTIÓN DOCUMENTAL

CONTACTO:

-  Teléfono: 0800-122-7723
-  WhatsApp: 54 9 11 55678020 / 54 9 11 34672124
-  Mail: atencionalcliente@lakaut.com.ar
-  Web: www.lakaut.com.ar



EXPO LOGISTI-K

Logística y movimiento de mercaderías

NUEVA FECHA

**16 AL 18
AGOSTO
2022**
14 a 20hs



La Rural
Predio Ferial
de Buenos Aires
ARGENTINA

14^o *Exposición Internacional de
Equipamiento, Tecnología y
Soluciones para la Logística,
el Flujo de Información y la
Cadena de Abastecimiento*



www.expologisti-k.com.ar



EN PARALELO CON



Moved by people



LEADING IS A COMMITMENT
GLBE AIR **CARGO**
Representante exclusivo
en ARGENTINA

by **ECS** Group

Pho +54-11-5555-1462
Av. Corrientes 222 - 6º Piso
Edificio Comega
CP 1043 - CABA
Buenos Aires / Argentina
Email: sales.eze@ecsgroup.aero





**RECLAMO DE LAS ENTIDADES
REPRESENTATIVAS DEL COMERCIO EXTERIOR**

Las navieras y los couriers abusan de su posición dominante



Destacados especialistas participaron del seminario "Avance de las líneas marítimas y los couriers sobre las empresas de logística y servicios profesionales del Comex" y realizaron un reclamo al Ministerio de Transporte de la Nación.



Alrededor de 300 personas participaron, en forma presencial y virtual, del Seminario Internacional, que se llevó a cabo el 20 de abril en forma presencial en el Centro Despachantes de Aduana (CDA).

Un destacado panel de expertos fue el encargado de dar a conocer la situación que tiene en vilo a despachantes y agentes de carga de la región, a la que consideran un "avance desmedido de las empresas navieras y los couriers sobre la logística del comercio internacional".

Tras la bienvenida de parte del secretario del CDA, Marcelo Ravida, el presidente de la Asociación Internacional de Agentes Profesionales de Aduana (Asapra), Pedro Castro Garino, realizó la apertura del seminario refiriéndose a las consecuencias que produjo la pandemia, como los mayores costos en el transporte, la falta de contenedores y la inflación; pero fundamentalmente el avance de las empresas navieras, que deben dedicarse al transporte de mercaderías y no formar un monopolio con otras actividades logísticas.

A continuación, Henry Thompson, especialista nicaragüense en normativa cambiaria y asesor de Asapra, hizo un resumen histórico del comercio internacional desde el siglo XIX en adelante, que abarcó la creación del Banco Mundial, el Fondo Monetario Internacional, la integración regional de países, la Organización Mundial de Aduanas, los acuerdos internacionales, y la Organización Mundial del Comercio. Finalmente, se refirió a la actualidad con el surgimiento del Covid 19 y la guerra Rusia/Ucrania, donde los Estados juegan un papel preponderante.

Los avances de Panamá

El licenciado Venancio Serrano, corredor de aduanas de Panamá e integrante de la Unión Nacional de Corredores de Aduana de Panamá (Uncap), habló sobre el trabajo que realizan en ese país desde 2016, cuando se integraron con los transportistas y agentes de carga para lu-

char contra las navieras. "Su negocio está en el agua, y ahí deben mantenerse", sostuvo.

Serrano narró cómo en Panamá lograron formar una mesa técnica con todos los actores de la cadena logística, incluyendo a los gremios, a las navieras y al presidente de la Nación. Destacó que los resultados fueron las presentaciones ante la Justicia en 2019 y 2020 contra Maersk y Fedex, a quienes el Estado sancionó con multas por actitudes monopólicas.

Otro de los oradores fue Gustavo Hereñu, especialista en derecho marítimo, que desarrolló el tema de las restricciones de los Estados Unidos y el mundo a las compañías marítimas.

Participación de la Aaaci

En otro de los paneles participaron Leandro Rosa de Paetac - Fadeeac, y el presidente de la Aaaci, Jorge Pereira, quién lo hizo vía zoom, ya que se encontraba fuera del país.

"Vemos con mucha preocupación los avances de las marítimas sobre las actividades de los agentes de carga, y otros agentes del comercio internacional", aclaró Pereira, al referirse a los servicios secundarios que ofrecen ciertas navieras. También habló sobre los altos costos de los fletes y a la escasez de contenedores, presumiendo que esto último demorará más de un año en normalizarse.

El presidente de la Aaaci dijo que hay tres alianzas que manejan el 80 por ciento del mercado mundial, y nombró el trabajo en conjunto realizado por Panamá. Recordó que desde la Federación de Asociaciones Nacionales de Agentes de Carga y Operadores Logísticos Internacionales de América Latina y el Caribe (Alacat), y la Federación Internacional de Asociaciones Transitarios (Fiata) hicieron presentaciones en reclamo de la invasión de las empresas marítimas, como así también ante la secretaría de Transporte de la Nación.

"Hay que unirse e imitar a Panamá, y que las autoridades nos apoyen. Las pymes necesitan el asesoramiento de un agente de carga y no de



Las autoridades del CDA en la apertura del seminario

las marítimas, cada uno con su rol", enfatizó Pereira.

Para Leandro Rosa existe una cartelización de la cadena logística, de las marítimas que van avanzando en una forma dominante. "Siempre tuvieron participación en el transporte y los depósitos fiscales, pero últimamente han avanzado con todo, concentrando el 80 por ciento de las terminales porteñas como Puerto Nuevo y Dock Sud", aclaró el representante de los transportistas.

El aspecto legal

Guillermo Héctor Vidal Albarracín, especialista en Derecho Penal Aduanero, coautor del Código Aduanero y asesor del CDA, se refirió a la importancia del despachante de aduana desde su capacidad profesional, y acusó a las navieras

que están en una posición determinante y penada por la Ley de Competencia, por abarcar otras actividades. También trató el avance de las empresas couriers por su competencia desleal, tipificadas en el Código Aduanero.

Por su parte, José Bustos, especialista en Derecho Aduanero, y también asesor del CDA, compartió el panel con Vidal Albarracín y remarcó la diferencia de responsabilidades que tienen los despachantes de aduana con los couriers.

Al cerrar el seminario, el presidente de la entidad anfitriona, Enrique Loizzo, agradeció la participación de los panelistas y dejó en claro la posición del Centro Despachantes de Aduana, que coincide con lo expresado por el resto de los expositores.



NOTA DE TAPA

Carta al ministro de Transporte de la Nación

La agrupación que nuclea a las cámaras y entidades del comercio exterior, enviaron una nota a Alexis Guerrero, ministro de Transporte de la Nación, donde ponen en conocimiento del "abuso de posición dominante de las líneas marítimas".

La misiva, que lleva la firma de la Aaaci, Aiera, CDA, CAME, Catara, Fecacera y Paetac, dice textualmente:

Buenos Aires, 18 de abril de 2022

Sr. Ministro de Transporte Nación

Prof. Alexis GUERRERA

S/D

Ref.: Navieras - Abuso de posición dominante

De nuestra consideración:

Las entidades abajo firmantes tenemos el agrado de dirigirnos a Ud. en nuestro carácter de representantes de Cámaras y Entidades de Comercio Exterior, nos hemos reunido con la finalidad de abordar temas inherentes a la problemática operativa que ameritan atención y tratamiento para que las operaciones de comercio exterior sean eficientes.

La presente tiene por objeto poner en vuestro conocimiento la mirada de las entidades representativas de la comunidad portuaria, respecto a un tema que genera gran preocupación en nuestros asociados: el avance de las **líneas marítimas** en una **estrategia de penetración de mercado verticalista**, ocupando eslabones de la cadena logística a partir de prácticas que atentan con la libre competencia.

Las grandes líneas marítimas con anterioridad han intentado absorber -con mayor o menor éxito- áreas logísticas y de servicios normalmente reservadas a las empresas y profesionales de comercio exterior locales. **Lo relevante** en esta ocasión refiere a **la velocidad exponencial que han desplegado sus acciones**, amparadas en un marco de excepcionalidad, como lo es la pandemia. Utilizando herramientas no virtuosas como puede ser eficiencia de costos y servicios. Muy por el contrario, sus costos suelen ser mayores incrementando el costo logístico.

Dentro de las múltiples implicancias que causó la pandemia COVID-19 se encuentra la crisis de contenedores a nivel mundial, en donde los valores de los fletes marítimos han aumentado a valores históricos, registrándose escasez de lugar en las bodegas de los buques. Este fenómeno se explica en este contexto, en el cual detentan una posición dominante que les permite a **las navieras "ofrecer" servicios adicionales** (transporte terrestre, logístico y despacho) como complemento al marítimo que tradicionalmente realizan. **Este ofrecimiento no es tal, sino que se trata de una imposición para poder subir las cargas a los buques y ser despachadas.**

Es oportuno señalar que no se trata de un hecho aislado. Es una estrategia global que tiene por finalidad fortalecer aún más su posición dominante a partir de tomar control de la cadena logística en los distintos modos que la integran. Afirmación que se verifica a partir de observar que desde **hace varios años detentan el manejo de las terminales portuarias (Dock Sud y Puerto Nuevo)**. Siendo prioridad en esta fase de su estrategia integral abordar países que presentan menores barreras de ingresos, ya sea por cuestiones de orden jurídico o en función a las características propias del mercado. Iniciando en los eslabones de la cadena logística más permeables, donde con facilidad pueden imponer su voluntad.



Los abogados Bustos y Vidal Albarracín (derecha) esperando su turno para disertar

En nuestro país uno de los **sectores más afectados** actualmente es el **transporte de contenedores por carretera**, en razón a su gran heterogeneidad lo ubica como un objetivo accesible. Es importante señalar que **las navieras no tienen camiones**, ni cuentan con choferes en relación de dependencia, solo tercerizan la carga en propietarios de camiones. No le agregan valor al proceso, **únicamente se limitan a marcar una rentabilidad** que encarece el costo del transporte terrestre repercutiendo en mayor **inflación estructural** que toda la sociedad debe pagar para que las navieras obtengan una ganancia por el solo hecho de intermediar.

Como empresarios argentinos que invertimos en el país, desde siempre acompañamos y compartimos los valores referidos a la libre competencia. A favor de la cooperación y coordinación dinámica entre los distintos actores que conformamos la comunidad portuaria, pero totalmente **en contra de la cartelización**, hecho que nos convoca en esta ocasión.

Sin otro particular, quedamos atentos a sus comentarios y a disposición para colaborar en todo lo que esté a nuestro alcance.

Cordialmente,

- **AAACI** (Asociación Argentina de Agentes de Carga Internacional);
- **AIERA** (Asociación de Importadores y Exportadores de la República Argentina);
- **CAME** (Confederación Argentina de la Mediana Empresa);
- **CATARA** (Centro de Agentes de Transporte Aduanero de la República Argentina)
- **CDA** (Centro Despachantes de Aduana de la República Argentina)
- **FECACERA** (Federación de Cámaras de Comercio Exterior de la República Argentina) y;
- **PAETAC** (Primera Asociación de Empresarios de Transporte Automotor de Cargas) [🔗](#)

**CÁMARAS DE COMERCIO EXTERIOR RECLAMAN
LA ENTIDAD PREVISTA EN EL ACUERDO DE LA OMC**

Comité Nacional de Facilitación del Comercio



GESTIÓN CONJUNTA

**COMITÉ NACIONAL DE
FACILITACIÓN DEL
COMERCIO**

Mediante una nueva misiva, los representantes de Cámaras y Entidades de Comercio Exterior reclaman la reglamentación del "Comité Nacional de Facilitación del Comercio", además solicitan la incorporación de un Consejo Asesor integrado por entidades del sector privado.

Durante un nuevo encuentro de las "Entidades representativas del Comercio Exterior", se acordó reclamar al jefe de Gabinete de ministros de la Nación, doctor Juan Manzur, la implementación del Comité para facilitar la coordinación interna y la aplicación de disposiciones del Acuerdo sobre Facilitación

del Comercio, aprobado en la IX^a Conferencia Ministerial de la Organización Mundial del Comercio (OMC) en diciembre de 2013, y que la Argentina ratificó en agosto de 2019. La nota lleva la firma de los presidentes de las principales cámaras del sector.

Buenos Aires 18 de abril de 2022

Al Señor

Jefe de Gabinete de Ministros de la Nación Argentina.

Ministro Dr. Juan Manzur

De nuestra mayor consideración,

Las entidades abajo firmantes tenemos el agrado de dirigirnos a Ud. en nuestro carácter de representantes de Cámaras y Entidades de Comercio Exterior para referirnos a la reglamentación del Comité Nacional de Facilitación del Comercio previsto en el artículo 23.2 del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la OMC.



ACTUALIDAD

Al respecto, informamos que el día 2 de agosto de 2019 fue publicado en el Boletín Oficial el Decreto N° 535/2019, el cual crea en la órbita de la Jefatura de Gabinete de Ministros el "Comité Nacional de Facilitación del Comercio" que tiene por objeto facilitar la coordinación interna y la aplicación de disposiciones del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio, aprobado en la IX Conferencia Ministerial de la OMC en diciembre de 2013.

Ese decreto prevé que el Comité esté integrado por miembros titulares y suplentes en representación de la Jefatura de Gabinete, el Ministerio de Producción y Trabajo, la Secretaría de Gobierno de Modernización, el Ministerio de Transporte, el Ministerio de Obras Públicas y Vivienda, el Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, la Secretaría de Gobierno de Agroindustria, la Administración Federal de Ingresos Públicos, el Ministerio de Salud y Desarrollo Social y todo otro organismo o entidad autárquica a los que cada Ministerio considere oportuno designar, de acuerdo a las materias específicas de sus respectivas competencias. Asimismo, estará compuesto por representantes de las entidades privadas que el mismo decida convocar.

A su vez, el artículo 6º de la mencionada norma, fijó un plazo no mayor a seis meses a partir de su publicación, para establecer su estructura organizativa, las pautas destinadas a reglar su funcionamiento, la periodicidad de sus reuniones, convocatoria de observadores y toda otra cuestión relativa al cumplimiento de sus cometidos.

No obstante, a la fecha el Comité Nacional de Facilitación del Comercio aún no ha sido reglamentado por lo que dicha estructura organizativa aún no se encuentra operativa.

En el entendimiento de que el Comité es un órgano mundialmente reconocido, brinda herramientas concretas para la facilitación del comercio y es clave para el desarrollo competitivo y del sector exportador de nuestro país, tenemos a bien solicitarle que dicho asunto sea atendido con la máxima prioridad, realizando a tal fin las gestiones ante las instancias gubernamentales pertinentes para que esté plenamente operativo y pueda comenzar a desarrollar sus importantes funciones a la mayor brevedad posible.

A su vez, nos permitimos sugerir que en el mencionado Comité se incorpore un Consejo Asesor integrado por entidades del sector privado, atento a la relevancia que el mismo posee para el comercio exterior.

Sin otro particular, le enviamos un cordial saludo.

- **AAACI** (Asociación Argentina de Agentes de Carga Internacional);
- **AIERA** (Asociación de Importadores y Exportadores de la República Argentina);
- **CAME** (Confederación Argentina de la Mediana Empresa);
- **CATARA** (Centro de Agentes de Transporte Aduanero de la República Argentina)
- **CDA** (Centro Despachantes de Aduana de la República Argentina)
- **CERA** (Cámara de Exportadores de la República Argentina);
- **FECACERA** (Federación de Cámaras de Comercio Exterior de la República Argentina) y;
- **PAETAC** (Primera Asociación de Empresarios de Transporte Automotor de Cargas) 



ACSA Air Cargo Service Agency
Freight Forwarders

Cargas aéreas y marítimas - Consolidación - Seguro internacional - Courier
Despacho Aduanero - Asesoramiento integral - Servicio Puerta a Puerta

OFICINA CENTRAL | Av. Del Libertador 8680 - Piso 13 D
(1429) Buenos Aires Argentina
PhvFax (+5411) 5778 1812 | e-mail acsa@acsasrl.com
OFICINA EZEIZA | Edificio Centro de Despachantes Oficina 2
PhvFax (+5411) 5480 2729
www.acsa-cargo.com



Everywhere you go!

PRESENTES EN TODAS PARTES

2 0 2 2

PROGRAMA DE FIDELIZACIÓN JUST IN TIME

CONTÁCTANOS

📞 +54 9 11 2297 6515

- ✓ Transporte Marítimo, Aéreo y Terrestre
- ✓ Despacho de Aduana
- ✓ Régimen Courier
- ✓ Depósito fiscal, nacional y zona franca
- ✓ Precinto electrónico, tránsito y custodia de mercadería en tránsito
- ✓ Almacenaje y distribución puerta a puerta
- ✓ Gestoría: Inal, seguridad eléctrica, seguridad de juguetes, ensayos de productos en origen, etc.
- ✓ Seguro de mercadería y contenedor
- ✓ Mudanzas internacionales

VENTA DE CONTENEDORES, MÓDULOS HABITACIONALES Y LOGÍSTICA PARA E-COMMERCE

www.cimc.com | www.delfingroups.com | Seguíenos en [in](#) [@](#) [f](#) [t](#) #delfingroupargentina

CIMC Delfin Logistics: Juana Manso 555, 7ºA - Puerto Madero - C.A.B.A. - Argentina - Tel.: +54 11 4893 1505 - Email: info@delfingroups.com

OPINIONES ENCONTRADAS

Tratado de Libre Comercio Mercosur-Unión Europea





Virginijus Sinkevičius

Para el comisario europeo de Medio Ambiente, Virginijus Sinkevičius, hay ‘buenas posibilidades’ de que el Mercosur y la Unión Europea resuelvan este año sus diferencias ambientales y destraben el Tratado de Libre Comercio (TLC). Pero, el director de la Cámara de Comercio Portugal-Atlántico Sur, Filipe Vasconcelos Romão, asegura que el acuerdo entre los bloques regionales ‘nunca se implementará’, entre otros factores, por ‘la incompatibilidad’ entre economías de ambas regiones.

Europa y COP15

El comisario europeo de Medio Ambiente, Virginijus Sinkevičius, recorrió en mayo parte del Amazonas en una avioneta, para mirar desde el cielo las consecuencias de la deforestación. Pudo experimentar en forma directa uno de los impactos ambientales más graves del mundo y también una de las barreras que impide la ratificación del Tratado de Libre Comercio entre el Mercosur y la Unión Europea (UE). En Brasil, país que alberga el 60% de la selva tropical, la deforestación creció bajo el gobierno de Jair Bolsonaro, y los países europeos exigen que, para poner a funcionar el acuerdo comercial, el Mercosur se comprometa con estándares ambientales que entre otras obligaciones frenen la tala del Amazonas. Sinkevičius -lituano, de 32 años- es responsable de garantizar que se cumpla con ciertos puntos del Pacto Verde Europeo, firmado en 2019 para transformar al bloque en una economía que, por ejemplo, deje de emitir gases de efecto invernadero.

De gira por Sudamérica, el funcionario europeo se reunió con autoridades de la Argentina, Brasil y Uruguay y aseguró que el ansiado tratado de libre comercio está más cerca a través de una agenda que pretende acortar las diferencias ambientales entre las partes.

El viaje tuvo como objetivo lograr posiciones comunes en la 15ª Convención sobre la Diversidad Biológica (COP 15) de las Naciones Unidas, un encuentro que se realizará a fin de año en China y que se considera crucial ante la urgencia de nuevas metas ambientales globales contra el cambio climático.

En una entrevista concedida a Juan Pittaluga, periodista de Búsqueda, Sinkevičius afirmó que la Unión Europea y el Mercosur están próximos a solucionar las diferencias ambientales que, entre otros puntos, retrasan el tratado de libre comercio entre ambos bloques, que según su criterio, se concretará hacia fin de este año.



Una perspectiva favorable

Por su parte, el embajador de la Unión Europea ante la Argentina, Amador Sánchez Rico, en una conferencia celebrada en la Universidad de Belgrano, afirmó que si el impacto de la guerra sobre las cadenas de suministro de energía y alimentos no trae, como consecuencia, la ratificación del acuerdo entre el Mercosur y la UE, entonces "nunca vamos a ser capaces de impulsar" dicho acuerdo.

También sostuvo que la UE está dispuesta a pagar el precio de estrangular la economía del Kremlin, reduciendo su dependencia energética. Y admitió la probabilidad de que Putin aspire a una guerra prolongada de dos o tres años, para mantener la zona de conflicto en Ucrania.

Dudas sobre su implementación

Por último, en una entrevista concedida a la agencia argentina Telam, el portugués Filipe Vasconcelos Romão, doctor en Relaciones Internacionales de la Universidad de Coimbra, aseguró que el Acuerdo de Libre Comercio entre la Unión Europea y el Mercosur "nunca se implementará" por, entre otros factores, "la incompatibilidad de las economías francesa y argentina". Además analizó en diálogo con Télam la guerra en Ucrania, las elecciones en Francia y el impacto para Portugal del acuerdo con el FMI.

El intelectual nacido en Lisboa, columnista de la cadena de TV pública de su país (RTP), contó que Europa se encuentra "en shock" tras el inicio de lo que definió como "la primera guerra de invasión en tierras europeas desde 1945", y advirtió sobre las consecuencias económicas del conflicto que enfrenta a Rusia con Ucrania y la OTAN, como "el 7% de inflación al año, que es una noticia dramática para los europeos".

"Estamos en un surco inflacionario que no es algo habitual en Europa para los últimos 20 o 30 años, mientras que la cuestión del gas va a afectar sobre todo a los países que están más cerca de Rusia, que dependen del gas y necesitan de él para calentarse, tanto para los hogares como para todo lo demás", alertó el portu-



Amador Sánchez Rico



Filipe Vasconcelos Romão

Posibilidades de concretar el acuerdo Mercosur - Unión Europea

Los acuerdos preferenciales se pueden firmar con cualquier país u organización del mundo. El punto es qué y cómo acordar. Los casi cuatrocientos acuerdos de este tipo que existen actualmente en el mundo, según datos de la OMC, muchas veces entre países muy disímiles, son una prueba de ello. La misma Unión Europea comprueba lo cierto de esta creencia: en la misma son parte integrante desde Alemania a Malta y desde Francia a Chipre. Y funciona.

El acuerdo marco entre los países del Mercosur y la Unión Europea tiene ya largamente más de veinticinco años. Las negociaciones se han prolongado a través del tiempo por causa de la discusión sobre el acceso de nuestros productos de origen agropecuario al mercado europeo, donde países proteccionistas, como lo son especialmente algunos de ellos (Francia, Polonia, Irlanda), temen a la competencia que se ocasionará por el ingreso de productos que son los más destacados de la producción del Mercosur y donde somos más eficientes.

Pero hoy en día las cosas están cambiando como consecuencia de la guerra en Ucrania. Muy seguramente, Europa extrañará las importaciones de cereales, trigo especialmente, desde Rusia y Ucrania. Y no solamente eso: ante los problemas y enfrentamientos entre europeos y rusos por el abastecimiento de estos últimos de gas natural y otros combustibles podría darse una alternativa: que los países del Mercosur (Argentina y Brasil, principalmente) abastezcan, por ejemplo, con gas, a Europa. El yacimiento dormido de Vaca Muerta por falta de inversión podría ser el inicio de una negociación en la cual los europeos inviertan, en gasoductos fundamentalmente, y a cambio les exportemos el resultado de la explotación, conviniendo un plazo que puede ser de diez o quince años para exportarles cantidades determinadas previamente en el acuerdo que se alcance.

Se abren entonces favorables perspectivas que muy bien podríamos aprovechar, no solamente para nuestro beneficio sino para el de todos los participantes en el nuevo acuerdo.



Carlos Canta Yoy

gués. A su vez, consideró que estos efectos impactarán "a mediano plazo" en el sistema político europeo, porque "una dimensión de las opciones políticas depende de su bolsillo, de su economía".

En una visita relámpago a Buenos Aires, Vasconcelos Romão -docente en la universidad ORT de Montevideo e investigador en la Universidad Autónoma de Lisboa- dio una charla en la universidad del CEMA (Centro de Estudios Macroeconómicos de Argentina) y además se reunió con una cámara de supermercadistas en su otra faceta, la de negociador económico,

ya que en paralelo dirige la Cámara de Comercio Portugal-Atlántico Sur.

Al referirse al tantas veces anunciado acuerdo de libre comercio entre la Unión Europea y el Mercosur, observó que en los análisis internacionales suelen "despreciarse" dos aspectos claves, "el espacio y el tiempo, o sea, la geografía y la historia", y a modo de ejemplo remarcó que Alemania y Francia para "expandir la unión aduanera y crear una zona de comercio libre" suscribieron una "política común de subvenciones agrícolas".

También explicó que gracias a esos acuerdos,





por los que se fortaleció la industria alemana y se subsidió al campo francés, un consumidor de Portugal "paga 50 céntimos de euro, o 0,65 dólar, por un litro de leche, mientras que en Uruguay el litro de leche se paga un dólar a pesar de la dimensión de su producción lechera".

"¿Quién creó una política de subvenciones de

esa dimensión, va a permitir abrir su espacio a otras partes (por el Mercosur)?", razonó durante la entrevista, para mostrarse escéptico sobre la búsqueda de liberalizar el comercio entre la UE y el Mercosur. [🔗](#)

Fuente: mercosurabc

TRANSPORTES RUSSO



- Contamos con unidades propias equipadas para todo tipo de mercaderías (peligrosas, cargas sueltas, pequeños bultos, mercaderías con extra medida, contenedores de todo tipo, y con el nuevo precinto ISTA)
- Personal capacitado en logística y distribución.
- Consolidación y desconsolidación.
- Control satelital de unidades.
- ART y no repetición.
- Seguimiento operativo de sus cargas.

NUEVA DIRECCIÓN:

Calle Morse 2900 - Dock Sud - Avellaneda

Tel: (011) 7526-8127

Cel: 011-15-6399-4653 // 011-15-2027-4557 // 011-15-2229-9674

ID: 568*7301 / 568*406

Email: administracion@transportesrusso.com.ar

transportesrusso@gmail.com // operaciones.transrusso@gmail.com

Sitio Web: www.transportesrusso.com.ar





MÉXICO
RIVIERA MAYA | 9-12 OCT



Invitación

Congreso ALACAT 2022

Estimados colegas y amigos,

Es un privilegio poder dirigirme a ustedes a fin de extenderles, en nombre del Comité Ejecutivo de ALACAT, una cálida invitación a participar en la **XXXVIII edición del Congreso 2022** que se llevará a cabo en la Riviera Maya, México, del 9 al 12 de octubre.

Desde el año 2020 nos hemos enfrentado a una etapa complicada, llena de retos y desafíos, donde tuvimos que afrontar la difícil decisión de suspender nuestro congreso en Punta Cana, República Dominicana.

Al año siguiente, nos adaptamos y celebramos por primera vez en la historia de la federación un congreso en modalidad virtual, con gran receptividad, destacados ponentes y una maravillosa participación, sin embargo, la cercanía, la calidez y la camaradería que tanto nos caracteriza como latinoamericanos hizo mucha falta.

Es por ello, que con gran alegría y entusiasmo, ALACAT asume nuevamente la enorme responsabilidad de organizar el mayor congreso de Agentes de Carga y Operadores Logísticos de América Latina y el Caribe (Y celebraremos a lo grande nuestro 40 aniversario!

Queremos que este evento brille por la calidad de sus actividades, donde proponemos un concepto diferente e innovador para la comunidad logística, con formatos disruptivos y frescos que permitan la convivencia de nuestra comunidad, y que mejor escenario que con la inigualable y poderosa magia de la Riviera Maya.

Estamos trabajando con el mayor esfuerzo y dedicación junto con la **Asociación Mexicana de Agentes de Carga (AMACARGA)**, asociación anfitriona y **C12 Logistics**, organizador del evento.

Porque a pesar de todas las vicisitudes, retos y desafíos, el futuro nos encontrará unidos, consolidando proyectos y todo con espíritu de pertenencia y orgullosamente latinoamericanos.

¡Los esperamos en la Riviera Maya, ALACAT 2022!

MOISÉS SOLÍS FLORES
PRESIDENTE DE ALACAT
2021 - 2023





TRANSPORTES UNIVERSALES S.A.

Despacho de Aduana | Logística Integral.

51 años
1971 - 2022

*Agradecemos a todos nuestros clientes que,
a lo largo de los años,
han hecho posible llegar a este gran momento.*

El Mundo es Nuestro Mercado

Desde 1971 trabajando junto a nuestros clientes
ofreciendo nuestro expertise en comercio y gestión.

51 años de trayectoria.
Líderes en aduana y logística integral.



TRANSPORTES UNIVERSALES S.A.

Despacho de Aduana | Logística Integral.

www.tusa.com.ar

Más información:

tusa@tusa.com.ar

Tel: +5411 5277 3100

Fax: +5411 4331 3440



Av. Belgrano 615 Piso 9 (C1092AAG)
Ciudad de Buenos Aires, Argentina.

El nuevo sistema
que eligen
los agentes de carga
en Argentina

fux

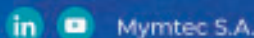
100% WEB



Mymtec
sistemas

Más de 30 años de experiencia

Av. Belgrano 768, piso 8. CABA. - Tel +54 11 5031 1212 - fux@mymtec.com.ar - www.mymtec.com.ar



XXXVIII CONGRESO DE ALACAT

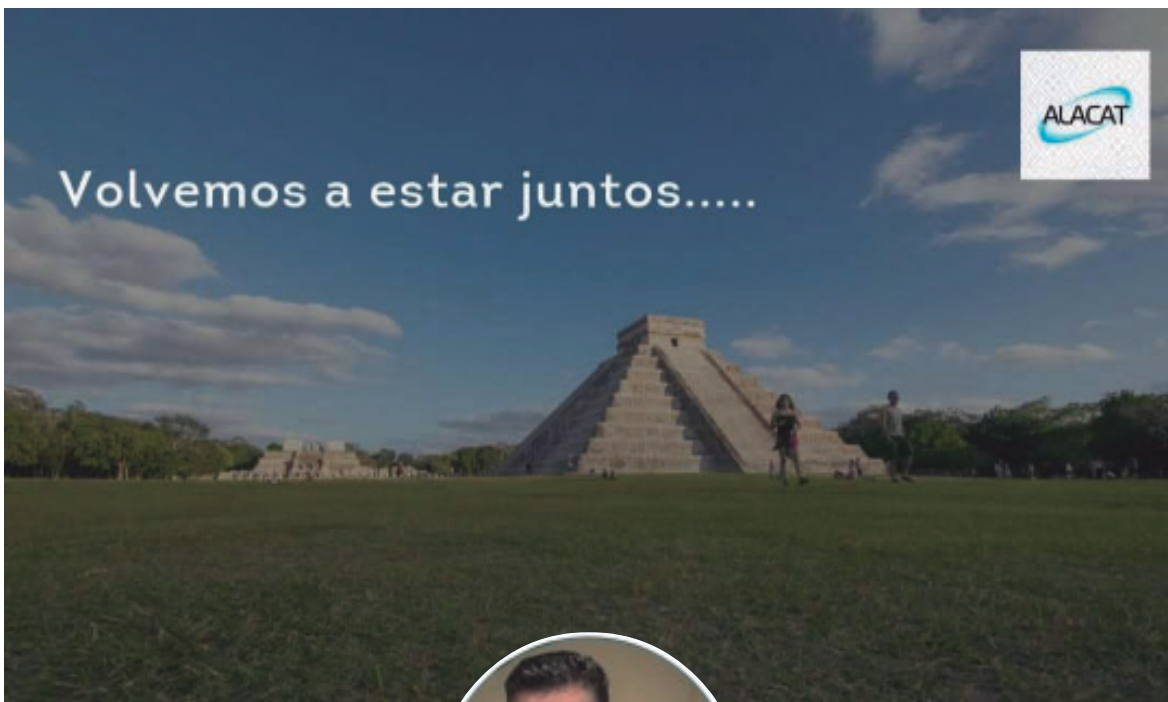
Una propuesta innovadora para la comunidad logística latinoamericana



En la Riviera Maya, México, se reunirán los profesionales logísticos de la región para desarrollar actividades de capacitación y negocios.



Volvemos a estar juntos.....



Moisés Solís

La Federación de Asociaciones Nacionales de Agentes de Carga y Operadores Logísticos Internacionales de América Latina y el Caribe (Alacat) celebrará su 38º Congreso, entre el 9 y el 12 de octubre de 2022, en el Hotel Occidental al Xcaret, de la Riviera Maya, México, con actividades colaborativas enfocadas en la educación y el desarrollo de alianzas.

Según el presidente de la Federación, Moisés Solís, en el encuentro se propondrá un concepto diferente e innovador para la comunidad logística. "Durante cuatro días estaremos desarrollando actividades de capacitación, negocios y networking significativo con formatos increíbles y frescos que permitan la convivencia en nuestra comunidad, en este fantástico ambiente como es la Riviera Maya".

La capacitación se brindará a través de confe-

rencias magistrales y talleres colaborativos. Los negocios se darán por medio de actividades para vincular oferta y demanda en el sector. El networking tendrá lugar en la convivencia con tomadores de decisión. Las experiencias se obtendrán con actividades que conectarán a distintos profesionales.

El encuentro reunirá a 400 congresistas, entre los que se encontrarán directores y gerentes de empresas del sector, agentes de carga, operadores logísticos, transitarios, agentes aduanales, importadores y exportadores.

El Congreso es co-organizado en alianza con C12 Logistics, una comunidad de logísticos que aportará una metodología y una propuesta innovadoras.

Los participantes podrán disfrutar de las bellezas de la Riviera Maya, como el mar Caribe, la selva, la biodiversidad y su pasado cultural. [📍](#)

OPERADOR ECONOMICO AUTORIZADO (OEA)

Aduanas de la región firman acuerdo de reconocimiento mutuo



La directora de la DGA, Silvia Traverso, junto a los colegas durante la firma del acuerdo

Las Aduanas de once países - entre los que figura la Argentina- firmaron el Acuerdo de Reconocimiento Mutuo (ARM) para la implementación del OEA, el mayor convenio de este tipo que se ha firmado en todo el mundo

En una reunión, celebrada el 17 y el 18 de mayo en San Pablo, Brasil, Aduanas de la región firmaron el Acuerdo de Reconocimiento Mutuo (ARM), un programa multilateral que busca **potenciar el comercio internacional y mejorar los controles sobre las importaciones y exportaciones**, al tiempo que otorga una serie de **beneficios para los operadores que logren esta categorización**.

Las Aduanas de la Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Guatemala, Paraguay, Perú, República Dominicana y Uruguay participan del Acuerdo.

El encuentro contó con la presencia de la titular de la Dirección General de Aduana (DGA), Silvia Traverso, en el marco del VIII Seminario Internacional del Operador Económico Autorizado (OEA), que tuvo como tema central "La Gestión Coordinada de Fronteras: El Progra-



eaff

EAFF S.A. Agentes Aduaneros
Agentes de transportes internacionales

- Cargas aéreas y marítimas
- Door to door service
- Consolidación
- Despachos aduaneros

Desde y hacia la Argentina, **SU conexión con el mundo.**
To and from Argentina, **your connection with the world**

Sede Central
Viamonte 1145 - Piso 2 - C1053ABW
Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina
Tel.+54 11 5289 3100. Fax.+54 11 5289 3101

Sucursal Campana
Bv. Lavalle 290 - Piso 6 of. E - B2804FUN
Campana, Buenos Aires, Argentina
Tel. +54 03489 424436 / 430834. Fax. +54 03489 430834

www.eaff.com.ar

ALACAT IATA LESCHAC



El panel completo de los directores de Aduana

ma OEA y el Comercio Electrónico".

La reunión fue organizada por la Alianza Procomex y la Receita Federal do Brasil, y tuvo el apoyo institucional de la Cámara de Industrias del Uruguay y el patrocinio del Grupo Banco Mundial, entre otras instituciones.

En el seminario participaron los titulares de Aduanas de la región, los directores de los Programas OEA, representantes de los Ministerios de Ganadería y otras agencias involucradas en los controles de comercio exterior.

Beneficios del OEA

Los operadores que obtengan esta categorización **gozarán de reciprocidad en el trato, tanto en su país de origen como de destino, teniendo como principal ven-**

taja un canal de atención prioritaria.

Entre los principales beneficios que reciben las empresas que definen categorizarse como OEA están la **simplificación de trámites**, la **oferta de capacitación en seguridad y la realización de controles más eficientes**. Asimismo, las firmas pueden acceder a beneficios derivados de la firma de acuerdos de reconocimiento mutuo con otros países o bloques comerciales.

El reimpulso de la Aduana argentina al programa OEA se da en el marco del plan estratégico de la AFIP a 2025. La **Resolución General 5107** perfeccionó la normativa preexistente para llevar adelante esta iniciativa que se regula conforme a los lineamientos acordados dentro de la Organización Mundial de Aduanas (OMA). [🔗](#)



ZONA FRANCA
LA PLATA

DEPÓSITO FISCAL
LA BOCA

DEPÓSITO
NACIONAL



Honduras 5550 - Oficinas 504 y 505 Tel./fax: (54 11) 4776-5624 - C.A.B.A.
info@selsa.com.ar - www.selsa.com.ar





KipinToch

Único Sistema
100% Web
para Agentes
de Carga

100% web para
gestionar desde
donde estés

CRM y Tracking
para tus Clientes

WorkFlow y
automatización
de procesos





¿POR QUÉ AL BCRA LE CUESTA ACUMULAR RESERVAS?

Dólares; uno de los dilemas del Gobierno



A pesar del incremento de las exportaciones, las reservas aumentan a cuenta gotas y ponen en duda el cumplimiento con la meta firmada ante el FMI, lo que complica aún más la situación económica



Por: Juan Carlos Ortega

Periodista

El Banco Central de la República Argentina (BCRA) necesita acumular divisas estadounidenses, para poder adquirir productos, insumos y bienes de capital extranjeros indispensables para la producción local, y también para hacer frente a los compromisos con instituciones financieras. La entidad bancaria debería reunir U\$S 4.100 millones antes de fines de julio para cumplir con el acuerdo de refinanciación firmado ante el Fondo Monetario Internacional (FMI). En cambio, el pago de los U\$S 2.000 millones que tenía que abonar al Club de Paris antes del 30 de junio, se postergó para 2024.

El ministro de Economía de la Nación, Martín Guzmán, realizó gestiones para terminar de cerrar la deuda externa argentina, amén de otras obligaciones que se avencinan para el 2023, como los U\$S 500 millones que deberá abonar Aysa en febrero, y los U\$S 952 millones

que tendrá que enfrentar YPF el año próximo, entre otras.

¿Y cuáles son las posibilidades que tiene el BCRA de conseguir divisas? Por un lado, el ingreso de capitales extranjeros, por el turismo, y por la venta de productos y servicios al exterior, la forma más genuina de obtener divisas.

Respecto a los capitales extranjeros, el especia-

lista Marcelo Elizondo, titular de la consultora DNI, remarca que "en el mundo, la entrada de divisas no es solo por la vía comercial, sino que hay ingresos de capitales, financiamientos de varios tipos, aportes de empresas multinacionales a sus filiales". Está claro que, dada la situación jurídica poco clara e inestable de nuestro país, y las modificaciones cambiarias -entre otras-, esa alternativa parece poco viable.

En lo que respecta al turismo, a pesar de la reapertura, se produce la paradoja que no solo no entran dólares al BCRA, sino que, por el contrario,

se fugan reservas, ya que los argentinos que se van afuera del país usan la tarjeta de crédito para lograr un tipo de cambio más ventajoso, y los turistas extranjeros que ingresan cambian sus dólares en el mercado informal, incluso por la recomendación de la Organización de las Naciones Unidas (ONU).

El saldo deficitario del turismo internacional no es nuevo en nuestro país

(en el primer trimestre de este año el rojo da U\$S 1.374 millones), pero ante la falta de divisas, no deja de ser un tema preocupante, máxime teniendo en cuenta la proximidad del Mundial de Qatar, que muchos aficionados de fútbol argentinos no quieren perder.

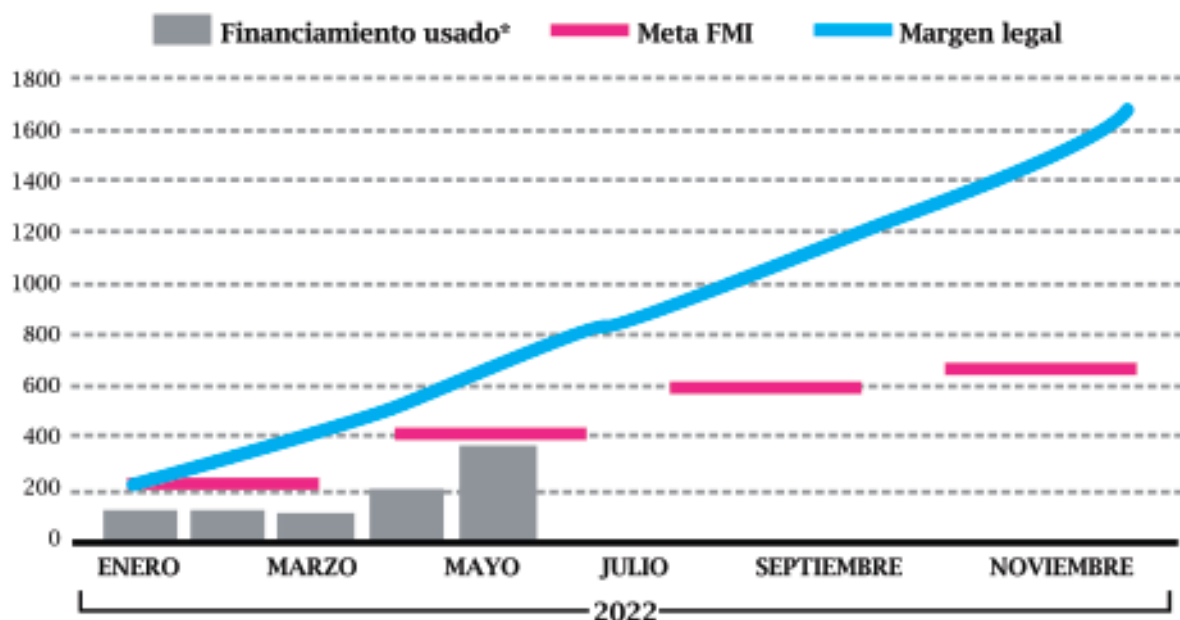
Conocida esta situación, el Gobierno lanzó hace



"La entidad bancaria debería reunir U\$S 4.100 millones antes de fines de julio para cumplir con el acuerdo de refinanciación firmado ante el Fondo Monetario Internacional (FMI). En cambio, el pago de los U\$S 2.000 millones que tenía que abonar al Club de Paris antes del 30 de junio, se postergó para 2024".

Los límites de “la maquinita”

Acumulado en miles de millones de pesos



Fuente: Facimex Valores Research, OPC, BCRA y FMI / LA NACIÓN

(*) Datos al 17 de mayo

unos meses la creación de una cuenta bimonetaria con el objetivo de captar esos dólares. El plan consistía en que los turistas abrieran una caja de ahorro donde podían depositar hasta U\$S 5.000 ofreciéndoles un tipo de cambio MEP (cerca al blue). A seis meses de ese lanzamiento, solo el Banco de la Nación ofrece esa alternativa, pero hasta el momento no abrió una sola cuenta.

El año pasado, el BCRA perdió \$454,4 millones, lo que significó el segundo balance con quebranto en los últimos cinco años y su peor resultado desde el rojo de \$282.200 millones en 2002, cuando debió comenzar a asumir y blanquear costos por la implosión de la convertibilidad.

Esta pérdida permitió ver el esfuerzo que debió hacer la entidad para sostener las políticas ofi-

ciales, con un costo inflacionario que no solo consumió los \$114.300 millones de ganancias operativas obtenidas en el año, sino que lo obligó a computar un resultado negativo por "exposición al cambio del poder adquisitivo de la moneda" (referido al ajuste por inflación) de \$568,7 millones.

Ese registro no solo causó que el saldo final fuese negativo, sino que además colaboró para una reducción del 69% en su patrimonio neto, que descendió de \$2077,5 millones a \$644,3 de un año a otro.

"Es un deterioro que se explica principalmente por el atraso cambiario, lo que hace que su activo (reservas y títulos públicos, casi todos en moneda extranjera) se índice a un ritmo muy inferior al de su pasivo, que no solo aumentó al ritmo de la emisión monetaria para atender el



déficit fiscal, sino que se lo remuneró a una tasa mayor. Se da la misma dinámica de 2017, que anticipa mayor devaluación futura", explicó el economista Esteban Domecq, director de Invecq Consulting, al diario La Nación.

Importar para poder exportar

Está claro, entonces, que la única vía para que ingresen divisas es a través de las exportaciones, pero como eso exige importar más, se produce otra paradoja, ya que el Banco Central tiene que hacer constantes equilibrios para que no disminuyan sus reservas, ante la presión de los importadores, la del mercado para que no se amplíe la brecha del dólar y tener que caer en una devaluación. Además, últimamente se suman los dólares extras que se necesitan para la importación de gas licuado desde el comienzo de la guerra de Rusia-Ucrania.

Y aunque parezca una frase hecha, "importar para poder exportar", es una verdad de Perogrullo, ya que si bien este año todo indica que las exportaciones crecerán en forma exponencial (podrían alcanzar los U\$S 87.000 millones, fundamentalmente gracias a los altos precios internacionales de los commodities agrí-

colas), las importaciones también aumentarán (se estima entre U\$S 73.000 y 75.000 millones) y la balanza comercial arrojará un importante superávit pero que no alcanzará para cubrir todo lo antedicho.

Advertencia de los industriales

El presidente de la Unión Industrial Argentina, Daniel Funes de Rioja, advirtió que "el problema ya es crónico y que hay necesidad de dinamizar el efectivo acceso a divisas para la compra de insumos importados para evitar parar la producción". Las industrias más comprometidas son la química y petroquímica, automotriz, de autopartes y algunos rubros textiles.

El titular de la UIA sostuvo que a la mayor necesidad de dólares que impulsó el fuerte rebote de la economía en 2021 se sumaron

este año presiones adicionales derivadas de la guerra Rusia-Ucrania, como el aumento de los precios internacionales de los insumos, de la energía y la logística. También se quejó porque las empresas tienen problemas para planificar, "no pueden garantizar el pago a sus proveedores o a sus casas matrices".



"Está claro, entonces, que la única vía para que ingresen divisas es a través de las exportaciones, pero como eso exige importar más, se produce otra paradoja, ya que el Banco Central tiene que hacer constantes equilibrios para que no disminuyan sus reservas, ante la presión de los importadores, la del mercado para que no se amplíe la brecha del dólar y tener que caer en una devaluación".

Para Mary Acosta, del Consejo Profesional de Ciencias Económicas de Córdoba (CPCE), las restricciones van a poner un freno al crecimiento de la industria. "No hay una solución a corto plazo; probablemente se deberían haber conseguido más dólares frescos con el FMI", sostuvo.

El presidente de la Cámara de Exportadores, Fernando Landa, también expresó su preocupación por que las restricciones cambiarías serían inconsistentes con los compromisos efectuados en la adhesión argentina a la Organización Mundial de Comercio (OMC). Se refirió al "Trato Nacional" de los productos importados, incluido en el Acuerdo General Sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994 y aprobado mediante la Ley 24.425. Pero desde el Gobierno insisten que "los dólares para sostener el crecimiento de la economía están, y las metas de reservas con el FMI se van a cumplir". Por otro lado, desde el BCRA aclaran que "hay incentivos en el mercado a ir por los dólares más baratos (los oficiales), y muchas empresas quieren cubrirse adelantando pagos y stockeándose un poco más", lo que califican como una "viveza".

Flexibilización a las empresas petroleras

Al cierre de la presente edición, el ministro de Economía, Martín Guzmán, anunció que se flexibilizará el cepo cambiario a las empresas petroleras para permitirles un mayor acceso a

los dólares, a cambio de un incremento de la producción de hidrocarburos.

Esto significa que las empresas petroleras que aumenten su producción respecto de 2021 podrán acceder a divisas por un monto equivalente al 20 por ciento de ese incremento, mientras que las compañías de gas accederán al equivalente al 30 por ciento del incremento en la inyección del fluido en los gasoductos respecto al año anterior.

Preguntas

¿Podrá el Gobierno cumplir las metas trimestrales con el FMI de aumentar las reservas?

¿Qué ocurrirá si eso no se cumple?

¿Qué pasará en el último trimestre del año cuando se agote el ingreso de divisas provenientes del agro?

¿Podrá sostener el ministerio de Economía las minidevaluaciones diarias sin producir una devaluación brusca del peso?

¿No hubiese sido mejor emitir billetes de mayor denominación -que ahorraría millones de dólares- en lugar de cambiar los "animalitos autóctonos" por los próceres, e insistir con los devaluados de \$ 1.000 que obligan a la "maquinita" a trabajar 24 x 7?

Las respuestas las tiene -o no- el empoderado ministro de Economía. [🔗](#)

COMERCIO EXTERIOR + LOGÍSTICA + EMBALAJE INDUSTRIAL

- Almacenaje y distribución
- Despachos Aduaneros
- Transporte Aéreo y Marítimo



SL INTERNATIONAL CARGO S. A.

Av. De Mayo 580 3º piso of. 10 (C1084AAN) Buenos Aires, Argentina // +54 11 4343-7922 / 3188

www.slcargo.com.ar

FIATA

WORLD CONGRESS



2022

BUSAN

Uniting for Global Solutions

11-16 September 2022, BEXCO, Busan, Republic of Korea

All set to welcome you again!

www.fiata2022.or.kr

Contact us

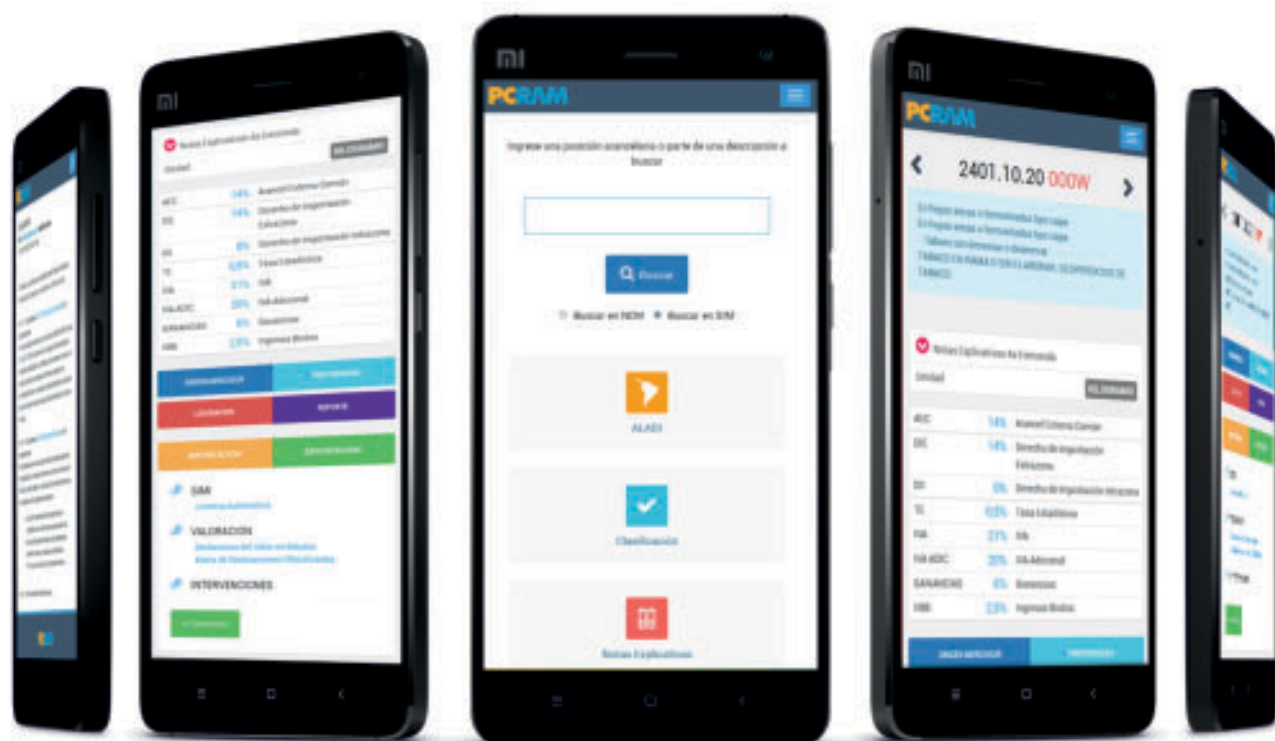
Korea International Freight Forwarders Associations (KIFFA)

T. +82-2-733-8000 / E. fiata2022@kiffa.or.kr



PCRAM

**TODO EL COMERCIO EXTERIOR
EN UN SOLO SITIO
Y EN TODOS LOS DISPOSITIVOS**



54 11 5199.1234

PCRAM.NET





Programación cursos AAACI 2022

Durante todo el año calendario, la Aaaci dicta cursos para la capacitación del personal que desarrolla sus tareas en las agencias de carga, como también para aquellos que desean prepararse para ingresar al sector. Con los cursos bajo la modalidad de capacitación continua, la Aaaci contribuye a elevar el nivel de quienes integran la cadena de operadores del comercio exterior.

Básico

Mercaderías Peligrosas Vía Aérea

Julio:	12 al 22 de 09:00 a 13:00 hs.
Agosto:	08 al 19 de 09:00 a 13:00 hs.
Septiembre:	12 al 23 de 09:00 a 13:00 hs.
Octubre:	17 al 28 de 09:00 a 13:00 hs.
Noviembre:	07 al 18 de 09:00 a 13:00 hs.

Socios: \$ 25.000 No socios: \$ 35.000

Refresco

Mercancías Peligrosas Vía Aérea

Junio:	06 al 10 de 09:00 a 14:00 hs.
Julio:	04 al 08 de 09:00 a 14:00 hs. 15 y 16 de 09:00 a 17:30 hs.*
Agosto:	01 al 05 de 09:00 a 14:00 hs.
Septiembre:	05 al 09 de 09:00 a 14:00 hs. 29 y 30 de 09:00 a 17:30 hs.*
Octubre:	03 al 07 de 09:00 a 14:00 hs.
Noviembre:	31/10 al 04/11 de 09:00 a 14:00 hs.
Diciembre:	28/11 al 02/12 de 09:00 a 14:00 hs.

*Curso de 2 días. Solo para aquellos que hubieran cumplido 4 refrescos de cinco días consecutivos.

Socios: \$ 22.000 No socios: \$ 32.000

Básico de Carga Aérea

Agosto:	22 al 26 de 09:00 a 13:00 hs.
Octubre:	03 al 07 de 09:00 a 13:00 hs.

Socios: \$ 20.000 No socios: \$ 30.000



Básico

Mercaderías Peligrosas Vía Marítima

Junio:	21 al 24 de 09:30 a 13:00 hs.
Agosto:	22 al 26 de 09:30 a 13:00 hs.
Octubre:	24 al 28 de 09:30 a 13:00 hs.

Socios: \$ 18.500 No socios: \$ 28.500

Refresco

Mercaderías Peligrosas Vía Marítima

Junio:	21 y 22 de 09:30 a 13:00 hs.
Agosto:	22 y 23 de 09:30 a 13:00 hs.
Octubre:	24 y 25 de 09:30 a 13:00 hs.

Socios: \$ 17.000 No socios: \$ 27.000

Carga Marítima y Multimodal

Octubre:	24 al 28 de 09:30 a 13:00 hs.
----------	-------------------------------

Socios: \$ 18.000 No socios: \$ 28.000

Para inscripciones o recibir mayor información, dirigirse a la sede de AAACI, Florida 141 P. 6 (2º Cuerpo), o telefónicamente al 5199-7951/54
E-mail: aaaci@aaaci.org.ar • Web: www.aaaci.org.ar

CURSO PRESENCIAL EN LA AAACI

Mercancías peligrosas por vía aérea - Categoría 6

Dirigido al personal de aceptación, el curso se basa en las Instrucciones Técnicas de la OACI y la normativa nacional vigente.

La Aaaci ofrece un curso presencial sobre Mercancías peligrosas por vía aérea, Categoría 6, dirigido al personal del explotador y del agente de servicios de escala, encargado de la aceptación de ese tipo de cargas

Las clases, a cargo de Jorge Ariel Corvalán, se dictarán entre el 13 y el 17 de junio, en la sede de la Aaaci, desde las 9:00 hasta las 18:00. Es decir, sumarán 45 horas cátedra en 5 días consecutivos.

Se espera que los participantes que aprueben el curso sean capaces de desempeñar sus tareas en niveles aceptables de competencia en todo lo relacionado con la actividad del personal de aceptación en el transporte de mercancías peligrosas por vía aérea, de acuerdo con lo establecido en las Instrucciones Técnicas de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y la normativa nacional vigente.

Los interesados deben tener estudios secundarios completos y ser mayores de 18 años.

Para aprobar el curso, el alumno deberá realizar una evaluación final escrita cuya calificación mínima será de 6 (seis) puntos sobre un máximo de 10 (diez) puntos.

-Al finalizar y aprobar el curso se entregarán certificados de graduación validados por la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC)

Los contenidos generales de formación establecidos en las Instrucciones Técnicas de la OACI y su equivalencia con la Reglamentación de la DGR de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA).

OACI	IATA
1. Criterios generales. Legislación nacional e internacional	Aplicabilidad Legislación nacional e internacional
2. Limitaciones	Limitaciones
3. Requisitos generales para los expedidores	Responsabilidades del expedidor
4. Clasificación	Clasificación
5. Lista de mercancías peligrosas	Identificación
6. Condiciones relativas a los embalajes	Embalajes
7. Etiquetas y marcas	Marcado y etiquetado
8. Documento de transporte de mercancías peligrosas y otra documentación pertinente	Documentación
9. Procedimientos de aceptación	Manipulación
10. Reconocimiento de las mercancías peligrosas no declaradas	Mercancías peligrosas ocultas
11. Procedimientos de almacenamiento y carga	Manipulación
12. Notificación a los pilotos	Manipulación
13. Disposiciones relativas a los pasajeros y tripulantes	Disposiciones relativas a las mercancías peligrosas transportadas por los pasajeros y tripulación
14. Procedimientos de emergencia	Información de respuestas de emergencia Procedimientos de emergencia

PRODUCTOS PARA EL COMERCIO EXTERIOR



AAACI ofrece un mix de productos para los operadores de la cadena logística de comercio exterior, tales como guías, etiquetas y precintos.

Nómina de productos:

- Guías aéreas continuas
- Guías aéreas laser
- FCR
- Fiata Bill of lading
- Declaración del expedidor de mercaderías peligrosas
- Etiquetas "solo carguero"
- Etiquetas animales vivos y perecederos
- Etiquetas para contenedores
- Gas inflamable - Clase 2
- Líquido inflamable - Clase 3
- Tóxico - Clase 6
- Contaminantes del mar
- Etiquetas para mercaderías peligrosas
- Baterías de litio - Oxider 5.1
- Etiquetas exportación (plancha de 12)
- Caja 4G/x 30
- Caja 4G/x 46
- Carpetas Sistema Malvina
- Precintos



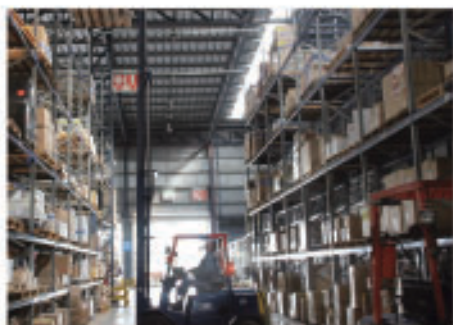
Para adquirir cualquiera de los productos señalados, los interesados deben concurrir a la sede de la AAACI, sita en Florida 141 - 2º cuerpo - 6º Piso, de lunes a viernes, en el horario de 9:00 a 18:00, o llamar al teléfono 5199-7951/2/3/4.

IMPORTANTE: NO SE ACEPTAN PAGOS EN EFECTIVO



TERMINAL DE CARGAS ARGENTINA

Es la dirección de Cargas de Aeropuertos Argentina 2000 y el principal centro logístico del país donde se articula el transporte de cargas aéreas con el transporte terrestre. A través de la innovación, la incorporación de tecnología y la optimización de los procesos operativos, TCA potencia el comercio internacional de la Argentina.



Crece la producción y exportación de vehículos

La producción de vehículos durante mayo fue de 46.422 unidades, un 32,8 % por sobre el registro del mismo mes del año pasado y un 5,9 % más respecto de abril, de acuerdo con el informe de la Asociación de Fábricas de Automotores (Adefa).

De esta forma, en el acumulado de enero a mayo, el sector produjo 195.306 unidades (autos y utilitarios), lo que marcó una mejora de 27,2 % en comparación con las 153.545 unidades que se produjeron en el mismo período del año anterior.

La exportación de vehículos de producción nacional está en aumento.

Respecto a las ventas externas,



en el quinto mes del año se exportaron 26.781 vehículos, lo que significó un aumento del 34,4 % interanual y un descenso de 2,4% en la comparación intermensual con abril.

Así, en los primeros cinco me-

ses del año se exportaron 108.157 vehículos, lo que evidenció una mejora de 27% en comparación con igual período de 2021, cuando se enviaron 85.140 unidades a diversos mercados.

Primeros vuelos con biocombustible



Para reducir las emisiones en el sector aeronáutico, Repsol e Iberia se aliaron en la operación de los primeros vuelos de largo radio con biocombustible producido en España a partir de residuos no aptos para el consumo humano. El combustible utilizado es biojet y pertenece a un lote producido en 2021 en la refinería del Grupo Repsol, Petronor, ubicada en Bilbao. Con tres vuelos iniciales, Iberia y Repsol lograron 125 toneladas las emisiones de CO2 a la atmósfera, gracias a la mejora de la eficiencia en el consumo de la flota empleada, junto con el uso del biocombustible sostenible.

Récord de liquidación de los agroexportadores

El sector agroexportador liquidó en mayo un total de US\$ 4.231,7 millones, el mayor registro histórico mensual, de acuerdo con el informe dado a conocer este miércoles por la Cámara de la Industria Aceitera de la República Argentina (Ciara) y el Centro de Exportadores de Cereales (CEC).

El monto liquidado de US\$ 4.231.717.716 representa un incremento interanual del 19,3%, en tanto la mejora respecto de abril fue del 33,4%. En el acumulado de los primeros cinco meses del año, las liquidaciones de la agroexportación ascendieron a U\$S 15.329.592.490 y también representaron un récord para ese período.

Promoción de exportaciones

Durante todo mayo, con el fin de promover las exportaciones de diversos sectores de la producción, la Cancillería Argentina organizó una serie de importantes misiones comerciales a Brasil, Bolivia, Paraguay y Panamá, y acompañó a más de 80 empresas de nuestro país. Además, coordinó la participación de otras 120 firmas en 9 ferias internacionales, realizadas en América del Norte, América del Sur, Europa y África.

El campo amenaza con un paro por la falta de gasoil

La dirigencia de la Confederación de Asociaciones Rurales de Buenos Aires y La Pampa (Carbap) emitió una dura advertencia al Gobierno por la creciente falta de gasoil en la región pampeana, la cual impide el normal desarrollo de las labores invernales y la cosecha. En su mensaje, los dirigentes señalaron a los funcionarios que "sin gasoil el campo debe parar", y de esa manera no se pueden afrontar las labores necesarias para la campaña de invierno. Además, comentaron "si para el campo se detiene el interior productivo y sin cosecha no habrá dólares". Por otro lado, precisaron que la demanda anual del sector agropecuario es de aproximadamente



3.850 millones de litros de gasoil, y con demandas estacionales altas en épocas de siembra y cosecha. A partir de todo esto, desde Carbap se preguntaron: "¿Es tan complicado prever ese abastecimiento?". También el documento se refiere al actual nivel de precios de los combustibles, que a partir del último incremento de los mis-

mos, ya se acumuló un 30% en los primeros 5 meses. Pero, "a pesar de ello el combustible no aparece. En plena cosecha de soja y de maíz y en las puertas de la siembra del trigo, no solo aumentaron los costos, sino que se paralizan las actividades motivadas por la programada ineficiencia del Gobierno para el momento más crítico de la actividad".

Nuevo avión carguero para Emirates SkyCargo

Emirates SkyCargo, uno de los principales operadores de carga aérea en el mundo, incorporó un nuevo Boeing 777F, elevando la cantidad de aviones de este tipo en su flota a 11 unidades. Actualmente, Emirates SkyCargo opera servicios de carga dedicados y programados a 11 destinos. Pero también ofrece capacidad de carga en la flota de pasajeros de Emirates, contando con más de 200 aviones Boeing 777 y Airbus A380 de fuselaje ancho que sirven a más de 130 destinos en seis continentes.

Suspenden a 75 empresas exportadoras

La Dirección General de Aduanas (DGA) advirtió, a mediados de mayo, a unas 75 empresas que podrían ser suspendidas en sus operaciones de ventas al exterior.

Una de las empresas fue notificada por el Sicea (Sistema de Comunicación y Notificación Electrónica Aduanera) el martes 17. Según narraron los responsables de la firma al portal Trade News, el motivo de la falta era "no haber actualizado el contrato de locación ante la autoridad, tal como lo exige el Régimen de Consolidación de Planta para mercaderías de exportación (resolución general 2977/10, artículo 8 y anexo II)". Resulta al menos llamativo, que en momentos donde el país está con necesidad de recibir dólares, la Aduana suspenda a empresas por una falta aparentemente menor.

Proyectan que la exportación será récord este año

Funcionarios de la secretaría de Industria señalaron que las exportaciones argentinas rondarán este año los US\$ 90.000 millones, lo que representará una mejora de casi 20% respecto a las ventas al exterior concretadas en 2021, en un mercado que garantiza los dólares para las importaciones salvo para aquellos casos que pudieran generar bruscos crecimientos en el consumo.

"Las exportaciones de este año se ubicarán en torno a los US\$ 90.000 millones, y seguramente llegarán a los US\$ 100.000 millones en 2023, superando el récord registrado en 2011", remarcó una fuente al diario El Economista.

En esta línea, comentó que "los dólares para las importaciones de este año están garantizados, seguramente con alguna restricción para aquellos que pidan divisas incrementales para la producción".

Nueva draga para el puerto de Buenos Aires

El buque BBC Coral arribó al Puerto Buenos Aires con la draga Pancho, de 430 toneladas, que funciona con el sistema de inyección de agua.

Dos grúas, ubicadas sobre el lateral del BBC Coral, giraron la draga para sacarla del barco, volver a enderezarla y comenzar el descenso final hacia el agua para su primera navegación en el país. La misma fue bajada directamente al espejo de agua del Muelle Público de la Dársena.

Una decena de trabajadores cortó los agarres metálicos que la aseguraron durante el viaje hasta nuestro puerto nacional,



y siguieron minuto a minuto la operación para garantizar la seguridad de la embarcación. La nave tiene 27 metros de es-

lora y 13 de manga, y será utilizada por la empresa Compañía Sudamericana de Dragados S.A.

Inversiones en Exolgan y Tec Plata

Un estudio de la Universidad Tecnológica Nacional -Facultad Regional Avellaneda- destacó el potencial de las terminales de Exolgan en Dock Sud y TecPlata en La Plata. Juntas podrían operar hasta el 86% del total del movimiento portuario del país, con inversiones por más de u\$s 360 millones.

Desde hace varios años desde diversos sectores señalan que el Área Metropolitana Buenos Aires (AMBA) se debe un reordenamiento de sus operaciones de carga portuaria, en un proceso de desconcentración de los movimientos de contenedores del **Puerto de Buenos Aires** hacia los **puertos de Dock Sud** (Avellaneda) y **La Plata**.

En la actualidad, entre las dos **mueven un 37% de la carga en contenedores** en el país, pero tienen un gran potencial de crecimiento si las inversiones previstas se materializan en el corto plazo.

Para publicar en

CARGO REPORT

comunicarse con **Juan Carlos Ortega:**

 jc.ortega@outlook.com

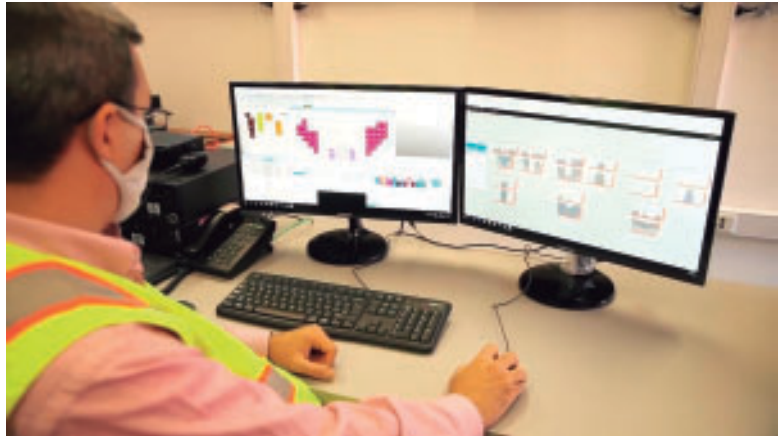
 **15-4916-1009**

El próximo número aparece el **15 de agosto**
Cierre de recepción de avisos: **20 de julio**



Rastreo automático de los contenedores en Exolgan

La Terminal de Contenedores Exolgan, que maneja más del 40% del volumen total de contenedores en el Puerto de Buenos Aires, ha implementado el sistema Crane OCR de ABB con el módulo QuayPro para sus siete grúas STS. QuayPro rastrea automáticamente la ubicación de los contenedores descargados y cargados en un buque, aumentando significativamente la precisión de los archivos BAPLIE (mensaje de ubicaciones ocupadas y vacías del plan de bahía/espacio de estiba). La aplicación QuayPro de ABB, primera solución de este tipo que se pone en marcha en el sector, ya ha mejorado los procesos de manipulación de la car-



ga de la terminal de contenedores desde su implantación. La incorporación de QuayPro a la grúa OCR de ABB aumenta la productividad al agilizar el proceso de manipulación de la carga, con la confirmación de la estiba de los contenedores carga-

dos y descargados de un buque, y la entrega de instrucciones de trabajo visuales y sonoras al operador de la grúa. Al reducir el riesgo de error humano, los planes de estiba se rastrean y comprueban en tiempo real y pueden ajustarse sobre la marcha.

Problemas para importar

Según el resultado de una encuesta entre pequeñas y medianas empresas, el 75 por ciento de las pymes industriales, y cerca del 70 por ciento de las de servicios de software, tuvieron inconvenientes a la hora de importar durante el último año debido al cepo del Banco Central por la escasez de dólares.

Un informe del Observatorio Pyme (OP) sostiene que el 59% de las pymes de la industria manufacturera y el 49% de las pymes de software y servicios informáticos (SSI) prevén que las regulaciones cambiarias vigentes afectarán negativamente sus planes de producción de bienes y servicios en el segundo semestre de 2022.

El 68% de las firmas industriales y 59% las de SSI dependen de importaciones para su actividad. La regulación podría provocar serios problemas para unas 3.700 pymes industriales que ocupan alrededor de 110.000 trabajadores, según los datos de OP.



Av. Pte. Roque Sáenz Peña 740 - Piso 1º / C1035AAP Buenos Aires - República Argentina
Tel/Fax: (54-11) 4394-4482 (Líneas Rotativas)
contacto@cera.org.ar / www.cera.org.ar

MERCOEX: Consejo de Comercio Exterior del MERCOSUR - Sección Argentina

Nuevos elevadores para el Puerto de Buenos Aires

La Administración General de Puertos (AGP) informó que llegó el primero de cuatro elevadores adquiridos. La nueva maquinaria de última generación hará más fluida la carga y descarga en el muelle público del Puerto Buenos Aires. De esta manera, la AGP refuerza la inversión pública para dotar de mayor capacidad operativa al muelle público, frecuentemente utilizado para recibir insumos adquiridos por otros organismos del Estado nacional, así como carga general. El montaje final de los cuatro autoelevadores, de una capacidad de 20 toneladas, se realizó en una fábrica en Don Torcuato. Las maquinarias están provistas



con sensores y alarmas tanto para el motor principal como para asegurar que el movimiento de bienes se realice de manera segura. Los elevadores serán utilizados para el movimiento de contenedores vacíos, bultos, Jerseys y carga general.

Más aviones cargueros para Avianca Cargo

Como parte fundamental de su plan de crecimiento y fortalecimiento, Avianca Cargo anunció la llegada desde 2 hasta 4 aviones A330, que permitirá expandir su capacidad hasta un 70% entre el 2022 y el 2024. A partir de la incorporación de estos aviones A330, Avianca Cargo se consolida como una de las aerolíneas con la flota carguera más eficiente basada de la región, con una operación cada vez más sostenible. Una clara apuesta de la compañía de contribuir al medio ambiente a través de la reducción de huella de carbono. De esta manera, Avianca Cargo le sigue apostando al fortalecimiento de su negocio de carga, que contará con nuevas frecuencias, más capacidad y mayor conectividad directa para el mercado y sus clientes en las Américas.

Fuente: IATA News

INDICE DE ANUNCIANTES Agradecemos a los socios y empresas que, con su participación, hacen posible la realización de esta publicación:		
 Pág. 16	 Contratapa	 Pág. 47
 Pág. 17	 Pág. 29	 Pág. 4
 Pág. 6	 Pág. 38	 Ret. Tapa
 Pág. 7	 Ret. Contratapa	 Pág. 31
 Pág. 5	 Pág. 25	 Pág. 39
 Pág. 30	 Pág. 37	 Pág. 43
 Pág. 22	 Pág. 24	 Pág. 23



Hanseatica

Compañía de Seguros S.A.

Tu carga viaja más segura con nosotros



El mejor precio del mercado



Respaldo internacional



Pólizas a medida



☎ (+5411) 5353.2600

☎ (+549) 11.6202.1522

✉ comunicaciones@hanseatica.com



www.hanseatica.com

ISO 9001
BUREAU VERITAS
Certification



Comercialización, Suscripción, Emisión y
Liquidación de Sinistros de Seguros
Patrimoniales



SSN

SUPERINTENDENCIA DE
SEGUROS DE LA NACIÓN

N° DE INSCRIPCIÓN: 0778 ATENCIÓN AL ASEGURADO:
0800-666-8400 ORGANISMO DE CONTROL



LA SOLUCIÓN PARA ESTAR **BIEN ASEGURADOS**

TRANSPORTE DE MERCANCÍAS - CAUCIONES Y GARANTÍAS IATA
RESPONSABILIDAD PARA AGENTES DE CARGA - CONTENEDORES.

www.assekuransa.com +54 11 5254-5254

OSN ORGANISMO
NACIONAL DE
SEGUROS Y CAUCIONES www.ssn.gob.ar
0800-666-8400
N° de inscripción OSN: 771