

ASOCIACION ARGENTINA DE AGENTES DE CARGA INTERNACIONAL

aaaci

ASOCIACION ARGENTINA DE AGENTES DE CARGA INTERNACIONAL

Nº 158 - Marzo/Abril 2024

# CARGO REPORT

Revista de la Asociación Argentina de Agentes de Carga Internacional



MERCOSUR

SCANEE EL QR PARA  
ACCEDER A LA WEB DE LA AAACI



1991 • 26 DE MARZO • 2024

## El Mercosur aún no brilla



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**



# Editorial



*Jorge G. Heinermann*  
Director

## Encuentros positivos

**E**n este nuevo número tenemos varios acontecimientos que destacar, como la celebración del 75º aniversario de la Asociación Canadiense de Agentes de Carga (CIFFA) y la visita a nuestro país del presidente de la Federación de Asociaciones Nacionales de Agentes de Carga y Operadores Logísticos Internacionales de América Latina y el Caribe (ALACAT), Moisés Solís. El encuentro con Solís nos permitió discutir y conocer los próximos pasos que la Federación tiene previstos para agiornar nuestra actividad a nivel regional, al incorporar procesos tecnológicos que nos acercan a lograr la integración en las operaciones, para poder operar de forma integrada y electrónica, alineando los procesos con la industria verde, el paper less.

Nuestro presidente German Raña tuvo una breve reunión con la canciller Diana Mondino, en la que le transmitió la importante preocupación que existe por las regulaciones existentes para el pago de los fletes, que aun no se ha liberado, lo que genera la reducción de los servicios de transportes internacionales, afectando la salida de nuestras exportaciones.

También podrán leer en este número sobre la necesidad de mantener, renovar y construir nuevas redes viales, que permitan la salida de los productos a los mercados internos y externos, en forma ágil y competitiva. Otros temas de interés son los avances en el demorado acuerdo de libre comercio con la Unión Europea, entre otros emprendimientos; y un análisis sobre el estado de la Hidrovía y el requerimiento de su mejora continua.

Finalmente, este ejemplar contiene un análisis sobre la evolución de las operaciones de comercio internacional, en la que se destacan la acumulación de nueva deuda para las importaciones en los próximos meses y, como contrapartida, el crecimiento de las exportaciones, que este año tendrán un aumento importante estimado en más de 80 mil millones de dólares.

La Aaaci está siendo considerada para integrar distintos organismos administrativos que forman parte de la cadena logística global y que destacan la importancia de nuestra actividad en las diferentes operaciones del comercio global.

Los invitamos a leer esta edición y los esperamos en la próxima. [🔗](#)

# Lakaut

## PSAD1 Digitalización y Guarda

- ▶ DIGITALIZACIÓN Y GUARDA DOCUMENTAL
- ▶ GESTIÓN EFICIENTE EN NUESTRO SISTEMA INTEGRAL SRD COMEX
- ▶ ACCESO GRATUITO A LA FIRMA DIGITAL
- ▶ ACCESO AL SISTEMA MARIA DE FORMA REMOTA CON SIM HUB
- ▶ ENVÍO GRATUITO DE DOCUMENTACIÓN CABA/EZEIZA
- ▶ GENERACIÓN DE GUÍAS Y REPORTES DIGITALES
- ▶ NOMENCLADOR ARANCELARIO ACTUALIZADO
- ▶ OFICINA EQUIPADA EN LAKAUT COWORKING
- ▶ RETIRO A DOMICILIO DE DESPACHOS



### CONTACTANOS



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



0800-122-PSAD (7723)  
0810-122-7723 Desde el interior



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



# Lakaut



Si para vos es importante,  
**nosotros lo aseguramos**



Contactanos, **¡nos encanta atender tus consultas!**  
11 5254-5254 | [www.assekuransa.com](http://www.assekuransa.com)



[www.ssn.gob.ar](http://www.ssn.gob.ar)  
0800-666-8400  
N° de inscripción SSN: 771



Nº 158 - Mar/Abr 2024

## Staff

### Editor Responsable

Germán Raña

### 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

### Escriben en esta edición:

Carlos A. Canta Yoy

Alejo González Prandi

Eduardo Pérez

### 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

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



# Sumario

## NOTA DE TAPA

1991 - 26 DE MARZO - 2024

El Mercosur aún no brilla ..... 8

## OPINIÓN

### ACUERDO MERCOSUR - UNIÓN EUROPEA

La reticencia de los europeos ..... 12

*Por Carlos A. Canta Yoy*

## ACTUALIDAD

### MEMORANDUM DE ENTENDIMIENTO (MdE)

Convenio entre la Aaaci y Cadefip ..... 16

### GIRA DE MOISÉS SOLÍS POR EL CONO SUR

El presidente de Alacat visitó la Aaaci ..... 18

### MOISÉS SOLÍS FLORES, PRESIDENTE DE ALACAT

*"La participación de la Argentina y los representantes  
de la Aaaci han sido trascendentales"* ..... 20

### ENTREVISTA A MIGUEL PONCE

*"Hay que incentivar todos los acuerdos que la  
Argentina pueda firmar con otros países para colocar  
nuestras exportaciones"* ..... 22

### DIFICULTADES ANTE LA FALTA DE DRAGADO Y MANTENIMIENTO GENERAL

Incertidumbre por la postergada licitación de la  
Hidroavía ..... 28

### ALACAT SIN FRONTERAS

CIFFA celebra su 75º aniversario ..... 34

### LA AAC ESTUDIA LAS FORMAS DE MEJORAR LA RED VIAL

*"Se desconoce la extensión y el estado de los caminos  
rurales"* ..... 36

**CURSOS ..... 40**

**GESTIONES ..... 42**

**NOTICIAS ..... 44**



## Comisión Directiva

### Presidente

Germán Raña

*Flying Cargo Services S.R.L.*

### Vicepresidente

Gustavo Navone

*Integral Cargo S.R.L.*

### Secretario

Eduardo Petetta

*Green Log S.R.L.*

### Prosecretario

Federico Espeche

*Seacorp S.A.*

### Tesorera

Verónica Mairosser

*Bridge Services S. A.*

### Protesorero

Orestes Pertusi

*Anaya San Martin y Asoc. SRL.*

### Vocales titulares

José 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.*

### Revisores de cuentas suplentes

Mariano Cura Suaya

*Soul Cargo Group S.R.L.*

### Comité de Ética

Jorge Heinermann

*Transportes Universales S.A.*

Juan Antonio Bartolomé

*J.A.B. S.R.L.*

Rodolfo Sagel

*EAFF S.A.*

#### PRESENCIA GLOBAL

Respalda por una sólida experiencia y conocimientos locales.

#### VENTAS

Elaboración planes de acción a medida.

#### OPERACIONES Y SERVICIO AL CLIENTE

Personal completamente capacitado para trabajar en cualquier interfaz de sistema de IT.

#### GHA y RFS

Gestión de todos los requisitos de RFS y coordinación y supervisión de GHA.

#### FINANZAS Y ADMINISTRACIÓN

Gestión de todos los procesos de facturación, contabilidad e interfaz CASS.



#### SQUAIR

Actividades de backoffice: verificación, informes y facturación de AOB.

#### SPOTLIGHT

Especialistas en hacer destacar tu marca.

#### CARGO CONNECT

Programa de asociación entre transportistas y aerolíneas.

#### OPTIMUM

El mejor rendimiento de tus ingresos.

#### BRAIN FLOW

Asesoramiento de expertos para soluciones logísticas de transporte.

#### ECS INSIDE

Implantaciones de talento ECS dentro de tu empresa.

#### TCE

OPS, experiencia en calidad, seguridad y protección dedicada a operaciones terrestres.



#### DESCUBRIMIENTO: PLATAFORMA E-LEARNING

Sistema interno de capacitación en línea de empleados del Grupo ECS en todo el mundo sobre 15 temas diferentes relevantes para el trabajo.

#### CUÁNTICO: PRECIOS AD HOC

Garantiza un seguimiento adecuado, respalda la toma de decisiones sobre precios ad hoc y previene problemas de precios transitorios.

#### APOLO: INTELIGENCIA EMPRESARIAL Y REPORTE

Visibilidad de los resultados de una aerolínea combinada con información de mercado y desempeño que permite la identificación y reacción inmediata de brechas.

#### PATHFINDER: RASTREO DE ENVÍO

Sistema de seguimiento y localización que sabe exactamente dónde se encuentra cada envío, proporciona información en tiempo real y geolocalización en vuelo.



#### ESTRATEGIA

Estrategia construida a través de experiencia en sostenibilidad, la investigación de mercado y los talleres internos.

#### TEMAS CLAVES

Temas clave de sostenibilidad definidos con prioridades de corto, mediano y largo plazo que son consistentes con la actividad de la compañía y los cambios en la industria de la aviación.

#### PAUTAS

Nuestras pautas resaltan nuestros valores, visión y compromiso, integrando categorías de sostenibilidad: Gobernanza, RR-H, Ética, Medio Ambiente, Cadena de Valor, Relaciones Sociales.

#### HUELLA DE CARBONO

Medición de nuestra huella de carbono mediante el protocolo GHG, respetando estrictamente los 3 pasos "medir - analizar - reducir".



WE ARE EXPERTS, We believe in that we do. Your wish is our command!

# GLOBE AIRCARGO

BY ECS GROUP

[WWW.ECSGROUP.AERO](http://WWW.ECSGROUP.AERO)



Ventas y Reservas +54 11 39 84 22 88 [sales.eze@ecsgroup.aero](mailto:sales.eze@ecsgroup.aero)





**Hanseatica**  
Compañía de Seguros S.A.



**Polizas a medida**



**Amplias coberturas**



**Respaldo internacional**



**Calidad garantizada**



📍 Libertador 498, Piso 23,  
Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina.  
☎ (+549) 11 5353-2600 📠 (+549) 11 6202-1522  
✉ comunicaciones@hanseatica.com

**Una Compañía,  
todas las soluciones.**

1991 - 26 DE MARZO - 2024

# El Mercosur aún no brilla



**H**ace 33 años, en el marco del Tratado de Asunción, se constituyó el Mercado Común del Sur. Los presidentes Carlos Menem (República Argentina), Fernando Collor de Mello (República Federativa de Brasil), Andrés Rodríguez (República Federativa de Paraguay) y Luis Alberto Lacalle (República Oriental de Uruguay) sellaron el acuerdo con el objetivo de establecer un arancel externo común y la libre circulación de bienes y servicios, entre otros temas.

Posteriormente, se incorporó la República Bolivariana de Venezuela, que fue suspendida en 2017, y en noviembre pasado se sumó a la República de Bolivia como miembro pleno. Pero la historia de este bloque podría decirse que tuvo su origen el 29 de noviembre de 1985, cuando los entonces presidentes de la Argentina y Brasil, Raúl Alfonsín y José Sarney, respectivamente, inauguraron el "Puente de la Fraternidad" que une Puerto Iguazú con Foz de Iguacu, oportunidad en que propiciaron la creación de un proyecto de integración de los países del Sur de América. La firma de un acuerdo trilateral que sentó las



bases del Mercosur, se firmó en febrero de 1988 en Colonia del Sacramento, Uruguay, donde se sumó el presidente anfitrión Julio María Sanguinetti.

### Principales aspectos del acuerdo

La creación del mercado común, entre otras cosas implicaba:

- La libre circulación de bienes, servicios y factores productivos entre los países, a través, entre otros, de la eliminación de los derechos aduaneros y restricciones no arancelarias a la circulación de mercaderías y de cualquier otra medida equivalente.
- El establecimiento de un arancel externo común y la adopción de una política comercial común con relación a

terceros Estados o agrupaciones de Estados y la coordinación de posiciones en foros económicos-comerciales regionales e internacionales.

- La coordinación de políticas macroeconómicas y sectoriales entre los Estados Partes: de comercio exterior, agrícola, industrial, fiscal, monetaria, cambiaria y de capitales, de servicios, aduanera, de transportes y comunicaciones y otras que se acuerden, a fin de asegurar condiciones adecuadas de competencia entre los Estados Partes.
- El compromiso de los Estados Partes de armonizar sus legislaciones en las áreas pertinentes, para lograr el fortalecimiento del proceso de integración. ➤

**El 26 de marzo se cumplieron 33 años de la constitución del Mercado Común del Sur (Mercosur), sellado en el Tratado de Asunción. Persisten las dudas sobre el acuerdo con la Unión Europea (UE), mientras avanzan los convenios con otros bloques.**

## Un proyecto ambicioso

Desde su creación se trató de un proyecto de integración ambicioso, que tuvo avances importantes, pero los resultados de estos 33 años estuvieron por debajo de las expectativas iniciales.

Tal vez, el mayor inconveniente se debe a las asimetrías de los Estados que lo integran, ya sea por los diferentes sistemas políticos imperantes, la desproporción entre los países en cuanto a tamaño y recursos productividad, entre otros.

El resultado fue que no se perfeccionaron la unión aduanera y el mercado común, ni se logró un acuerdo de libre comercio.

## Acuerdos pendientes con otros bloques

Al complicarse la posibilidad de un acuerdo con la Unión Europea (UE) (ver recuadro), la Argentina apuesta ahora por la EFTA, un bloque integrado por Noruega, Suiza, Islandia y Liechtenstein. También se llevó a cabo el 8 de abril la V reunión de diálogo para fortalecer las relaciones comerciales Mercosur-Japón, en Asunción, República del Paraguay.

Por otro lado, en diciembre pasado se selló el acuerdo de libre comercio con Singapur, que se espera sea la puerta de entrada a un tratado más amplio con los países de la ASEAN, un bloque económico de países del Sudeste Asiático conformado por economías emergentes como Vietnam, Indonesia, Malasia o Tailandia.

También están pendientes otros acuerdos con países como Corea del Sur, Singapur, Líbano, Canadá y la India. [↗](#)

## Mercosur-Unión Europea



El proceso negociador del promocionado acuerdo del Mercosur con la Unión Europea (UE) tuvo su origen hace casi 30 años, cuando el 15 de diciembre se firmó un Acuerdo Macro de Cooperación entre ambos bloques.

Luego de 20 años de parálisis, en 2016 se renovó el impulso, y finalmente se ratificó en junio de 2019. Pero por negativas, principalmente de Francia, el acuerdo no prosperó y días atrás, el presidente galo en un encuentro con su par de Brasil, Lula da Silva, calificó de "muy malo" el pacto de libre comercio, y propuso hacer uno nuevo.

La esperanza de llegar a un acuerdo está centrada ahora en la Cumbre del G-20 que se realizará en Brasil, donde los mandatarios de los países involucrados volverán a discutir el tema.

## Qué significa para la Argentina

La asociación estratégica entre el Mercosur y la Unión Europea implica la integración de un mercado de 800 millones de habitantes, casi una cuarta parte del PBI mundial y con más de US\$ 100.000 millones de comercio bilateral de bienes y servicios. Si se concreta, será un hito para la inserción internacional de la Argentina, ya que aumentarán las exportaciones de las economías regionales, consolidará la participación de nuestras empresas en cadenas globales de valor; promoverá la llegada de inversiones, acelerará el proceso de transferencia tecnológica y aumentará la competitividad de la economía, todo lo cual generará un incremento del Producto Bruto Nacional y el aumento del empleo de calidad. Además, constituirá un sello institucional al dar un carácter permanente a la relación estratégica con la UE, garantizando transparencia, previsibilidad y reglas claras para los actores económicos.

El acuerdo aseguraría los principales objetivos trazados por los países del Mercosur ya que mejoraría las condiciones de acceso en bienes y servicios para nuestras exportaciones, a la par que permitiría un tiempo de transición para la apertura comercial de los bienes y servicios europeos y preservaría herramientas de desarrollo industrial en campos como propiedad intelectual, compras públicas y defensa comercial.



# TRACAM®

SOLUCIONES DE LOGISTICA INTERNACIONAL



**Servicios de agente**  
de carga terrestre  
a países limítrofes  
y despachante  
de aduana

**Seguridad,  
Confiabledad  
y Eficiencia**



✉ [hola@tracam.net](mailto:hola@tracam.net)

☎ +54 9 261 560 0746

[www.tracam.net](http://www.tracam.net)



**Escribe:** Carlos A. Canta Yoy

Especialista en MERCOSUR, ALADI y Origen de las Mercaderías

## ACUERDO MERCOSUR - UNIÓN EUROPEA

# La reticencia de los europeos



Francia y otros países europeos ponen como excusa el tema de "la biodiversidad" para no firmar un acuerdo comercial con el Mercosur, pero en realidad no quieren comprar productos que puedan perjudicar a sus agricultores.

**E**l llamado "Acuerdo Marco Interregional de Cooperación entre la Comunidad Europea y sus Estados Miembros y el Mercado Común del Sur y sus Estados Partes", fue firmado el 15 de diciembre de 1995.

Ha pasado ya mucha agua bajo los puentes y estamos como al principio: no tenemos casi nada y aún hemos perdido hasta la voluntad de integrarnos. El objetivo del Acuerdo (Artículo 2) es el fortalecimiento de las relaciones existentes entre las Partes y la preparación de las condiciones para la creación de una Asociación Interregional. El objetivo en el ámbito comercial (Artículo 4) es el de que *"las Partes se comprometen a intensificar sus relaciones con el fin de fomentar el incremento y la diversificación sus intercambios comerciales, preparar la ulterior liberalización progresiva y recíproca de los mismos y promover la creación de condiciones que favorezcan el establecimiento de la Asociación Interregional, teniendo en cuenta la sensibilidad respecto de ciertos productos, de conformidad con la OMC"*.

Casi treinta años después de firmado el Acuerdo sería oportuno aconsejar al señor Macron, presidente de Francia actualmente, que se tomara unos minutos para releer el texto que su país firmó y cuyos objetivos no se han alcanzado precisamente por la tenaz oposición de su propio país. Desde el mismo momento en



que se firmó el Acuerdo Marco hubo voces muy escépticas sobre la concreción del mismo. Y el transcurso del tiempo dio la razón a quienes así pensaban. Recordamos al Dr. Roberto Alemann entre los principales descreídos. Modestamente, también el autor de esta nota publicó entonces diversos comentarios en el mismo sentido y lo siguió haciendo durante muchos años.

Hace menos de cinco años, en julio de 2019, el optimismo por la puesta finalmente en marcha de un tratado comercial entre Mercosur y la Unión Europea, renació con fuerza. También en esos momentos hubo escepticismo en unos pocos especialistas. La mayoría creyó ver concretado finalmente el entendimiento. Esto fue confirmado por casi la unanimidad de la prensa oral y escrita. Hasta el gobierno argentino dio a conocer una información oficial titulada "Acuerdo Histórico de Asocia-

ción Estratégica Mercosur-Unión Europea" en que se expresaba un desbordante optimismo sobre las ventajas que tendría la Argentina en las renovadas negociaciones.

Nada de eso ocurrió, lamentablemente. Al día de hoy el desaliento ha cundido. En el diario "Clarín" del 30 de marzo del corriente año, página 26, hay un texto titulado *"Macron en tierra en Brasil el pacto comercial UE-Mercosur"*.

El presidente de Francia llamó a *"construir otro acuerdo comercial y que contemple la biodiversidad"*. ¿"La biodiversidad"? ¿Qué tiene que ver la "biodiversidad" en un acuerdo comercial? Pues, aquí está la excusa actual de Francia y otros países europeos para no firmar un acuerdo con los países del Mercosur. No cabe más que considerarla una excusa, y no de las mejores. Hace pocos días el senado francés también rechazó un acuer-



do similar con Canadá, justamente uno de los países del mundo considerados más "limpios" y que menos contribuyen al deterioro ambiental y a la "biodiversidad". De manera que la razón verdadera es otra: los países del Mercosur son excelentes productores de aquello que más protegen los europeos, especialmente los franceses, pero también los polacos, los alemanes, los irlandeses: los productos de origen agropecuario, que son precisamente aquellos en que Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay son más eficaces y competitivos. Eso es lo que verdaderamente les duele de realizar y poner en práctica un acuerdo con nosotros.



Es hora entonces de llamar a las cosas por su verdadero nombre: el motivo real es que los europeos no quieren aceptar las compras de aquellos productos con los cuales se

pueden perjudicar sus agricultores, que, por otra parte, son muy ruidosos y hasta violentos como cuando llegaron a inundar de tractores los respetados Campos Elíseos de París. [🔗](#)



# Banco de Comercio

Te hace la vida más fácil

Línea exclusiva para PyMES

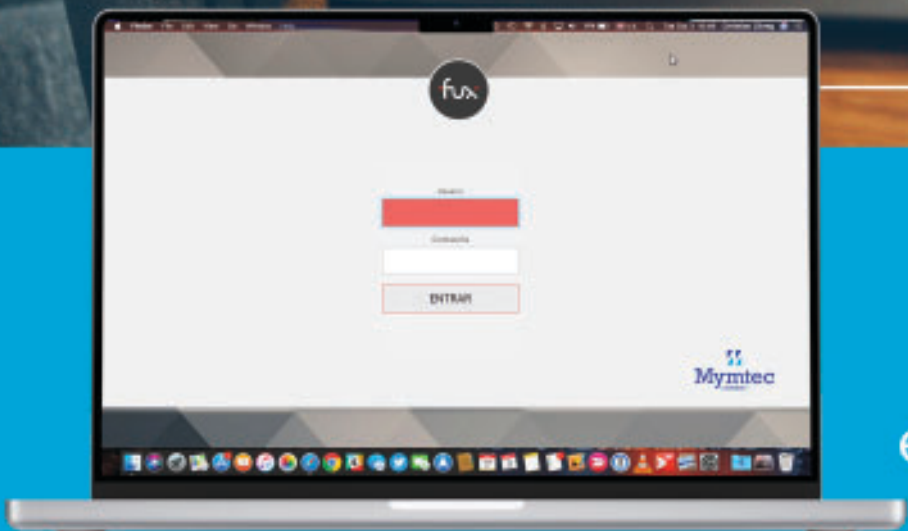


11 3156 0000



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





El sistema  
para agentes  
de carga que  
eligen trabajar  
**100% WEB**



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

 /mymtecsa

MEMORANDUM DE ENTENDIMIENTO (MdE)

# Convenio entre la Aaaci y Cadefip



Germán Raña y Elías Canievsky

Con el fin de fortalecer la cooperación y el intercambio de recursos entre ambas entidades, la Aaaci firmó un Memorándum de Entendimiento (MdE) con Cadefip (Cámara de Depósitos Fiscales Privados de la República Argentina)

**E**n las instalaciones de la Asociación Argentina de Agentes de Carga Internacional (Aaaci) se firmó el miércoles 13 de marzo un acuerdo entre la entidad y la Cámara de Depósitos Fiscales Privados de la República Argentina (Cadefip).

El acto contó con la presencia del titular de la Aaaci, Germán Raña, junto a miembros de la comisión directiva, del presidente de la Cadefip, Elías Canievsky y su vicepresidente, Cristian Ciari.

El convenio permitirá que los socios activos y/o empleados de los socios activos de Cadefip puedan acceder a tomar los cursos que dicta la Aaaci, con un costo equivalente a las tarifas aplicables a los socios de la Asociación. Por su parte, los socios de la Aaaci tendrán la posibilidad de realizar visitas guiadas a los depósitos fiscales, con el objetivo de apreciar las operaciones de consolidación y desconsolidación de cargas.

En ambos casos, las solicitudes



Firma del acuerdo

deberán presentarse en las respectivas cámaras para acceder al beneficio.

Los presidentes de ambas instituciones coincidieron en señalar la importancia de este acuerdo, que será el comienzo de futuras negociaciones conjuntas, dada la sintonía que une a ambas asociaciones.

Para Germán Raña el acuerdo "es muy importante, ya que es el primer paso para la co-

*operación entre ambas cámaras, dado que los agentes de cargas somos asiduos usuarios de los depósitos fiscales, por lo que todo lo que podamos emprender en conjunto ayudara a un mejor desarrollo de nuestras actividades. Insisto en que este es un acuerdo macro y a partir de el no tengo dudas que vamos a ir ampliando la cooperación entre Cadefip y la Aaaci".*

## 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](http://www.slcargo.com.ar)

GIRA DE MOISES SOLIS POR EL CONO SUR

# El presidente de Alacat visitó la Aaaci



Moisés Solís recibido por los directivos de la Aaaci

En el marco de la gira "Alacat Conecta 2024 por el Cono Sur", el presidente de la Federación fue recibido por autoridades de la Aaaci, y directivos de Hanseática

**L**uego de una cena de bienvenida, el presidente de la Federación de Asociaciones Nacionales de Agentes de Carga y Operadores Logísticos de América Latina y El Caribe (Alacat), el mexicano Moisés Solís Flores, continuó con una reunión de trabajo con directivos de la Aaaci en su sede, donde intercambiaron diversos puntos de vista sobre la situación del manejo de carga, tanto en la Argentina como en otros países de la región.



Un instante de la reunión en la Aaaci



Raña, Solís y Sagel

Durante el primer día de la gira, Solís, acompañado por el vice presidente segundo de Alacat, Jorge Heinermann, fue recibido por el CEO de Hanseatica, Eduardo Botín, y sus colaboradores, ya que la compañía de seguros forma parte del programa de socios adherentes de Alacat, y es el patrocinador oficial. Ambas instituciones refrendaron el compromiso de seguir trabajando en forma conjunta.



Heinermann (izq.) y Solís junto al personal de Hanseatica



Luego, el presidente de Alacat fue entrevistado por Cargo Report TV (ver nota en la página siguiente). Posteriormente, Solís fue recibido en Montevideo por Leonardo González, presidente de la Asociación Uruguaya de Agentes de Carga (Audaca). También, aprovecho la ocasión para visitar las instalaciones de Latinoamérica Air Cargo

(Laacc), la terminal de carga del aeropuerto de Carrasco que opera bajo el régimen de Aeropuerto Libre. Durante la reunión se abordaron temas relevantes sobre las oportunidades para mejorar la logística, utilizando a Uruguay como un hub logístico para la región Sur, tanto en importaciones como exportaciones de mercaderías.



Solís junto a Eduardo Botín, CEO de Hanseatica

## MOISÉS SOLÍS FLORES, PRESIDENTE DE ALACAT

# "La participación de la Argentina y los representantes de la Aaaci han sido trascendentales"



Moisés Solís entrevistado por Juan Carlos Ortega en el programa "CR Entrevistas y Noticias"

En su gira por el cono Sur como titular de la Federación, Solís Flores busca integrar y fortalecer la relación entre las asociaciones.

**E**l presidente de la Federación de Asociaciones Nacionales de Agentes de Carga y Operadores Logísticos Internacionales de América Latina y el Caribe, Alacat, Moisés Solís Flores, conversa con el periodista Juan Carlos Ortega en el programa Cargo Report Entrevistas, durante su visita a la sede de la Aaaci.

En el marco del proyecto "Alacat sin fronteras", Solís Flores viajó al cono Sur para fortalecer las relaciones con las asociaciones de Uruguay, Chile, Paraguay y Brasil, y pro-

mover la integración de la Federación.

"Somos una federación que integra 16 asociaciones con los objetivos de representar y defender a los agentes de carga y logística internacional, buscar la promoción y el reconocimiento de nuestra figura ante las autoridades, y la capacitación de nuestros socios", aclara Solís Flores.

Según el presidente de Alacat, "el agente de carga es a las mercancías lo que un agente de viajes es a un pasajero". Además, explica que el agente "diseña, planea, coordina dirige

y ejecuta todos los procesos de la cadena logística integrando todos los eslabones que en ella participa, desde transportistas, bodegas, líneas aéreas, marítimas, terrestres y ferroviarias, transporte multimodal, aduanas, seguros, cadenas de frío, mercancías peligrosas, carga proyectos, manejo de bienes sensibles, nuestro universo es muy amplio. Uno de los actores más importantes en este proceso son las aduanas y las autoridades vinculadas con nuestras funciones o con las actividades de los demás actores".

El motivo de su visita a Buenos Aires es parte del proyecto de "Alacat sin fronteras", que "busca integrar y fortalecer la relación entre nuestras asociaciones, promover esta fortaleza que tenemos como federación".

"Es la segunda vez que vengo de visita al cono Sur y el objetivo es seguir promoviendo lo que hemos estado haciendo en Alacat desde hace muchos años, con mis antecesores, es decir, todo el proyecto de expansión, de crecimiento, de reconocimiento, y de todas las actividades que hacemos no solo en la región sino como nos exponemos ante el resto de nuestros pares y de la industria logística", describe Solís.

Este año Alacat no tendrá su Congreso. Solís explica el motivo: "Apoyamos a nuestro asociado de Panamá que está organizando un encuentro junto con Federación Internacional de Asociaciones de Transitarios (Fiata), por eso este año no realizaremos el con-



greso, para no quitarles protagonismo".

Sin embargo, la Federación debe continuar con actividades de conexión, por lo tanto organizó un encuentro en Canadá, "Alacat conecta", para llevar una misión de agentes de carga vinculados con Canadá. Además, se llevará a cabo "Alacat day" en Panamá, para atraer a agentes de carga a asistir al encuentro que está organizando la asociación panameña en el Congreso de Fiata y mantener conexión con sus socios.

El próximo Congreso de Alacat tendrá lugar en mayo de 2025 en Madrid, con nuevas formas de generar actividades más proactivas.

Según Solís Flores, "las pandemias y las guerras afectan a nuestra actividad, pero no la paran, la logística nunca para. Afecta a toda la comunidad, los costos se elevan, generan una inflación generalizada y el acceso a los productos y los servicios se encarecen. Pero nuestra actividad nunca para, a veces algún sector se ve perjudicado. Por ejemplo, du-

rante la pandemia se perjudicaron los agentes relacionados con la industria automotriz, pero se beneficiaron los vinculados con la industria farmacéutica".

En Alacat hay un argentino, Jorge Heinermann, su vicepresidente segundo, además es chairman de la actividad aérea. "Orgullosamente es nuestro representante en el foro Alacat-Fiata, el primer latinoamericano y la primera entidad que toma la presidencia de este foro conjunto", expresa Solís.

"La participación de la Argentina y los representantes de la Aaaci han sido trascendentales, muy importantes. Hoy con la presencia de nuestro chairman, que sigue siendo chairman de la región de las Américas para FIATA, es un representante muy importante en estas entidades y en otras organizaciones mundiales como la Organización Mundial de Comercio, la Organización Mundial de Aduanas, y distintos foros. Junto con él y otros actores hicimos y hacemos historia en Alacat", concluye el presidente de la Federación. 🗨️

La entrevista completa se encuentra disponible en el canal de YouTube de la Aaaci:  
<https://www.youtube.com/@aaaci-arg>

## ENTREVISTA A MIGUEL PONCE

*"Hay que incentivar todos los acuerdos que la Argentina pueda firmar con otros países para colocar nuestras exportaciones"*



Miguel Ponce en el programa "CR Entrevistas y Noticias" en el canal de YouTube de la Aaaci

El director del Centro de Estudios de Comercio Exterior Siglo XXI analizó la situación económica de nuestro país y del contexto mundial. Asegura que la Argentina sufre un proceso de recesión con alta inflación, y que si bien este año tendrá una balanza comercial con saldo positivo, no será un superávit virtuoso.



Con amplios conocimientos sobre Economía, Miguel Ponce, ex subsecretario de Industria y Comercio, ex gerente de Relaciones Institucionales de la Cámara de Importadores de la República Argentina (CIRA), asesor, consultor y actual presidente del Centro de Estudios de Comercio Exterior Siglo XXI, habla con el periodista Juan Carlos Ortega en el programa Cargo Report Entrevistas y Noticias.

Según Ponce, la balanza comercial de este año podría llegar a 16 o 17 millones de dólares. "Es bueno porque los únicos dólares genuinos son los que salen del saldo positivo de la balanza comercial. Este año comenzó con un superávit, seguramente



a fin de año llegaría nominalmente a ser el más alto de la historia, un 15 o 20% más que en 2022, que fue de 7.800 millones de dólares. Los superávits más altos de la historia fueron el del 2011 y 2022", detalla.

Pero para Ponce, "no significa que será un superávit comercial virtuoso, porque más que deberse a una política exportadora exitosa, se producirá por caída de importaciones". Pronostica que van a caer



**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 4 of. E - B2804FUN  
Campana, Buenos Aires, Argentina  
Tel. +54 03489 424436 / 430834. Fax. +54 03489 430834

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

ALACAT IATA LESCHAC



**MIGUEL PONCE**  
**"EL TEMA DE LA DOLARIZACIÓN ES INCUMPLIBLE"**

bienes de consumo e insumos, "lo que indica que vamos a tener un año con caída de nivel de actividad, los bienes finales se van a vender menos y la industria sentirá la recesión. Creo que el presidente se equivoca porque no habrá

estanflación, sino redeflación, es decir, recesión con alta inflación. La inflación está bajando, pero seguimos con alta inflación, a nivel bimestre o a nivel mensual, tenemos la inflación más alta del mundo, y esto es muy grave".

Sin embargo, Ponce aclara que "si bien no vamos a tener una cosecha récord como se esperaba, el campo hará un aporte importante en las exportaciones. Y al terminarse el gasoducto y otras obras, podremos pasar de ser importadores







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

OFICINA CENTRAL |  
 Av. Del Libertador 8580 - Piso 13 D  
 (1429) Buenos Aires Argentina  
 Ph/Fax (+54 11) 5778-1812  
 e-mail: [acsa@acsasrl.com](mailto:acsa@acsasrl.com)

OFICINA EZEIZA |  
 Edificio Centro de Despachantes  
 Oficina 2  
 Ph/Fax: (+54 11) 5480-2729  
[www.acsa-cargo.com](http://www.acsa-cargo.com)




*de energía a exportadores de energía. Por eso es muy importantes que las inversiones en Vaca Muerta y el gasoducto del Norte no se detengan".*

Según Ponce, la infraestructura es fundamental, porque sin las obras necesarias aumentan los costos y no hay competitividad.

Por otro lado, Ponce analiza nuestras relaciones comerciales. *"Con Chile siempre tuvimos superávit de más de 1.000 millones de dólares en el intercambio comercial, sin importar los gobiernos. En cambio, con Brasil, China, EEUU y la Unión Europea, nuestros principales actores comerciales, nuestra balanza comercial es negativa. Deberíamos desideologizar nuestros vínculos diplomáticos para no perjudicar nuestras relaciones comerciales y económicas",* afirma.

Con respecto al acuerdo entre el Mercosur y la Unión Europea, Ponce advierte que existe una reacción negativa por parte de algunos europeos, especialmente Francia. Reconoce que el país galo protege a sus productores agropecuarios, especialmente por una tradición, que se implementó en la hambruna que se generó después de la primera guerra mundial, una política de estado de soberanía alimentaria, por eso subvencionan toda su producción local. *"Los gobier-*

*nos son respetuosos de esa tradición, por eso usan como excusa para arancelaria de la trazabilidad del carbono para impedir el acuerdo e impedir la competencia con nuestra producción",* señala.

Ponce considera que *"el proceso de globalización está en debate porque comienzan a aparecer políticas nacionalistas, si llega a ganar Donald Trump en los EEUU esto se va a profundizar".* A su vez, indica que *"el vínculo con China tiene su dificultad en términos hegemónicos, los chinos a raíz de las prohibiciones implementadas por el gobierno de Joe Biden están desarrollando el 5 G, es decir, informática comunicacional de quinta generación".*

Asimismo, afirma que *"hay que incentivar todos los acuerdos que la Argentina pueda firmar con otros países para que colocar nuestras exportaciones y que hay que fortalecer el Mercosur, especialmente nuestras relaciones con Brasil".*

Por otra parte, advierte que debido a la guerra entre Ucrania y Rusia, el mundo desarrollado habla de la transformación energética, *"y nosotros tenemos condiciones, especialmente por las reservas de litio. De las únicas terminales automotrices de Latinoamérica, ubicadas en México, Brasil y la Argentina, nuestro país es el único que tiene litio. Por lo tan-*

*to, podemos estar a la cabeza de la construcción del auto eléctrico, es decir sumar valor agregado",* aclara.

Con respecto a las importaciones, Ponce asegura que a pesar de la eliminación del SIRA (Sistema de Importación de la República Argentina), aún es difícil importar. *"Cuando terminó el gobierno anterior teníamos dos grandes problemas el stock, el endeudamiento, y el flujo, la posibilidad de ingresar al MULC (Mercado Único Libre de Cambio). El nuevo gobierno trató de resolver los dos problemas al mismo tiempo. El tema del stock lo resolvió con el Bopreal (Bono para la reconstrucción de una Argentina Libre)".*

A su vez, señala que *"hay un esfuerzo importador importante, porque al bajar el riesgo país, las empresas pueden volver al crédito. Las empresas que aún no consiguen el dólar oficial, pudieron achicar la brecha".*

Finalmente, advierte que *"hay que plantear la necesidad de eliminar los derechos de exportación, porque impiden que el excedente se vuelque a la inversión, especialmente a las manufacturas de origen industrial (MOI), pero reconozco que con los números de la macro no veo esto como inminente. Nuestros productos pierden competitividad por la carga impositiva".*🔗



**TRANSPORTES UNIVERSALES S.A.**

Despacho de Aduana | Logística Integral.

**53 años**  
1971 - 2024

*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.

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



**TRANSPORTES UNIVERSALES S.A.**

Despacho de Aduana | Logística Integral.

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

**Más información:**

[tusa@tusa.com.ar](mailto:tusa@tusa.com.ar)

Tel: +5411 5277 3100

Fax: +5411 4331 3440



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



**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.**



DIFICULTADES ANTE LA FALTA DE DRAGADO  
Y MANTENIMIENTO GENERAL

# Incertidumbre por la postergada licitación de la Hidrovía



La Vía Navegable Troncal (VNT), conocida como la Hidrovía Paraná-Paraguay, es un corredor natural de transporte fluvial de más de 3.400 kilómetros de largo, que se extiende a través de los ríos Paraná y Paraguay, y permite la navegación continua entre los puertos de la Argentina, Brasil, Bolivia Paraguay y Uruguay.

En 1975, la Argentina decidió concesionar la VNT para el dragado y balizamiento a la empresa belga Jan De Nul, en sociedad con el consorcio argentino Emepa S.A, que ganó la licitación por ser la que menos peaje estaba dispuesta a cobrar.

Después de 26 años, y cuatro prorrogas (1997, 2002, 2005 y 2010), el 30 de abril de 2021, al finalizar la concesión a cargo de una empresa que gozaba de buena reputación de parte de los usuarios y sin haber tenido mayores problemas con este sistema privado y autofinanciado, se esperaba que se llamara a una nueva licitación. Pero el gobierno de Alberto Fernández decidió que el Estado administrara la VNT hasta que se llamara a una nueva licitación, que en un principio iba a ser en 90 días. La Administración General de Puertos (AGP) se hizo cargo del tramo argentino, quién prorrogó los contratos de Jan De Nul para dragar (con el nuevo nombre de Compañía Sudamericana de

Dragado), y Emepa, para las tareas de balizamiento.

Por aquel entonces se generó un amplio debate que incluyó a sindicalistas, puertos, provincias y empresas, ya que se trata de un negocio que mueve alrededor de 200 millones de dólares anuales en concepto de cobro de peajes. También hubo fuertes disidencias en el oficialismo, ya que el presidente de la Nación, Alberto Fernández, aseguraba que no se iba a estatizar, mientras que el gobernador de la provincia de Buenos Aires, Axel Kicilloff, señalaba que "el Estado tiene que tener el control, la fiscalización y el cobro de los peajes, no puede quedar a la decisión de un privado".

Fueron muchas las voces que aseguraban que el Estado estaba en condiciones de llevar adelante este importante negocio, pero que, fundamentalmente, el país tenía la oportunidad de controlar el comercio exterior y frenar los millones de dólares que se escapaban por evasión, subfacturación y contrabando, y además recaudar en el corto plazo los fondos necesarios para hacer frente a las urgencias.

Un visión que contrasta con la realidad de hoy, ya que la propia AGP informó en octubre pasado, que tuvo ingresos por U\$S 17.000.00 y egresos por U\$S 17.872.000 en el mismo mes.



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





## Historia y evolución de la Hidrovía

En 1969, la Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay firmaron en Brasilia el Tratado de la Cuenca del Plata, a través del cual se acordó promover programas, estudios y obras en áreas de interés común y la adopción de medidas para fomentar la navegación fluvial.

Dieciocho años más tarde (1987), en Santa Cruz de la Sierra (Bolivia), los cancilleres de los países de la Cuenca del Plata aprobaron la Resolución N° 210 y declararon de interés prioritario el desarrollo del sistema Paraguay-Paraná.

Al año siguiente, los ministros de Transporte y Obras Públicas de los Estados miembros se reunieron en Campo Grande (Brasil), dando lugar al "Primer Encuentro Internacional para el Desarrollo de la Hidrovía Paraná-Paraguay". El objetivo fue identificar las opciones más adecuadas para el desarrollo de la Hidrovía, como corredor de transporte regional y como columna vertebral de una futura integración.

En 1989, durante la XIX Reunión de Cancilleres de la Cuenca del Plata, el Programa Hidrovía Paraguay-Paraná fue incorporado al sistema del Tratado de la Cuenca del Plata. Se creó también el Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná (CIH), que es el ór-

gano del Sistema del Tratado de la Cuenca del Plata encargado de coordinar, proponer, promover, evaluar, definir y ejecutar las acciones identificadas por los Estados miembros respecto al Programa Hidrovía Paraguay-Paraná (Puerto de Cáceres - Puerto de Nueva Palmira). Además se ocupa de gestionar y negociar, previa anuencia de las autoridades nacionales pertinentes de cada país, acuerdos de cooperación técnica y suscribir aquellos no reembolsables para el desarrollo de un sistema eficiente de transporte fluvial, constituyéndose en el foro de entendimiento para los asuntos relacionados con este tema.

## Importante autopista fluvial

La denominada Hidrovía (el nombre técnico es Sistema de Navegación Troncal SNT), es una importante autopista fluvial que recorre 3.442 kilómetros y conecta a cinco países (Brasil, Bolivia, Paraguay, Uruguay y la Argentina), e involucra a las provincias de Chaco, Formosa, Corrientes, Misiones, Santa Fe, Entre Ríos y Buenos Aires.

La vía fluvial forma parte de un inmenso sistema hídrico denominado "Cuenca del Plata", que comprende a una vasta región de algo más de





tres millones de kilómetros cuadrados de superficie, cuyas aguas superficiales descargan en el Río de la Plata.

La cuenca se abre en forma de abanico a partir de la desembocadura del mencionado río, desplegándose dentro de la jurisdicción de cinco países. Abarcan gran parte del sur, del sudoeste y del centro-oeste de Brasil, el sudoeste de Bolivia; gran parte de Uruguay; todo el Paraguay y casi todo el norte, la Mesopotamia y la pampa húmeda de la Argentina.

Constituye una de las reservas hídricas más importantes del globo y, por su extensión, es la segunda después de la amazónica en Sudamérica, en cuya área se concentra una importante actividad económica y la mayor densidad de población. Se estima que por año circulan alrededor de 6.000 barcos con granos y derivados, contenedores y autos, que significan más de 70 mil millones de dólares para nuestro país.

### Alerta por la bajante del río

A pesar de que las lluvias de marzo mejoraron el caudal del río, existe un estado de alerta por una nueva bajante, que como se recordará, tuvo el pico máximo a mediados del 2021. A eso se le agrega la falta de dragado y el mantenimiento

general de la vía navegable, según las expresiones de la Asociación Civil de Prácticos de la República Argentina.

Sin embargo, desde el Gobierno aseguran que la autopista tiene el mantenimiento adecuado en cuanto a dragado, balizamiento y registro hidrométrico, y que se realizan permanentemente las tareas necesarias para garantizar la seguridad de la navegación. [🔗](#)

### Designan al nuevo subsecretario

A mediados de marzo finalmente fue cubierto el estratégico cargo de subsecretario de Puertos y Vías Navegables de la Nación por Pablo Martín Piccirilli, quien tiene una sólida trayectoria en el sector de transporte y logística.



El flamante funcionario será el encargado de llevar adelante la privatización de la Hidrovía, además de las concesiones en el Puerto Buenos Aires y la política de cabotaje nacional.

15° Exposición Internacional de Equipamiento, Tecnología y Soluciones para la Logística, el Flujo de Información y la Cadena de Abastecimiento



# EXPO LOGISTI-K

Logística y movimiento de mercaderías

**13 al 15  
AGOSTO 24**

**La Rural** • Buenos Aires - Argentina



[www.expologisti-k.com.ar](http://www.expologisti-k.com.ar)

Sponsors



Patrocina



Auspicia



Apoyo internacional



EN PARALELO





See you in **TORONTO**  
[www.alacat.org](http://www.alacat.org)

**VENUE:** WESTIN TORONTO AIRPORT HOTEL 950 DIXON RD, TORONTO, ONTARIO  
**ORGANIZERS:** ALACAT & CIFFA  
**QUORUM:** + 50 LATIN AMERICAN ATTENDEES \*

**DATE:**  
APRIL 22 - 24, 2024  
\*Exclusive for  
ALACAT members  
Freight Forwarders

ALACAT SIN FRONTERAS

# CIFFA celebra su 75º aniversario



Ambas instituciones reúnen a sus asociados para reflexionar sobre la nueva cadena global mundial de suministros.



La próxima reunión de la Federación de Asociaciones Nacionales de Agentes de Carga y Operadores Logísticos Internacionales de América Latina y el Caribe (Alacat) Sin Fronteras 2024 se realizará entre el 22 y el 24 de abril, en Toronto, Canadá, conjuntamente con la celebración del 75º aniversario de Canadian International Freight Forwarders Association (CIFFA).

En el encuentro los líderes del sector podrán comprender mejor las oportunidades y los riesgos de la nueva cadena mundial global de suministros, como así también compartir pensamientos sobre la evolución del movimiento de bienes e interactuar con los oradores sobre temas innovadores.

La historia de Alacat comenzó hace 41 años con la celebración de su primer congreso internacional. Actualmente, la Federación contiene asociaciones nacionales de 16 países, las cuales reúnen más de 2.000 miembros. Tiene importantes vinculaciones con organizaciones locales, regionales e internacionales, como IATA, Uncitral, ICAO, Unctad, ELA, WCO, ICC, World Free Zones, Feteia, Comalep, OMC, Zonas Francas, Ascame, Consorci ZF Barcelona,

Foromadcargo, AFFA, ALADI, Transit 41, entre otras. Alacat es Federación de América Latina mejor representada y posicionada, su compromiso es asegurar la obtención de servicios y beneficios a través de las negociaciones que realiza la institución con compañías, organizaciones y autoridades internacionales. Su lema es "Juntos somos más fuertes"

Por su parte, CIFFA (Canadian International Freight Forwarders Association) celebra su 75º aniversario, un momento especial para guardar con orgullo su rol importante en el movimiento de bienes, reflexionar y mirar hacia el futuro.

Con su lema "Liderando el camino hacia adelante", desde su fundación en 1949, CIFFA juega un papel esencial en la formación de la industria logística en Canadá.

A los transportistas e importadores, la Asociación les provee una lista de compañías altamente profesionales que operan usando las condiciones comerciales estándar de CIFFA.

Asu vez, a los proveedores de bienes y servicios y a los transportistas de todas las modalidades, la Asociación le facilita el acceso a más de 300 miembros regulares. [🔗](#)

ACTUALIDAD

LA AAC ESTUDIA LAS FORMAS DE MEJORAR LA RED VIAL

*"Se desconoce la  
extensión y el estado de  
los caminos rurales"*

---

Por Alejo González Prandi y Eduardo Pérez



**L**a red terciaria de caminos reviste importancia para el agro, debido a que es la primera vía con la que los productores hacen contacto para sacar sus existencias hacia los mercados. Sin embargo, se desconoce con certeza cuántos kilómetros cubren esas vías y el estado en que se encuentran.

"Los caminos rurales son importantísimos, porque son el origen, por donde sale la producción de la Argentina. No está muy claro quién los mantiene, pero sabemos que **hay que hacer una buena gestión, un buen diseño de esos caminos rurales con perfiles de ingeniería y no sólo pasar una moto niveladora**", explicó Emma Albrieu, presidenta de la Asociación Argentina de Carreteras (AAC).

Albrieu, primera mujer que preside la entidad que, desde hace 71 años estudia las formas de mejorar la red vial nacional, y vicepresidenta de la Asociación Mundial de Carreteras (PIARC, por las siglas en inglés de Permanent International Association of Road Congresses), consideró: "Es un muy buen momento para ha-



La presidenta de la AAC habla sobre la preocupante situación de los caminos rurales

blar sobre ellos, cuando parece que no va a haber la gran obra pública que requiere la Argentina, pero podemos hacer mucho en caminos rurales, que son **por dónde sale lo que después se distribuye a toda la red**".

Recordó que "en 1974 se hizo el primer simposio de caminos rurales en la Argentina, en Entre Ríos, y se sancionó una ley de fomento a caminos agrícolas, que dejó de estar vigente en 19773. Sin embargo, aclaró: "La Asociación siguió trabajando en el tema rurales. Por eso en septiembre, en Paraná, se realizará el Quinto Congreso Argentino de Caminos Rurales".

En cuanto a los desafíos sobre la red terciaria, sostuvo: "Hay que buscar la zona con mayor demanda –en eso el INTA nos puede ayudar–, y cuál es la más vulnerable respecto del régimen de lluvias y demás. En base a eso, **hacer un plan**. Porque **no es sólo hacer un buen alcantarillado**. El desafío es dar soluciones a sus problemas y ver la manera que se mantiene adecuadamente en el tiempo".

"La Asociación tiene los recursos técnicos, como resolver cuestiones de manuales, buenas prácticas, estabilización o mantenimiento de suelos". También hay provincias que lo



**La presidenta de la Asociación Argentina de Carreteras repasó las necesidades de la red vial, una infraestructura clave para la calidad de vida y para el comercio nacional e internacional.**



tienen muy bien estudiado, como Buenos Aires, Córdoba o Santa Fe. Pero nunca es suficiente, porque cada vez se amplía más la producción, por lo que hay más demanda y no tenemos datos de tránsito", lamentó Albrieu.

### La situación de la red

En esa línea, recalcó que "en cuanto a la longitud de la de la red vial terciaria, **algunos hablan de 350.000 y otros de 400.000 kilómetros**. El dato surgió del Primer Congreso Argentino de Caminos Rurales que se realizó en 1995 en Mar del Plata, en el que estuvieron presentes todas las provincias y se llegó a ese número, que es más o menos variable, porque no hay un inventario como el de la red nacio-

nal o de las redes provinciales pavimentadas".

La directiva agregó: "Hay que establecer el estado de los caminos rurales. Son 400.000 kilómetros. El problema de la Argentina es que es muy extensa, con poca población y poco tránsito y eso hace muy difícil la gestión de mantenimiento de esas vías".

Además, descartó la posibilidad de establecer **un plan nacional único**, ya que "la problemática es bien distinta, porque la geografía es diversa y la geomorfología de los suelos es muy diferente. No es lo mismo un suelo en Entre Ríos, que es malísimo, con muchísima lluvia y con problemas para sacar la producción de la leche, que el de La Rioja, que es más arenoso".

**"Tendríamos que trabajar por regiones y por problemáticas** y después buscar la gestión que, de acuerdo con el lugar y según la producción, sea más eficiente", completó y acotó: "Estamos trabajando con el INTA para firmar un convenio. Ellos que están haciendo un relevamiento de la producción y tienen casos piloto para extrapolarse. Pero **hay situaciones que nos exceden ampliamente, como los canales clandestinos**, en lo que sólo podemos dar una opinión técnica".

Más allá de lo que estas rutas representan para el agro, la directiva afirmó que, para la AAC, **"el camino rural es mucho más que una vía para transportar produc-**





tos, es una forma en que la gente puede llegar a los hospitales y a las escuelas.

Tienen una función social importantísima para quienes viven cerca de la producción, estén vinculados con ella o no. Por esa razón **deben ser mantenidos**, porque si se cortan, los chicos no van a la escuela, los enfermos no llegan a los hospitales y la gente no puede ir a trabajar".

Sin embargo, aclaró, que cada camino tiene una situación diferente, "porque hay algunos que son provinciales, otros municipales, mixtos y también divididos. En general, los provinciales están bien codificados en una especie de inventario que facilitan su mantenimiento. Pero esto no ocurre con los 400.000 kilómetros de la red".

### La inversión

En otro sentido, Albrieu indicó que a la Asociación le "preocupa la inversión en infraestructura vial y, cualquiera sea la forma de financiamiento, somos conscientes de que es imprescindible. No sólo, en algunos casos, para ampliar la capacidad de la red, sino fundamentalmente para mantener el activo vial que tiene hoy la Argentina".

"Si se considera la infraestructura, los pavimentos, todo lo que es la red, su valor es muy alto y es necesario calcularlo para tenerlo bien consciente, porque **no se trata sólo de construir rutas nuevas, sino de mantenerlas**. Eso es insoslayable. Puede ser con financiamiento privado, mixto u otro, pero la red vial argenti-

na necesita ser mantenida y, en algunos casos, hace falta crear capacidad", destacó.

La dirigente reconoció que "la situación económica es crítica, pero esto pasó en la década de los noventa, cuando la red de caminos estaba en muy mal estado y se concesionó. Se generaron corredores viales con distintas experiencias y se hicieron obras, algunas muy exitosas, como los accesos a Buenos Aires". Reconoció que "en una situación de crisis económica hay que priorizar el mantenimiento y, por la falta de presupuesto, elegir muy bien dónde ampliar la capacidad. En primera instancia, **nos tenemos que concentrar en conservar la red vial y, si mejora la situación, en desarrollar la infraestructura**". [🔗](#)



## Programación cursos AAACI 2024

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**  
**Mercancías Peligrosas Vía Aérea**

**Básico**  
**Mercancías Peligrosas Vía Aérea**  
**Categoría 3**

**Básico**  
**Mercaderías Peligrosas Vía Marítima**

**Básico de Carga Aérea**

**Refresco**  
**Mercancías Peligrosas Vía Aérea**

**Básico**  
**Mercancías Peligrosas Vía Aérea**  
**Categoría 6**

**Refresco**  
**Mercancías Peligrosas Vía Marítima**

**Carga Marítima y Multimodal**

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](mailto:aaaci@aaaci.org.ar) • Web: [www.aaaci.org.ar](http://www.aaaci.org.ar)



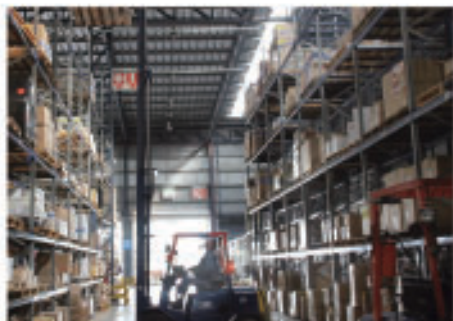
Av. Pte. Roque Sáenz Peña 740 - Piso 1º  
C1035AAP Buenos Aires - República Argentina  
Tel/Fax: (54-11) 4394-4482 (Líneas Rotativas)  
[contacto@cera.org.ar](mailto:contacto@cera.org.ar) / [www.cera.org.ar](http://www.cera.org.ar)

**MERCOEX: Consejo de Comercio Exterior del MERCOSUR - Sección Argentina**



# 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.



## Reunión en Cancillería

Luego de la charla entre el presidente de la Aaaci, Germán Raña, y la canciller Diana Mondino, en la presentación del *Plan Comercial, Inversiones y Desarrollo de Mercados Externos 2024*, diseñado por el Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto, **y por recomendación de la funcionaria**, se acordó la reunión solicitada con Ramiro Hernán Velloso, subsecretario de Promoción de las Exportaciones.

En el encuentro, que se llevó a cabo el 26 de marzo, el presidente Germán Raña y el vicepresidente Gustavo Navone destacaron la importancia que tiene el trabajo de Cancillería en la promoción de las exportaciones, pero advirtieron que su accionar es opacado por los serios inconvenientes que tienen los agentes de carga para poder pagar los fletes de exportación marítimos y terrestres. El problema se debe a la norma actual que establece que solo se pueden pagar dichos fletes al exterior 30 días después del arribo del medio de transporte a su destino, algo que es prácticamente imposible ya que el transportista necesita tener cancelado el flete para liberar la carga en destino. El funcionario de Cancillería entendió el problema y se comprometió a apoyar el pedido de la Aaaci al Banco Central (BCRA) para tratar esta norma.



Germán Raña y Diana Mondino

Al margen de la buena predisposición de la Cancillería, la Asociación volvió a presentar la nota al BCRA insistiendo sobre este punto, que tiene a mal traer a los agentes de carga.

Para publicar en



# CARGO REPORT

comunicarse con **Juan Carlos Ortega:**

 [jc.ortega@outlook.com](mailto:jc.ortega@outlook.com)

 **15-4916-1009**

El próximo número aparece el **15 de junio**  
Cierre de recepción de avisos: **20 demayo**

## Visita a Exolgan



Con el objetivo de dar a conocer el funcionamiento de la terminal de Exolgan, tanto en la parte operativa como comercial, directivos de la Aaaci fueron invitados el jueves 4 de abril a una charla y recorrida por las instalaciones.

Los miembros de la Comisión Directiva fueron recibidos por el director comercial, Roberto Triay, el gerente de cuentas, Marcelo Caballero; por la gerente comercial de Cargo Solutions, Magdalena Riani, y la jefa comercial Gabriela Argul, quien se encargó de la recorrida por la planta.

Cabe señalar, que la terminal de contenedores Exolgan, la más importante del país, cuenta con unos 500 empleados, y que, sumados a las otras dos empresas del grupo, Exo Logística y LPI, tienen un personal de alrededor de 3.000 trabajadores.

Los directivos del grupo se comprometieron a realizar una charla en las instalaciones de la Aaaci, y abrieron las puertas para futuras visitas a la planta para grupos de 8 a 10 socios de la Asociación.

## Reunión en la Aduana

El 25 de marzo se realizó la primera reunión entre la Aaaci y autoridades de la Dirección General de Aduanas (DGA), con el fin de comenzar con la mesa de trabajo para poder llevar adelante la digitalización definitiva del proceso de la presentación de la IAM (Información Anticipada Marítima) y su posterior eliminación de la presentación del OM744 (Carpeta Rosa), tema que la Asociación reclama desde hace tiempo.

Tras haber intercambiado ideas entre ambas partes, se llegó a la conclusión que la IAM tiene inconvenientes para su cumpli-



miento. Por lo que se definió coordinar una próxima reunión a confirmar, para que tanto la Aaaci como la DGA puedan plantear posibles soluciones. También se acordó que la Aduana realice charlas explicativas en la Asociación, fundamentalmente en promocionar

la adhesión del Operador Económico Autorizado (OEA), ya que hasta el momento no hay participantes en el país. En el encuentro, la Aaaci estuvo representada por su presidente Germán Raña, la tesorera Verónica Mairosser y el secretario Eduardo Petetta.

## Semana Comex 2024 en Santa Fe

En la semana del 2 al 4 de octubre de 2024 se realizará la 12ª Semana Comex, organizada por el gobierno de la provincia de Santa Fe, a través de la Secretaría de Comercio Exterior y la Agencia Santa Fe Global; la Agencia de Cooperación, Inversiones y Comercio Exterior (ACICE) de la Municipalidad de Santa Fe de la Vera Cruz; la Cámara Argentina de Comercio (CAC), y la Cámara de Comercio Exterior de Santa Fe (CaCESFe).

Este encuentro es un ejemplo contundente de cómo llevar a cabo exitosas actividades de gestión público-privada de manera ininterrumpida.



Además de las clases magistrales de notables expositores, las rondas de negocios, el diálogo con especialistas e idóneos en comercio internacional, este año

se agregará una **exposición alimentaria**, que pretende convocar a la industria de ese sector en la imponente Estación Belgrano de Santa Fe Capital.

## Creció la deuda por importaciones

La deuda por importaciones se incrementó en US\$ 9.470 millones desde diciembre del año pasado y febrero de 2024, producto de la decisión del Banco Central de postergar efectivamente la cancelación.

"Entre diciembre de 2023 y febrero de este año, el Banco Central compró en el mercado cambiario US\$ 7.714 millones. El mecanismo que posibilitó el atesoramiento de divisas fue, principalmente, el aplazamiento del pago de importaciones o, en otras palabras, la generación de nueva deuda comercial", señaló un informe de la consultora Analytica.

En el período en estudio las compras externas devengadas alcanzaron los US\$ 12.949 millones mientras que las efectivamente pagadas totalizaron US\$ 3.479 millones. Las cifras dan cuenta de una brecha de US\$ 9.470 millones, deuda comercial que comenzará a regularizarse en los próximos meses.

## Incentivos para el financiamiento de las MiPymes

El Banco Central de la República Argentina (BCRA) anunció un nuevo esquema normativo de incentivos para fomentar el financiamiento a las Micro, Pequeñas y Medianas Empresas (MiPyMEs) en el país para simplificar y normalizar la regulación en materia de asistencia crediticia.

El nuevo sistema, denominado Cupo MiPyME Mínimo, que entrará en vigencia a partir de abril de 2024, establece que las entidades financieras podrán beneficiarse de reducciones en sus requisitos de efectivo mínimo (encajes) siempre y cuando el saldo promedio de sus financiaciones a MiPyMEs alcance al menos el 7,5% de sus depósitos del sector privado no financiero en pesos.

## Seminario de IA en Aiera



La Asociación de Importadores y Exportadores de la República Argentina (Aiera) invita a participar del seminario *Inteligencia artificial (IA) aplicada a las exportaciones*, a dictarse el 18 de abril, desde las 11 a las 13.

La propuesta incluye analizar y comprender la aplicación de IA en función de las operaciones de exportación en el marco del comercio exterior.

El disertante será el Dr. Daniel Iglesias.

Para informes e inscripción, llamar al 4342-0010 / 0018 o enviar un email a [capacitacion@aiera.org.ar](mailto:capacitacion@aiera.org.ar)

## Los costos del transporte subieron 38,7% en 2024

Durante marzo, los costos del autotransporte de carga subieron un 6,41% y, de esta forma, el acumulado en el primer trimestre alcanzó un 38,7%. Por su parte, la actividad registró una caída en torno al 40%.

El acumulado interanual alcanzó así un 302%.

En cuanto a los 5 meses que comprenden hasta el momento la actual gestión, se registró un aumento en torno al 104,65%.

Los datos se desprenden del Índice de Costos de Transporte (ICT) de la Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (FADEEAC), que mide 11 rubros que impactan en la actividad y es auditado por la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Buenos Aires (UBA).

## Curso de carga de proyecto

Future Events impartirá el 23 y 25 de abril el curso Carga de Proyecto dirigido a empresas de freightforwarders; terminales portuarios; transportistas terrestres; encargados de comercio exterior, empresas de seguros, surveyor, etc.

El programa tiene una modalidad mixta, se utilizará una plataforma de capacitación a distancia, donde se encontrará el material de estudio y adicionalmente se realizarán dos video conferencias entre las 18:00 y 20:00 horas de Chile.

Para más información visitar [www.future-events.cl](http://www.future-events.cl)

o contactarse a:

[contacto@future-events.cl](mailto:contacto@future-events.cl)

o al tel: +56954312499.

## Las exportaciones alcanzarían a U\$S 81.000 millones

**Las exportaciones argentinas alcanzarían los US\$ 81.000 millones en 2024, tras despejarse la incertidumbre por la sequía que amenazó en las primeras semanas del verano.**

En tanto, las importaciones se ubicarían en US\$ 66.000 millones producto generando un saldo a favor de US\$ 15.000 millones.

Así se desprende de un informe realizado por la consultora LCG tras los datos de comercio exterior correspondientes a febrero.

### Hapag-Lloyd aumenta las tarifas de flete



La naviera alemana Hapag-Lloyd anunció un próximo aumento general de tarifas (GRI) que se aplicará a los envíos desde Asia a la costa oeste de América Latina, México, el Caribe, América Central y la costa este de América Latina para carga transportada en 20' y contenedores secos de 40', así como equipos High Cube y contenedores frigoríficos de 40' no operativos.

Este GRI entrará en vigor a partir del 8 de abril para todos los destinos y el 28 de abril para Puerto Rico e Islas Vírgenes y permanecerá vigente hasta nuevo aviso.

Los detalles del aumento de Hapag-Lloyd se detallan a continuación:

Contenedor Seco de 20': .....	US\$ 1.000
Contenedor Seco de 40': .....	US\$ 1.000
Contenedor High Cube de 40': .....	US\$ 1.000
Contenedor frigorífico de 40' no operativo: .....	US\$ 1.000

### Récord de exportaciones de carne vacuna

Mientras el consumo interno decrece por la crisis económica, en febrero las exportaciones de carne vacuna de la Argentina experimentaron un aumento del 25,68% con respecto al mismo mes de 2023. De esta forma, se llegó a un total de 82.548 toneladas de res con hueso y se superó una marca máxima que tenía 57 años de antigüedad.

Según el informe elaborado por la Coordinación de Análisis Pecuario, en base a datos del Senasa, DNCCA e INDEC, esto demuestra "una tendencia de crecimiento sostenido en las



exportaciones de carne vacuna, impulsada por un cambio de

política implementado por el Gobierno Nacional".



# 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**

# INDICE DE ANUNCIANTES

Agradecemos a los socios y empresas que, con su participación, hacen posible la realización de esta publicación:



Pág. 24



Pág. 33



**Assekuransa**

Pág. 3 y Ctpa.



**Banco de Comercio**

Pág. 14



CAMARA DE EXPORTADORES DE LA REPUBLICA ARGENTINA

Pág. 40



Pág. 23



**INTERNATIONAL TRADE LOGISTICS**

A member of PSA GROUP



**EXOLGAN**

CONTAINER TERMINAL

Pág. 27



**EXPO LOGISTI-K**



**EXPO TRANSPORTE**

CAMIONES - BUSES - UTURARIOS

Pág. 32

**GLOBE AIRCARGO**

BY ECSGROUP

Pág. 6



**Hanseatica**

Compañía de Seguros S.A.

Pág. 7

**KipinToch**

Ret. Tapa



**Lakaut**

Pág. 2



**Mymtec**

sistemas

Pág. 15



**GRUPO SELSA**

Pág. 29



Pág. 17



**Terminal de Cargas Argentina**

Aeropuertos Argentina 2000

Pág. 41



**TRACAM**

SOLUCIONES DE LOGISTICA INTERNACIONAL

Pág. 11



**TRANSPORTES UNIVERSALES S.A.**

Despacho de Aduana | Logística Integral.

Pág. 26



**Assekuransa**

LA SOLUCIÓN PARA ESTAR **BIEN ASEGURADOS**

Seguro de Transporte de Mercancías | Caucciones y Garantías IATA



¡Contactáanos, nos encanta atender tus consultas!  
+54 9 116991 1323 | [www.assekuransa.com](http://www.assekuransa.com)



[www.ssn.gov.ar](http://www.ssn.gov.ar)  
0800-666-8400  
N° de Inscripción SSN: 771