

ASOCIACION ARGENTINA DE AGENTES DE CARGA INTERNACIONAL

aaaci

Nº 161 - Septiembre/Octubre 2024

CARGO REPORT

Revista de la Asociación Argentina de Agentes de Carga Internacional

FIATA
WORLD CONGRESS
THE GREAT CONNECTION



Panamá
ALACAT
DAY



Cámara Argentina de
Comercio y Servicios



ESPACIO DE DIALOGO



ADUANA

SCANEE EL QR PARA
ACCEDER A LA WEB DE LA AAACI



FOROS LOCALES Y ENCUENTROS INTERNACIONALES

Activa participación de la Aaaci



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

La Aaaci presente en encuentros internacionales relevantes

Estamos frente a un nuevo número de Cargo Report, muchos temas siguen presentes, aunque lentamente otros se regularizan y facilitan las operaciones de comercio exterior. Lamentablemente, el pago de los fletes aún está pendiente de regularizarse, lo que genera un encarecimiento de nuestras exportaciones y una importante reducción en los servicios. Todavía no es posible pagar los fletes al momento de su prestación efectiva, y la espera es de treinta días.

Durante este corto periodo, hemos participado de varios encuentros de suma importancia para nuestra actividad global. En Expologisti-K, con la Cámara de Comercio Internacional (ICC) e invitados por la Cámara Argentina de Comercio (CAC), la Aaaci disertó en una conferencia sobre Digitalización 4.0 y eliminación del papel en toda la cadena logística, en apoyo a la industria verde. Además, la Asociación estuvo presente en la reunión anual de la Federación de Asociaciones Nacionales de Agentes de Carga y Operadores Logísticos Internacionales de América Latina y el Caribe (Alacat) y el Congreso de la La Federación Internacional de Asociaciones de Transitarios (Fiata) en Panamá.

Finalmente, la Aaaci asistió al encuentro anual del Regional Joint Council entre la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) y las asociaciones miembros de la región, en Miami. Todas actividades promueven el ingreso de las operaciones logísticas globales a la nueva era de la digitalización y la inteligencia artificial, promoviendo mayor simplicidad, control sobre cada operación, facilidades operativas, reducción del transit time y los costos. Todo está en favor de mayor productividad y competitividad de nuestros productos.

En esta entrega podrán encontrar notas de color y propuestas para esta nueva etapa de nuestro país, no solo en la simplificación y facilitación de los procesos, sino que también en la implementación de procesos como la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE), que seguramente en el corto plazo podremos ver cómo mejoran nuestras posibilidades productivas y competitivas. Nuestra industria siempre apoyará estos cambios en favor del comercio y la eficiencia operativa, con la capacitación como uno de los pilares centrales de cada implementación.

Ya estamos acercándonos a la última etapa de este año y con mucho optimismo y alegría queremos invitarlos a nuestra cena de fin de año, para celebrar todas las mejoras que estamos experimentando y que nos permiten visualizar un futuro de crecimiento y desarrollo productivo, del que todos seremos parte. Los invitamos a leer este nuevo número y los esperamos para el próximo. [🔗](#)



Assekuransa

Si para vos es importante,
nosotros lo aseguramos



Contactanos, ¡nos encanta atender tus consultas!
11 5254-5254 | www.assekuransa.com

OSSN www.ssn.gov.ar
Organismo de Supervisión de Seguros 0800-666-8400
N° de Inscripción SSN 771

Lakaut

PSAD1 Digitalización y Guarda

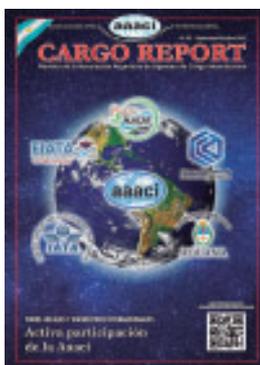
- ▶ DIGITALIZACIÓN Y GUARDA DOCUMENTAL
- ▶ GESTIÓN EFICIENTE EN NUESTRO SISTEMA INTEGRAL SRD COMEX
- ▶ ACCESO GRATUITO A LA FIRMA DIGITAL
- ▶ ACCESO AL SISTEMA MARIA DE FORMA REMOTA CON SIM HUB
- ▶ ENVÍO GRATUITO DE DOCUMENTACIÓN CABA/EZEIZA
- ▶ GENERACIÓN DE GUÍAS Y REPORTES DIGITALES
- ▶ NOMENCLADOR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



CONTACTANOS

-  www.lakaut.com.ar
-  0800-122-PSAD (7723)
0810-122-7723 Desde el interior
-  atencionalcliente@lakaut.com.ar





Nº 161 - Sept/Oct 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

Escribe en esta edición:

Alejandro Vicchi

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

NOTAS DE TAPA

FIATA, ALACAT e IATA

Encuentros internacionales relevantes para los agentes de carga..... 8

DIRECTIVOS DE LA AAACI PARTICIPARON EN FOROS DE COMERCIO INTERNACIONAL

Digitalización del Bill of Lading - eBL 12

ALACAT DAY 2024 EN PANAMÁ

El encuentro demostró que la unión hace la fuerza 16

ACTUALIDAD

PETICIÓN AL TITULAR DE LA DGA

La Aaaci solicita mejoras en los pagos de fletes al exterior y eliminación de los plazos de espera 20

ESENCIALIDAD DE LA ACTIVIDAD AERONÁUTICA

La IATA apoya la decisión del Gobierno de reglamentar la actividad 22

MANUAL DE MANIPULACIÓN DE CARGA DE LA IATA (ICHM)

La IATA y la FIATA colaboran para fortalecer los estándares globales de la carga aérea 24

ENTREVISTA A ALEJANDRO VICCHI

"Hay muchas oportunidades y mucho para hacer" 28

CAIDA DE PyMEX EXPORTADORAS

La CERA analiza el desempeño exportador de los últimos 10 años 32

OPINIÓN

ACCIONES EN EL FRENTE NAVAL CONFLICTIVO EN EL OCÉANO ÍNDICO

La Argentina se unió a la CMF 36
Por Alejandro Vicchi

CAPACITACIÓN 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 Avalue

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.





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.**

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 ANB.

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

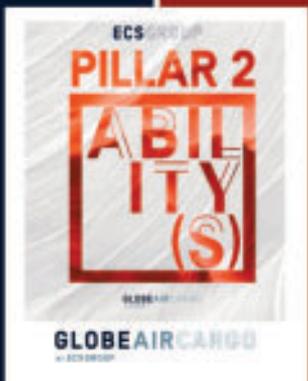
Asesoramiento de expertos para soluciones lógicas de transporte.

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 transformatorios.

APOLO: INTELIGENCIA EMPRESARIAL Y REPORTES

Viabilidad 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

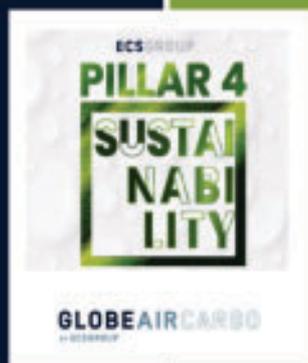
Temas clave de sostenibilidad definidos con prioridades de corto, mediano y largo plazo que son consistentes con la actividad de la compañía y los cambios en la industria de la aviación.

PAUTAS

Nuestras pautas resaltan nuestros valores, visión y compromiso, integrando categorías de sostenibilidad: Gobernanza, RR-HH, 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



Ventas y Reservas +54 11 39 84 22 88 sales.eze@ecsgroup.aero

FIATA, ALACAT e IATA

Encuentros internacionales relevantes para los agentes de carga



Asamblea General Ordinaria de ALACAT





7th Meeting of the Latin America Air Cargo

Entre el 22 de septiembre y el 1º de octubre, la **Asociación Argentina de Agentes de Carga Internacional (Aaaci)**, a través de su vicepresidente Gustavo Navone y Jorge Heinermann, participó en varios encuentros de carácter internacional.

Uno de ellos fue el Congreso Mundial de la Federación Internacional de Asociaciones de Transitarios (Fiata) 2024, que se llevó a cabo del 22 al 24 de septiembre en Panamá, y reu-



Gustavo Navone y Jorge Heinermann junto a Diana Larrañaga (IATA)



La Aaaci estuvo presente en el Congreso Mundial de Fiata 2024, en la la Asamblea General Ordinaria de Alacat y en el el 7th Meeting of the Latin America Air Cargo de IATA.

NOTA DE TAPA

nió alrededor de un millar de líderes de la industria e innovaciones en logística. En el encuentro se discutieron los desafíos y tendencias de la industria, las perspectivas del futuro y también la necesidad de establecer contactos con actores de la cadena de suministro de diferentes partes de la industria de la logística de todo el mundo.

A su vez, el 22 de septiembre se realizó la Asamblea General Ordinaria de la Federación de Asociaciones Nacionales de Agentes de Carga y Operadores Logísticos Internacionales de América Latina y el Caribe (Alacat), en la que se designaron las nuevas autoridades del Comité Ejecutivo 2024-2026. La presidencia está a cargo de Leonardo González, mientras que el presidente saliente, Moisés Solís, ocupa la vicepresidencia primera. A su vez, el vicepresidente segundo es Galo Molina, y el tesorero, Jorge Heinermann.



Moisés Solís y Jorge Heinermann

Finalmente, el 1º de octubre, en las oficinas de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) de Miami (Estados Unidos), se realizó el 7th Meeting of the Latin America Air Cargo (Consejo Conjunto del Programa Latinoamericano de Carga Aérea). El Consejo está consti-

tuido por representantes de las compañías aéreas miembros de la IATA y los representantes de los Freight Forwarders de los países donde existe una operación de CASS (Cargo Account Settlement Systems). En el Consejo, Jorge Heinermann es chair y Gustavo Navone representanta a la Aaaci. [🔗](#)



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

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





TRACAM®

SOLUCIONES DE LOGISTICA INTERNACIONAL



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

**Seguridad,
Confiableidad
y Eficiencia**



✉ hola@tracam.net

☎ +54 9 261 560 0746

www.tracam.net

**DIRECTIVOS DE LA AAACI PARTICIPARON
EN FOROS DE COMERCIO INTERNACIONAL**

Digitalización del Bill of Lading – eBL



La entidad considera que la digitalización de los documentos Comex es esencial para el crecimiento y desarrollo de nuestro país.

La Asociación Argentina de Agentes de Carga Internacional (Aaaci) participó del foro sobre la digitalización de los documentos Comex, que se realizó el miércoles 27 de agosto en la Cámara Argentina de Comercio y Servicios (CAC).

El director de Cargo Report, Jorge Heinermann, fue uno de los oradores del encuentro, que también contó con la presencia de otros miembros de la Aaaci, como el vice presidente Gustavo Navone, el secretario Eduardo Petteta y el gerente Ariel Denti.

La reunión convocó a numerosas cámaras, entidades bancarias e instituciones vinculadas al comercio internacional.

El presidente de la Cámara de Comercio Internacional Argentina (ICC), Marcelo Elizondo, instó a seguir trabajando en la creación de estándares digitales para llevar al comercio internacional a la digitalización total. Además, presentó a Mar Pamela, la directora general de la Iniciativa de Estándares Digitales (DSI) de la ICC y miembro principal del Asia Global Institute, con sede en Singapur.

La directiva expuso una presentación sobre la búsqueda para lograr los estándares digitales ideales y sus proyecciones. Se espera que para 2025, el 25% de las cargas sean despachadas con B/L digital y, se aspira que para

2030, la totalidad de las cargas estén digitalizadas. Mar Pamela afirmó que para llegar a lograr estos porcentajes "es de carácter sumamente importante que todo el sector privado trabaje en conjunto con el sector público en la creación de herramientas y estudios de impacto global".

Luego, representantes de los bancos de Córdoba y Supervielle comentaron los diferentes estados de situaciones y explicaron que para llegar al logro de la digitalización de los documentos Comex "es necesario trabajar en conjunto entre el poder ejecutivo y el poder legislativo para la sanción de diferentes leyes que contemplen esta estandarización". ➤



Banco de Comercio

Mové tu negocio al mundo

Realizá los **pagos y cobros al exterior** que tu empresa necesita.

Atención personalizada para vos y tu empresa

Línea exclusiva para PyMES

 **11 3156 0000**

www.bancodecomercio.com.ar

Al panel se sumaron más oradores; dos representantes de empresas exportadoras de cereales y alimentos (CARGILL y AGD), y un representante de una empresa de transportes de carga internacional (Freight Forwarder) socio integrante de la Aaaci.

El representante de Cargill dijo que la empresa transformó la documentación de papel a digital. Al trabajar con esta operativa desde hace 15 años y usar diferentes plataformas, logró rapidez en los procesos de exportación y minimización de errores y extravíos.

Desde la Aceitera Gral. Dehesa (AGD) explicaron la operativa documental y logística aduanera en importación. La empresa comenzó la digitalización hace 10 años, interactuando tanto con organismos privados como organismos oficiales.

Finalmente, Jorge Heineremann (Transportes Universales SA) se refirió a la importancia de la marcha de la Ar-

Espacio de Diálogo de la Aduana



Germán Raña y Eduardo Mallea

La Aaaci también estuvo presente en el Espacio de Diálogo de la Aduana, con su presidente Germán Raña y el ex presidente Jorge Pereira.

La jornada se realizó el 30 de agosto, con la participación de varias entidades privadas vinculadas al comercio exterior.

La oportunidad fue propicia para insistir en la eliminación definitiva de los papeles de los OM744 (carpetas rosa, naranja y amarilla). La institución presentó una nota por mesa de entrada dirigida al director de la Aduana (ver nota en la página 20).

gentina hacia la digitalización de los documentos

Comex para su crecimiento y desarrollo. [🔗](#)



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

SOLUCIONES LOGÍSTICAS INTEGRALES

- Servicio portuario
- Servicios de warehouse
- Depósito fiscal
- Transporte y distribución
- E-commerce

Integración de la cadena de suministro. Más eficiencia, transparencia y visibilidad en todo el proceso logístico desde la carga/descarga en terminal.

WWW.ITL.COM.AR

ALACAT DAY 2024 EN PANAMÁ

El encuentro demostró que la unión hace la fuerza



Luisa Napolitano, rodeada (entre otros) del presidente saliente Moisés Solís y el presidente entrante Leonardo González

La federación latinoamericana más grande, y con mayor representatividad mundial, celebró su jornada en la ciudad de Panamá y renovó sus autoridades.

Con los lemas "**Juntos somos más fuertes**" y "**Alacat sin fronteras**", el presidente saliente de la Federación de Asociaciones Nacionales de Agentes de Carga y Operadores Logísticos Internacionales de América Latina y el Caribe. (Alacat), Moisés Solís, lideró a la entidad y con ese aprendizaje la comunidad latinoamericana celebró su día en la Ciudad de Panamá.

Alacat Day 2024 comenzó el 22 de septiembre con la reunión de representantes del sector de agenciamiento de carga latinoamericanos, en una ciudad que vislumbra un futuro prometedor para la logística global.

Panamá, según Galo Molina, ex presidente de Alacat, como "*el hub logístico de Latinoamérica*" está jugando un rol esencial para la distribución de mercancías, por su destacada posición entre océanos, ya que el Canal de Panamá permite reducir drásticamente tiempo y distancia para el transporte marítimo internacional.

Para América Latina, el Canal de Panamá es una infraestructura estratégica que potencia el rol de la región en el juego geopolítico internacional. Es por ello que, en aras de fortalecer a uno de los 15 países miembros de Alacat, se decidió celebrar el Alacat Day en esa ciudad.

La agenda comenzó muy temprano el domingo 22 de septiembre, cuando el Comité Ejecutivo de la institución se reunió para llevar a cabo la asamblea general ordinaria, en la que participaron los presidentes y representantes de las asociaciones nacionales miembros de Alacat, así como los titulares de las comisiones de la federación, con el fin de discutir los planes de trabajo, proyectos ejecutados y en marcha, exposición de resultados obtenidos tras los últimos años de gestión del Comité Ejecutivo saliente, entre otros temas para actualizar y mejorar la región de las Américas.

Tras una ardua jornada de intercambiar ideas y puntos de vista de cada país participante, el Comité Ejecutivo procedió a votar a los nuevos integrantes del mismo, para el bienio 2024-2026. El elegido fue Leonardo González, presidente

de Audaca -la Asociación Uruguaya de Agentes de Carga- quien con entusiasmo se pronunció positivamente para asumir el cargo máximo de la federación.



Leonardo González

Por motivo del cambio de mandos, se celebró más tarde el mismo día, un cocktail de bienvenida para todos los invitados, patrocinadores y entidades de apoyo del Alacat Day 2024. También se contó con la participación de representantes de países más allá de Latinoamérica, como India, Canadá, Italia y España.

El lunes 23 de septiembre, a las 7:00 en punto, el contingente del Alacat Day partió rumbo a las esclusas de Agua Clara, para poder presenciar los movimientos propios del Canal de Panamá. Tras una proyección y presentación de la historia del canal, el personal del Centro de Visitantes de Agua Clara guió al diverso grupo hacia las esclusas, donde pudieron presenciar el paso de un buque portacontenedores por el canal. Sin duda fue una importante vista del cruce entre océanos en este gran centro logístico. Por la tarde, se celebró la toma de posesión del nuevo Comité Ejecutivo de Alacat, dentro de las instalaciones de Zona Libre de Colón, entidad perteneciente al programa de socios adherentes de la federación.

Durante este hito de relevancia máxima para la federación, estuvieron presentes, la gerente general, Luisa Napolitano; el sub gerente Javier Grimaldo; el director de Mercadeo, Josimar Ortiz, y el equipo de mercadeo y promoción de la Zona Libre de Colón, quienes brindaron su apoyo y compromiso hacia la nueva gestión de Alacat, liderada por Leonardo González, oriundo del Uruguay.





Canal de Panamá

Por su parte, Moisés Solís, presidente saliente de Alacat, después de un emotivo discurso y palabras de despedida, reiteró el agradecimiento para con los patrocinadores y entida-

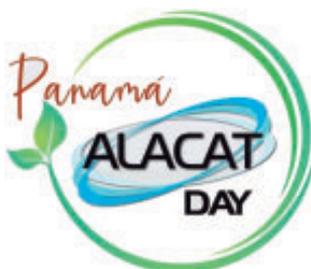


Moisés Solís

des de apoyo, que son ya un pilar para Alacat. *"Estas entidades han confiado en el crecimiento de la federación y en la expansión latinoamericana por el mundo, confían en el crecimiento económico que el comercio internacional provoca en los países y, a pesar de las vicisitudes políticas que cada país latinoamericano pudiese tener, han decidido apoyar para la realización de este esperado evento, que gracias a la colaboración de quienes participaron, ha sido un ro-*

tundo éxito", expresó Solís.

Por la tarde, el Comité Ejecutivo de Alacat se dirigió a las instalaciones de la Cámara de Comercio de la Zona Libre de Colón. La presidenta de la entidad, Maria Ramos, guió la visita y la discusión sobre las oportunidades que tiene la Zona Libre de Colón por su capacidad de gestión logística, geolocalización y estratégicas rutas comerciales ya existentes para unir países y entidades latinoamericanas y de las Américas. Para Alacat, esta agenda ha sido un parteaguas para el sector logístico, en el que la federación latinoamericana más grande, y con mayor representatividad mundial, demostró que la unión hace la fuerza y que Latinoamérica unida es más fuerte. Por su cohesión social y adaptación a los desafíos del mundo actual, en un entorno constantemente cambiante, la unión de los países latinoamericanos es lo que debe prevalecer para impulsar el desarrollo y la economía de la región, fortaleciendo su posición en el comercio internacional. [🔗](#)





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

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.



PETICIÓN AL TITULAR DE LA DGA

La Aaaci solicita mejoras en los pagos de fletes al exterior y eliminación de los plazos de espera

La Asociación Argentina de Agentes de Carga Internacional le envió una carta al titular de la Dirección General de Aduanas, Eduardo Mallea, para solicitarle que evalúe su sugerencia de mejora en los pagos de deudas de fletes y otros gastos relacionados al exterior a través del Mercado Libre de Cambios, como así también la posibilidad de eliminar directamente el plazo de espera, especialmente de los fletes de exportación.



Florida 141 - 2º Cuerpo 6º Piso / Tel. 5199-7951 al 54

Buenos Aires, 06 de septiembre de 2024

Estimado Dr. Eduardo Mallea:

De nuestra consideración:

Por medio de la presente y en mi carácter de presidente de la Asociación Argentina de Agentes de Carga Internacional quiero agradecer nuevamente la convocatoria al Espacio de Diálogo. Es importante que los operadores de comercio exterior podamos tener una relación fluida con la Aduana para conversar sobre mejoras que favorezcan al Comercio Exterior en nuestro país.

Y también agradecer que nos dedique su tiempo a evaluar nuestra sugerencia de mejora en los pagos de deudas de fletes y otros gastos relacionados al exterior a través del Mercado Libre de Cambios.

Como sabemos, en el Texto Ordenado de Exterior y Cambios elaborado por el BCRA, específicamente en la sección 13, se trata el tema de pago de Servicios que los residentes reciben de no residentes.

La norma general es no pagar servicios que no hayan sido efectivamente prestados.

El tema que nos convoca en primera instancia es la definición de efectivamente prestados los servicios en los siguientes códigos y conceptos: S30 (Servicios de fletes por operaciones de importaciones de bienes)

S31 (Servicios de fletes por operaciones de exportaciones de bienes)

S04 (Otros servicios de transportes)

El criterio que al día de hoy prevalece es que la efectiva prestación del servicio ocurre cuando el medio de transporte llega a destino, y nos gustaría sugerir que se considere efectivamente prestado cuando la carga parte hacia el destino, que de hecho es el momento imponible, porque genera el derecho del acreedor a emitir su factura y reclamar el pago (siendo esta la forma en que se toma en la mayoría de los países del mundo).

13.2.3. el pago corresponde a una operación que

encuadra en el concepto "S30. Servicios de fletes por operaciones de importaciones de bienes" y se concreta una vez transcurrido, desde la fecha de prestación del servicio, un plazo equivalente al cual se podría comenzar a pagar en forma diferida el bien transportado según lo dispuesto en el punto 10.10.1. Ello con excepción de los fletes de los bienes comprendidos en el punto 10.10.1.3. por los cuales se tendrá acceso al mercado para cancelar su valor desde los 30 (treinta) días corridos de la prestación del servicio.

El criterio de esperar la llegada del medio de hecho causa distorsión en relación con el país de procedencia o sea el mismo servicio se vería demorado en su cancelación dependiendo si se presta desde Brasil o desde China como ejemplo. Por eso entendemos que la puesta a bordo de figurar en el documento de transporte o en su ausencia la fecha de emisión del mismo podría ser la fecha de efectiva prestación a los efectos de empezar a contar el plazo de espera que fija la norma.

Nuestra segunda sugerencia se relaciona con la diferencia de tratamiento entre partes que están o no vinculadas en relación con los códigos S31 y S04.

Si no hay vinculación son 30 días desde efectiva prestación, pero si hay vinculación son 180 días. Hay una mejora muy importante incluida por el BCRA en el último Texto Ordenado de Exterior y Cambios, que beneficia las operaciones que correspondan a las transferencias al exterior de agentes locales por sus recaudaciones en el país de fondos correspondientes a servicios prestados por no residentes a residentes cuando son vinculadas.

13.2.5. el pago corresponde a un servicio no comprendido en los puntos 13.2.1. a 13.2.4. prestado por una contraparte no vinculada al residente y se concreta una vez transcurrido un plazo de 30 (treinta) días corridos desde la fecha de prestación o devengamiento del servicio. Este plazo también será de aplicación para las operaciones que correspondan a las transferencias al exterior de agentes locales por sus recaudaciones en el país de fondos correspondientes a servicios prestados por no residentes a residentes.

13.2.6. el pago corresponde a un servicio no com-

prendido en los puntos 13.2.1. a 13.2.4. prestado por una contraparte vinculada al residente y se concreta una vez transcurrido un plazo de 180 (ciento ochenta) días corridos desde la fecha de prestación o devengamiento del servicio. Nos gustaría sugerir que independientemente de la existencia o no de vinculación en los códigos S31 y S04 se considere reducir el plazo de 180 días, en principio a 30 días.

También, nos gustaría que evalúen la posibilidad de eliminar directamente el plazo de espera, empezando por el código S31 de flete de exportación, para que la llegada de medios a la Argentina sea interesante para los prestadores de los servicios, en este momento, la espera en el cobro hace que se disminuya la cantidad de viajes lo cual produce demoras en el cumplimiento de las entregas de las cargas.

Por último, y reforzando lo solicitado en el párrafo anterior, tengan en cuenta que al realizar el pago de los Servicios de fletes por operaciones de exportaciones de bienes (S31) a los 30 días después del arribo del medio de transporte a destino, está generando que las operaciones de exportación que por su naturaleza y características deben ser vendidas bajo la condición CIF se pierdan, ya que muchos importadores del exterior para determinados tipos de mercaderías exigen la condición CIF para comprarle a un proveedor de la Argentina. Dicha condición requiere que el pago del flete internacional pueda ser pagado al exterior inmediatamente de la puesta a bordo de la mercadería.

Esto no solo ayudará a que las exportaciones en condición CIF vuelvan a venderse desde nuestro país generando su correspondiente ingreso de divisas, sino que también permitirá que los agentes de cargas locales puedan volver a competir en igualdad de condiciones con los del exterior para brindar este servicio de fletes.



Germán Raña
Presidente de la Aaaci

ESENCIALIDAD DE LA ACTIVIDAD AERONÁUTICA

La IATA apoya la decisión del Gobierno de reglamentar la actividad



La esencialidad del transporte aeronáutico exige el cumplimiento de servicios mínimos durante conflictos laborales.



La Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) respalda la decisión del Gobierno de reglamentar la esencialidad de la actividad aeronáutica en la Argentina.

La medida busca garantizar un nivel mínimo de servicios ante conflictos laborales que puedan interrumpir total o parcialmente el transporte aéreo, un sector estratégico para la conectividad, el transporte de pasajeros, el turismo y el comercio.

El establecimiento de esta reglamentación se aceleró después de la **huelga del 6 de septiembre, que afectó a más de 15.000 pasajeros y 185 vuelos**. Al realizarse el paro, no se cumplió con los servicios mínimos requeridos por la esencialidad establecida en el Artículo 2 de la Ley 17.285 del Código Aeronáutico Argentino.

"Las prácticas de paralización o ralentización como medida de fuerza que han venido afectando el servicio esencial de transporte aéreo en más de una oportunidad en el último tiempo, no sólo

perjudican a los miles de pasajeros que necesitan movilizarse, también deterioran la imagen del país y repercuten negativamente en la economía. En Argentina, volar no es un lujo, es una necesidad- su tamaño, de norte a sur, abarca la distancia equivalente de Lisboa a Moscú- su geografía, no permite que el ferrocarril sea una alternativa viable y el transporte terrestre, una opción eficiente", afirmó **Peter Cerdá**, vicepresidente Regional de IATA para las Américas.

Asimismo, el ejecutivo añadió que la industria de la aviación valora los esfuerzos del Gobierno para asegurar el buen funcionamiento de las operaciones aéreas y todas las acciones que se vienen realizando para fomentar la competitividad aérea. *"El Gobierno ha reconocido el rol fundamental del transporte aéreo, su importante contribución al bienestar socioeconómico del país y el impacto positivo que el sector tiene en la calidad de vida de todos los ciudadanos",* concluyó Cerdá. [🔗](#)



MANUAL DE LA MANIPULACION DE CARGA DE LA IATA (ICHM)

La IATA y la FIATA colaboran para fortalecer los estándares globales de la carga aérea



La FIATA aprobó el Manual de Manipulación de Carga de la IATA (ICHM), tras un año de un extenso proceso de debates, revisión y colaboración entre las dos organizaciones.

La Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) y la Federación Internacional de Asociaciones de Transportistas de Carga (FIATA) anunciaron la aprobación por parte de FIATA del Manual de Manipulación de Carga de la IATA (ICHM), el cual proporciona procedimientos estandarizados para aerolíneas, agentes de asistencia en tierra (GHAs) y transportistas de carga, garantizando la coherencia y la eficiencia en todo el proceso de carga.

Al adoptar estas normas, los transportistas de carga, las aerolíneas y los GHAs alinearán mejor sus operaciones, aprovechando sus respectivos conocimientos para mejorar la eficiencia en toda la cadena de suministro.

"El respaldo de FIATA al ICHM respalda el objetivo de la IATA de crear una industria de carga aérea más segura y eficiente. La estandarización de los procedimientos reduce los riesgos, mejora el rendimiento operativo y mejora la eficiencia. Es importante destacar que esto aporta enormes beneficios a la cadena de suministro global y a los millones de empresas y personas que dependen de ella", afirmó Brendan Sullivan, director global de Carga de la IATA.



"La FIATA ha trabajado en estrecha colaboración con la IATA en la revisión del ICHM, brindando valiosos aportes para garantizar que aborde las necesidades específicas de los transportistas de todos los tamaños en todo el mundo, incluidas las pymes. El resultado es un conjunto de procedimientos estandarizados que permitirán procesos

más rápidos y eficientes, al mismo tiempo que mejoran el servicio a los transportistas. Fundamentalmente, la FIATA prioriza la seguridad y la protección, y esta colaboración garantiza que estos aspectos clave estén integrados en todos los procedimientos de manipulación. Esto fortalece el reconocimiento mutuo entre las partes interesadas, impulsando la eficiencia operativa, la seguridad y el ahorro de costos en toda la cadena de suministro", dijo Stéphane Graber, director general de la FIATA.

La adhesión de la FIATA a la ICHM permite alinear a todos los actores principales del proceso de manipulación de carga aérea en torno a un único conjunto coherente de normas globales. Además, señala el inicio de una nueva era de cooperación entre los transportistas y las aerolíneas, sustentada en un compromiso compartido con la excelencia operativa. [🔗](#)

Fuente: IATA

COMERCIO EXTERIOR + LOGÍSTICA + EMBALAJE INDUSTRIAL

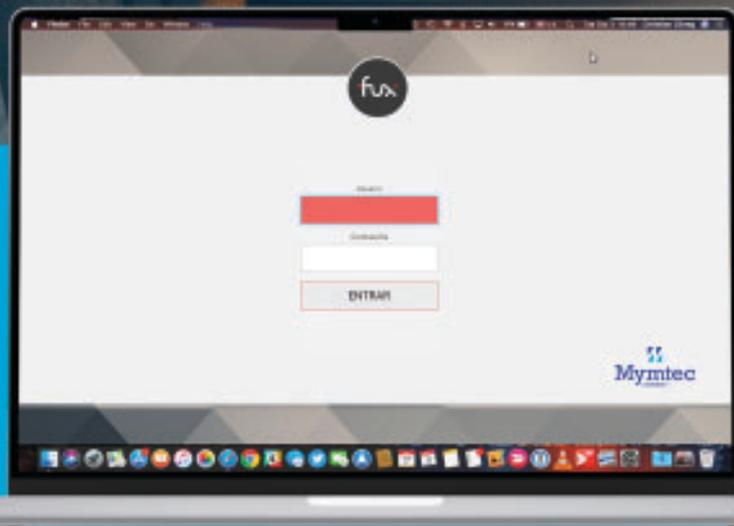
- Almacenaje y distribución
- Despachos Aduaneros
- Transporte Aéreo y Marítimo



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



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

Conferencia Virtual

FREIGHTCAMP LATAM 2024

5 - 6 de Noviembre del 2024

La primera Conferencia Virtual enfocada en hacer negocios con el mercado Latinoamericano

ORGANIZADO POR:



CON EL APOYO DE:



www.latam2024.freightcamp.com/es/

ENTREVISTA A ALEJANDRO VICCHI

"Hay muchas oportunidades y mucho para hacer"



Juan Carlos Ortega entrevista a Alejandro Vicchi en el programa "CR Entrevistas y Noticias"

El especialista en Comercio Internacional y docente habla sobre la situación de las empresas exportadoras de la Argentina, las dificultades que deben enfrentar los exportadores en una economía inestable, el alcance de los Tratados de Libre Comercio y el futuro económico de nuestro país.

Alejandro Vicchi es licenciado en Comercio Internacional e integrante del equipo docente del Instituto de Formación Técnica Superior (IFTTS) N° 9, dependiente del Ministerio de Educación del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

En una entrevista con el periodista Juan Carlos Ortega, para el programa Cargo Report Entrevistas y Noticias, del canal de YouTube de la Aaaci, Vicchi expone su mirada sobre las empresas exportadoras argentinas.

Carreras terciarias con título oficial gratis

Como docente del IFTTS N° 9, explica que el centro educativo brinda carreras terciarias con título de técnico superior en Comercio Internacional, Comercialización, Administración, Administración y Relaciones del Trabajo, Análisis de Sistemas y Administración de Empresas, seis carreras en total. "No hay que pagar ningún arancel, y en el caso de Comercio Internacional y Comercialización es el único lugar en la ciudad de Buenos Aires en el que es posible cursar una carrera de título oficial sin afrontar un arancel mensual", agrega.

Las inscripciones para el primer cuatrimestre del año que viene se realizan en octubre. La institución permite, también, comenzar la carrera en el segundo cuatrimestre, para lo que hay que inscribirse en julio/agosto.



Fluctuaciones en las exportaciones

"En cuanto a las magnitudes exportadas, la cantidad de divisas que ingresan depende de dos factores, uno es la cantidad de bienes y servicios exportados y el precio internacional, que a veces en el caso de los commodities es un plazo más determinado por las plazas internacionales, y en otros casos son productos más diferenciados", aclara Vicchi.

No siempre un aumento en el volumen de las exportaciones se relaciona con un mayor ingreso de divisas, depende de los precios internacionales.

"En cuanto a la cantidad de empresas exportadoras siempre se ha hablado de una cifra de alrededor de diez mil empresas, que se elevó después de la crisis del 2002, cuando llegó a 14 mil", indica

Asimismo, Vicchi aclara que "por una cuestión metodológica, la Cámara de Exportadores de la República Argentina" (CERA) contabiliza las que venden al exterior más

de 50 mil dólares de enero a diciembre, es decir, que hay un número mucho mayor de empresas más chicas que no se las tiene en cuenta, lo cual es razonable. También hay que tener en cuenta que estas empresas son exportadoras de mercancías".

Por otro lado, Vicchi enfatiza que el rol de las empresas que exportan servicios "está ganando peso en el total del comercio global y en la Argentina también, ya que están a nivel global entre el 20 y 25% del comercio internacional, es menos que el comercio de mercancías, pero está creciendo en proporción. Y por ser operaciones que no están bajo control aduanero, hay mucho menos registro y seguimiento de las cantidades de empresas y tipo. Tengamos en cuenta que hay todo un mundo de comercio de servicios que está afuera de esa cifra de Pymes o empresas exportadoras y de intercambio comercial de bienes".

Con respecto a la cantidad de empresas exportadoras, "siem-





ALEJANDRO VICCHI

"LA UE PONDRÁ EN 2025 UNA TASA ADICIONAL PARA LOS PAÍSES QUE NO CUIDEN EL MEDIOAMBIENTE"

pre se dice que el 90% de las que superan el piso de 50 mil dólares anuales son micro, pequeñas o medianas empresas pero representan el 10% del total de exportaciones de mercancías. (5:36). Es decir, hay un 10% de empresas exportadoras que concentra el 90% de las exportaciones de mercancías", destaca.

"La matriz exportadora de la Argentina está fuerte en commodities, que en general es un negocio de volumen, que a nivel mundial está dominado por grandes empresas. En algunos casos dentro del ranking de los 5 mayores exportadores de commodities agropecuarios hay una federación de cooperativas agrícolas", ejemplifica.

El licenciado en Comercio Internacional explica que "las

exportaciones de bienes de la Argentina están en general en segmentos de sectores industriales o productivos que por naturaleza tienden a ser concentrados, como commodities agrícolas, minería e industria automotriz, en la que Toyota exporta entre el 60 y 70 % del total de la industria automotriz argentina".

Según Vicchi, la reducción de la cantidad de las empresas se debe a la inestabilidad de la economía en general de la Argentina. "Sacando las grandes empresas, el resto son pymes que están en mercados de productos y servicios muy diferenciados, con alto valor agregado con marca, con diseño propio, y en esos mercados, los segmentos compradores no comprenden que el exportador ten-

ga que cambiar el precio de exportación varias veces al año según la fluctuación del tipo de cambio".

"Con mucho esfuerzo en las primeras décadas de este siglo, muchas pymes lograron entrar a mercados internacionales, pero no podían sostener un precio estable y dejaron de ser un proveedor confiable para el exterior. Esa es la razón en gran medida porque no se pueden mantener en los mercados internacionales", explica.

Otra de las dificultades que señala Vicchi es el régimen cambiario de nuestro país que dificulta el acceso al crédito internacional. "La garantía, en algunos negocios, es necesaria para obtener un contrato. Participar en otro mercado de una licitación con una ga-

rantía, y con sostenimiento de oferta, es difícil, porque se evaluará a la Argentina. Por cuestiones de interrupciones de pagos de deuda, o renegociaciones de deuda, sumado a la dificultad de pagar bienes y servicios al exterior, ya que tampoco se sabe cuándo se va a poder girar este tipo de servicios, hace que sea muy difícil operar internacionalmente".

Tratados de Libre Comercio

Para Vicchi, los tratados de libre comercio son importantes, pero no son los únicos acuerdos que importan. "En el comercio internacional existen acuerdos de libre comercio y procesos de integración que son muy amplios, pero dejan afuera generalmente la deuda y tributación internacional, como así también las negociaciones para el ingreso de productos alimenticios, por ejemplo. La Argentina es más competitiva en alimentos y el ingreso de alimentos a los mercados internacionales no se negocia dentro del tratado de libre comercio (10.47) no desde el punto de vista de la barrera sanitaria sino que el Senasa del otro país te reconozca como un proveedor de alimentos confiable y eso está afuera de los tratados de libre comercio. Cuando la Argentina hace 6 años logró el ingreso de ciertas carnes a China, mediante una negociación sanitaria, que no

implicó reciprocidad, simplemente con el reconocimiento de estándares sanitarios de la Argentina, se logró en muy pocos años un crecimiento de exportaciones muy grande, sin tratado de libre comercio con China", señala.

Según el especialista, "los tratados de libre comercio sirven para determinados tipos de bienes. La Argentina puede ganar mucho con negociaciones sanitarias para alimentos y servicios con convenios para evitar la doble imposición. Hay que mirar esos tres tipos de acuerdos".

Barreras de la UE para nuestras exportaciones

A partir de 2025, la Unión Europea (UE) sumará una tasa adicional, un arancel extra para aquellas importaciones de productos que provengan del agro y otros, que no puedan demostrar que están alineados con los requisitos para evitar la emisión de gases efecto invernadero que le piden a la UE. Según Vicchi, este arancel es "para que las empresas de la UE no se vayan a países con menos condiciones para el cuidado ambiental. En la UE comienza a regir una sobretasa que se agrega al arancel de exportación para aquellos productos que no puedan demostrar que en su proceso de producción están alineados con estos parámetros".

"En cuanto a las empresas argentinas, el problema no es el proceso, sino será acreditarlo,

en muchos casos contratar servicios para auditar y certificar, por ejemplo que no se cultiva en zonas deforestadas de bosques nativos. Es decir, esto va a generar un costo adicional, que puede hacer perder competitividad", aclara.

Nuevas barreras para arancelarias

Otra barrera que señala Vicchi, se relaciona con certificaciones en las exportaciones de software y servicios informáticos. "Es decir, si no se cumplen con determinados requisitos de ciberseguridad, las empresas o clientes no compran un servicio informático o un software, no por estar prohibido, sino por la responsabilidad legal del comprador que no quiere correr riesgos de enfrentar demandas legales. Es común que aparezcan más requisitos o normas técnicas en función de las demandas de la sociedad", sostiene.

El futuro

Finalmente, el especialista remarca su visión positiva del futuro. "Creo que hay muchas oportunidades y mucho para hacer. Creo que tenemos que hacer un trabajo muy fuerte de sensibilización, de capacitación, hacia los empresarios hacia las empresas. En la medida que vayamos resolviendo las cuestiones macro económicas, las empresas van a poder desarrollar sus negocios con más facilidad y explotar mejor su potencial", enfatiza. 📌

CAIDA DE PyMEX EXPORTADORAS

La CERA analiza el desempeño exportador de los últimos 10 años



En su último informe "*Las PyMEX de manufacturas en la Argentina 2014–2023. Una caída que debemos revertir*", la Cámara de Exportadores de la República Argentina (CERA) analiza el desempeño exportador del país durante los últimos diez años, con mayor énfasis en 2023, y aborda en particular el comportamiento de las PyMEX de manufacturas.



"En la actualidad, la CERA impulsa de forma prioritaria la eliminación de derechos de exportación para bienes industriales, la regularización de las devoluciones del IVA y del pago de fletes en Argentina, y la gestión de vías navegables y puertos", afirma Fernando Landa, presidente de la CERA.

Principales conclusiones del informe:

• Caída histórica de exportaciones en 2023

El año pasado fue especialmente complejo por la sequía histórica que afectó al país, los desequilibrios macroeconómicos persistentes, y las severas restricciones sobre la actividad exportadora. Este conjunto de factores generó la mayor caída interanual de las exportaciones argentinas en 70 años (-24% y USD 22 mil millones menos que en 2022). Argentina pasó de tener 10.383 empresas exportadoras totales en 2014 a 9.457 en 2022 y 8.798 en 2023, el valor más bajo desde 1994 y lejos del máximo de 15.075 alcanzado en 2006.

• Concentración en grandes empresas

Las exportaciones en la Argentina están concentradas en un reducido número de empresas grandes. En 2023, estas representaron sólo el 9% del total de empresas, pero el 92% del monto exportado. Las Pymex representaron alrededor del 53% del total de empresas, pero el

7,6% del monto exportado. Esta proporción es menor al promedio de los países menos adelantados (7,9%), y muy por debajo de los países desarrollados, donde las Pymex representan el 35% del total exportado. El promedio de los países en vías de desarrollo es del 11,5%. En 2023, las microempresas representaron el 38% de las empresas, pero el 0,4% del monto total exportado.

• Caídas de exportadores manufactureros

La caída de las empresas exportadoras de manufacturas superó la caída de las empresas exportadoras totales, tanto en el año 2023 como en el período 2014-2023. En 2023, la Argentina perdió un 7% de sus exportadores totales y un 13% de sus exportadores manufactureros. Entre 2014 y 2023, medido punta contra punta, la Argentina perdió el 15% de sus exportadores totales y el 22% de sus exportadores manufactureros.

• Empresas exportadoras de manufacturas

La cantidad de empresas exportadoras de manufacturas pasó de 9.176 en 2014 a 8.213 en 2022 y 7.172 en 2023, el valor más bajo desde al menos 1994 y lejos del máximo de 2006. De las 7.172 empresas manufactureras registradas en 2023, 654 fueron Grandes, 3.707 Pymex y 2.811



Micro, una cantidad menor en todos los casos en comparación a 2014 y 2022. En particular, la cantidad de Pymex manufactureras pasó de 4.813 en 2014 a 4.131 en 2022 y 3.707 en 2023.

• Evolución y desempeño de las empresas manufactureras

- Previsiblemente, las firmas grandes son las más longevas, llevando entre 20 y 25 años en el negocio exportador; las firmas Pymex son algo más «jóvenes» -entre 15 y 20 años- y los microexportadores son los que tienen menor «edad exportadora» -entre 10 y 15 años-. En 2023, la mortalidad de las Pymex (firmas que dejaron de exportar) superó la natalidad (comenzaron o volvieron a exportar).

- El tamaño del exportador es determinante a la hora de definir el alcance de sus exportaciones. La distancia promedio de las exportaciones de las firmas grandes (8.879 km en 2023) es superior al de las firmas Pymex (6.202 km). Incluso dentro de este

segmento, las firmas medianas (6.579 km) envían sus productos a mayores distancias que las Pequeñas (4.928 km). En 2023, los principales destinos de las exportaciones Pymex fueron Mercosur (33% del total), Chile (12%), la Unión Europea y EEUU (ambos 11% del total).

- En el año 2023, la mayor participación de las Pymex en el total de empresas de cada región se observó en NEA (72%), NOA (63%) y Cuyo (60%), y la mayor participación en el total exportado por cada región se registró en NOA (33%), Cuyo (21%) y Patagonia (11%).

• Medidas que impulsa CERA para las PyMEs de manufacturas

De las 142 propuestas de la Estrategia Nacional Exportadora que presentó CERA en 2023, se han realizado avances en el 25% de las mismas. Algunas medidas en marcha, por ejemplo, son el Comité Nacional de Facilitación del Comercio y el Comité de Fronteras. [🔗](#)

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

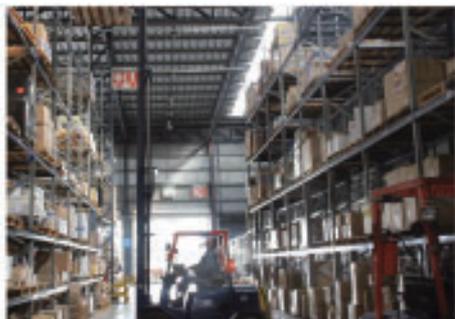
www.eaff.com.ar

ALACAT IATA LESCHAC



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.





Escribe: Alejandro Vicchi

Magister en Relaciones y Negociaciones Internacionales, integrante del equipo docente de la Tecnicatura Superior en Comercio Internacional, www.ifts9.com.

ACCIONES EN EL FRENTE NAVAL CONFLICTIVO EN EL OCÉANO ÍNDICO

La Argentina se unió a la CMF



Delegación argentina en Bahrein. Fuente: Ministerio de Defensa

Nuestro país se sumó a una coalición militar por la seguridad marítima y en contra de la piratería en una zona atravesada por conflictos armados de creciente intensidad que rodea la península arábiga y se extiende hacia el sur siguiendo la costa de África.



Maritime Security Patrol Area. Fuente: CMF

En septiembre, la Argentina se unió a la iniciativa *Combined Maritime Forces* (CMF), que se define como "una coalición naval multinacional que promueve la seguridad, estabilidad y prosperidad en una zona de 3.2 millones de millas cuadradas de aguas internacionales". La zona de referencia se ubica en el océano Índico, rodeando la península arábiga y extendiéndose hacia el sur siguiendo la costa de África.

La sede de CMF se encuentra dentro de la base de la 5ª Flota en Manama, la capital de Bahrein, a donde una delegación del Ministerio de Defensa argentino viajó para formalizar la adhesión de nuestro país mediante una nota firmada por Luis Petri.

CMF surge en 2001 luego de los atentados terroristas del 11 de septiembre, cuando once países comenzaron a colaborar con la Task Force 150 de la US Navy para el patrullaje del área exterior al Golfo Pérsico, en el marco de la invasión a Afganistán. Actualmente existe una zona de operaciones denominada Maritime Security

Patrol Area (MSPA) de límites imprecisos pero abarcando el golfo de Aden y el canal Guardafui. El objetivo principal de la alianza es la protección del tráfico mercante contra la piratería y la lucha contra el contrabando y otros crímenes, pero los últimos ataques contra buques de carga realizados desde Yemen por el movimiento Houthi, fuerzas shiítas aliadas a Irán, agregaron un nuevo foco de tensión.

La importancia de la zona para la economía internacional fue drásticamente puesta en evidencia cuando el canal de Suez fue bloqueado por el accidente del portacontenedores Evergiven en marzo de 2021. En tiempos normales, diariamente circulan por esa vía 50 naves con mercaderías por valor de USD 5.000 millones; se estima que representa el 12% del comercio mundial. Si bien el tráfico es mayormente entre Europa y Asia, en aquella oportunidad el impacto se sintió en el precio del petróleo a nivel global, y por ende en el costo de la energía en general, así como en la interrupción de cadenas de suministro y producción para todo el mundo.¹



¹ <https://www.france24.com/es/programas/econom%C3%ADa/20210325-canal-suez-efectos-economia-bloqueo-portacontenedores>



Sede de la 5° Flota y CMF. Fuente: CMF

"Combined Maritime Forces" por dentro

La máxima autoridad de CMF es el comandante del componente naval del Comando Central (CENTCOM) de las fuerzas armadas estadounidenses, que es también el comandante de la 5° Fleet de la US Navy; el titular adjunto de CMF es siempre un oficial de la marina del Reino Unido.

Con Argentina, son 46 los países que participan de CMF, incluyendo a Brasil (que adhirió en 2018), Colombia y Ecuador (ambos en enero de 2024) y muchas naciones de los cinco continentes.

Significativamente, ninguno de los cuatro países africanos más relevantes de la zona (Egipto, Eritrea, Etiopía -sin salida al mar- y Somalia) integra CMF, sólo el reducido estado de Djibouti y las lejanas islas Seychelles se sumaron; ello a pesar de que el gobierno de Somalia, el país más directamente implicado en casos de piratería, en 2008 autorizó al Consejo de Seguridad de Naciones Unidas a ingresar a su mar territorial para perseguir embarcaciones. Además, Somalia es un gran receptor de asistencia militar de Estados Unidos, como lo muestran varios acuerdos vigentes -el último fue suscripto en febrero pasado para la construcción de cinco cuarteles para el ejército del país africano por USD 100 millones.

Actualmente CMF cuenta con cinco fuerzas de tareas; así como la CTF 150 opera en la zona mencionada, la CTF 151 denominada "*Counter-Piracy*" se constituyó en 2009 (aunque operaba informalmente desde 2002) y actúa esencialmente frente a las costas de Somalia, la CTF 152 está en el Golfo Pérsico desde 2004, la CTF 153 en el Mar Rojo desde 2022, y la Task Force 154 (2023) realiza actividades de capacitación en seguridad marítima, actualmente bajo el mando de un oficial de Jordania.² La participación argentina se iniciará en 2025 con la pre-

sencia de un oficial de la Armada en este último componente.

Los países latinoamericanos no han enviado buques ni aeronaves para el patrullaje; Brasil participa asignando oficiales de estado mayor, pero sólo en la CTF 151, porque es el único de los 5 componentes que está legitimado por resoluciones del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas para reprimir la piratería y proteger a los buques vulnerables que transitan por la región -la primera de 2008 (1.838) autorizando el uso de fuerzas militares, y la última en 2021 (2.608).³

De todas maneras, las páginas de CMF enfatizan que los países contribuyen voluntariamente sin someterse a mandatos políticos ni militares, y en ocasiones hay acciones en el mismo sentido de armadas que no integran la coalición, como Rusia o China. El gobierno de Beijing desde 2009 ha enviado buques de guerra para custodiar los cargueros que transportan ayuda humanitaria de Naciones Unidas para los países de África Oriental, y la flotilla china coordina su operación con la 5° flota mediante el protocolo de comunicación generado en la conferencia mensual SHADE (*Shared Awareness and Deconfliction*) donde CMF se reúne con representantes de los estados ajenos al grupo.

Por cierto, esta presencia de la marina de guerra china es su primera operación naval fuera de sus aguas territoriales, y derivó en 2017 en el establecimiento de una base permanente en Djibouti (su primera y única base naval en el exterior), con una inversión de más de USD 500 millones.

Prioridades cambiantes

La organización de las CMF debe contextualizarse en el contexto de la intensificación de la piratería costera que opera desde Somalia, a partir del caos que se instaló en el

² <https://combinedmaritimeforces.com/combined-task-forces/joint-maritime-information-center/>

³ <https://prensamercosur.net/2024/06/05/la-participacion-de-la-marina-en-las-fuerzas-maritimas-combinadas/>

país en la década de 1990, un escenario sumamente complejo donde se entremezclan intentos de secesión de partes de territorio nacional (Puntlandia y Somalilandia) con un enfrentamiento por límites con Etiopía, conflictos por la actividad de flotas pesqueras de países desarrollados (a los que los piratas acusan de deprepar sus recursos), narcotráfico y contrabando de todo tipo.

No es el único espacio marítimo afectado por este tipo de crímenes, pero sí el que más riesgo representó para el transporte de cargas en las últimas décadas. En otras regiones la piratería tiende a afectar más a pescadores y cruceros particulares.

La Cámara de Comercio Internacional (CCI), una unión de asociaciones empresarias de todo el mundo (incluyendo la Cámara Argentina de Comercio y Servicios), ofrece en el sitio <https://www.icc-ccs.org/index.php/> un registro de actualización constante sobre los ataques piratas contra buques mercantes, e informa de 76 ataques en lo que va del año, en diferentes regiones. En los últimos meses se reportaron múltiples abordajes en el estrecho de Singapur, uno en Colombia y otro en el océano Atlántico frente a Costa de Marfil.

Según esa fuente, los somalíes pueden operar a 1.000 millas de la costa en botes desplegados

desde buques pesqueros capturados. Comúnmente utilizan fusiles automáticos Kalashnikov, lanzadores de cohetes y granadas, y su objetivo no es la carga sino cobrar sumas millonarias a cambio de liberar a la tripulación, a la que no suelen lesionar, aunque puede sufrir heridas cuando hay operaciones de rescate.

Los años 2008-2009 fueron los más feroces en esa zona, con incidentes casi diarios y decenas de barcos secuestrados y retenidos hasta el cobro de sumas millonarias.

En 2009 la CTF 151 tuvo su momento de fama llegando a brillar en Hollywood cuando rescató al capitán del portacontenedores *Maersk Alabama*, Richard Phillips, inspirando la película "*Captain Phillips*" en la que Tom Hanks hizo el papel del marino retenido.

En esos años las armadas de Australia, Corea del Sur, India, Países Bajos y Rusia también realizaron operaciones en alta mar sobre barcos secuestrados, arrojando piratas y causando varias muertes entre ellos. Cualquier país puede ser afectado en esta zona y se han dado situaciones muy curiosas, como el gobierno de Corea del Norte agradeciendo públicamente a Estados Unidos por liberar a los tripulantes del buque *Dai Hong Dang*.

A partir de 2011, al patrullaje de CMF se agregaron las denominadas "compañías militares



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



EN SU DEPÓSITO FISCAL



ZFLP | LOINEX

privadas" con vigilancia armada a bordo, barreras físicas como alambre de púas, y prácticas tales como incrementar la velocidad al cruzar la zona de riesgo⁴.

Naturalmente, estos costos, así como el encarecimiento de las pólizas de seguro por el riesgo, son trasladados a los cargadores; los sobrecargos por seguridad para los fletes que atravesaban la zona pueden llegar a USD 170 por contenedor. La acción combinada multinacional público-privada parece haber sido efectiva y se redujo la frecuencia y gravedad de los incidentes. De 2011 a 2012 los secuestros pasaron de 28 a 14, y en 2013 a cero. En los años más recientes, las CMF tuvieron más logros en el terreno de la lucha contra el narcotráfico, con decomisos de toneladas de drogas por parte de buques británicos, franceses o indios, según las publicaciones de la coalición en Twitter (@CMF_Bahrain). En los últimos meses, sin embargo, se produjeron varios secuestros, lo que no ocurría desde 2017.

En noviembre de 2023 un grupo de somalíes capturó un pesquero de bandera iraní tripulado y desde esta embarcación atacó el bulk carrier *Ruen*, que sería recuperado tres meses después en una sofisticada operación de comandos indios que incluyó lanzamiento de paracaidistas y finalizó con 35 piratas llevados a Mumbai para ser procesados⁵.

En marzo pasado el *bulk carrier Abdullah*, con 55 mil toneladas, registrado en Bangladesh, fue secuestrado con sus 23 tripulantes a 72 mn de la costa somalí, y liberado un mes después tras el pago de 5 millones de euros.

Pero en 2024 la atención se desplaza al Mar Rojo, donde se agregan nuevos ingredientes al conflicto, a partir de los ataques dirigidos por las fuerzas Houthi (aliadas de Irán) desde Yemen contra buques mercantes civiles, que comenzaron el 19 de noviembre de 2023, en respuesta a las represalias de Israel contra Hamas luego de la incursión que esta agrupación llevó a cabo en asentamientos israelíes el 7 de octubre. Los Houthi secuestraron dos buques de carga utilizando helicópteros y en los días siguientes lanzaron misiles y drones contra decenas de naves civiles, causando que muchas agencias marítimas comenzaran a desviar sus barcos por otras rutas.

Inicialmente los Houthi anunciaron que sólo atacaría buques relacionados con Israel, pero ese vínculo no estaba claro en muchos casos (en el primer caso, el barco pertenecía a una sociedad de capitales israelíes), y luego del lanzamiento de la operación *Prosperity Guardian* como reacción por parte de Estados Unidos en diciembre, el grupo yemení declaró que comenzaría a apuntar contra objetivos de otras naciones occidentales.

Continuando con la reacción en cadena, fuerzas estadounidenses y británicas lanzaron misiles crucero y ataques aéreos sobre la costa de Yemen.

Todas estas operaciones cuentan con participación de naves integrantes de la CTF 153, y están encabezadas por la 5° Flota de Estados Unidos con apoyo de al menos otros 10 países miembros de CMF; notablemente, España, Francia e Italia declinaron de acompañar las últimas acciones. De esta manera, al menos uno de los componentes de las CMF está mutando el perfil de su misión, involucrándose en un enfrentamiento abierto de creciente violencia, y a la vez entrelazado con un conflicto regional en expansión.

Argentina en las CMF

A primera vista, está claro que la adhesión de Argentina a CMF se encuadra en la orientación general de la política exterior del gobierno asumido en diciembre de 2023. La incorporación a una coalición liderada por Estados Unidos en medio de un conflicto bélico desencadenado en Medio Oriente tiene cierta semblanza con la actuación de buques argentinos en la operación de liberación de Kuwait tras la invasión iraquí en 1991, pero si bien el sentido político del gesto puede ir en la misma dirección, hay enormes diferencias entre ambas decisiones.

En aquello que luego sería conocido como la primera Guerra del Golfo Pérsico, el ámbito de actuación y el objetivo estaban claros y definidos incluso por una resolución de Naciones Unidas.

CMF, por su parte, se desglosa en cinco agrupamientos multinacionales que actúan en diferentes escenarios con situaciones muy diferentes que abarcan desde meras actividades

⁴ <https://qz.com/15561/all-of-a-sudden-somali-pirates-are-losing-the-fight-for-the-sea>

⁵ <https://www.thehindu.com/news/national/somali-pirates-used-an-iranian-fishing-vessel-to-hijack-mv-ruen/article67999215.ece>

de entrenamiento de rutina hasta operaciones bélicas de cierta intensidad, y sólo uno de esos componentes está respaldado por el Consejo de Seguridad de Naciones Unidas.

Por el momento la Armada Argentina sólo se integraría en el componente dedicado a tareas de capacitación y su participación se concentraría en un efectivo, a partir de 2025, de acuerdo a lo anunciado.

Más allá de eso, para analizar qué implica la presencia de nuestro país en este frente, puede ser útil ver las consideraciones que hace un oficial de la *Marinha do Brasil* que fue Jefe de Operaciones de la CCTF 151 de mayo a noviembre de 2021, capitán de navío Luciano Calixto de Almeida Junior:⁶

- "la orientación de la Alta Administración Naval para el primer contingente enviado a Bahrein era adquirir conocimientos sobre la represión de la piratería, las operaciones de seguridad marítima, la interacción y el ritmo de combate de un Estado Mayor multinacional y la interoperabilidad de una Fuerza Combinada, con el fin de aplicarlos y difundirlos en el Sector Operativo";
- "la interiorización de las modernas Tácticas, Técnicas y Procedimientos (TTP) aplicadas por las Armadas y Guardacostas que operan medios navales y aéreos en el área de responsabilidad del CMF, especialmente por los equipos avanzados de interdicción de la Guardia Costera de los EE.UU., contribuyó al contenido del nuevo Manual de Actividades de Aproximación, aprobado por el Comando de Operaciones Navales en diciembre de 2022",
- "con énfasis en la intensificación del uso de herramientas de conocimiento de la situación marítima basadas en redes, como Seavision, y en el intercambio de información con centros de seguridad marítima internacionales y regionales",
- "según estadísticas del Ministerio de Desarrollo, Industria, Comercio y Servicios (MDIC), cerca del 10% de las exportaciones agroindustriales de Brasil y cerca del 60% de nuestras importaciones de petróleo utilizan esas rutas marítimas dentro del área de actuación de las CMF".

Cabe destacar que, sin haber enviado buques, Brasil ha comandado la CTF 151 ya en tres oportu-

nidades y aportado hasta el 50% del personal del Estado Mayor en algunos períodos.

Además de lo ya citado, señala el capitán de Almeida que las lecciones aprendidas en CMF podría ser aplicado en operaciones de seguridad marítima en el Golfo de Guinea, sobre la costa occidental de África central, donde la marina brasileña suele realizar ejercicios combinados, y a la que imagina liderando una alianza similar a la que la 5° Flota estadounidense organizó en el océano Índico.

De manera análoga, la participación argentina en esta estructura multinacional puede derivar en aprendizajes varios que se trasladen luego a otros escenarios en los que nuestro país opere en el futuro.

En ese sentido, debe advertirse que las rutas marítimas por donde fluye el intercambio de mercancías entre Argentina y el Sudeste Asiático (un tercio de lo que importamos y la cuarta parte de nuestras exportaciones) no están del todo exentas de problemas similares a los que afectan la zona de operación de CMF, tal cómo lo evidencia la información de la Cámara de Comercio Internacional.

En contraste, desde el punto de vista de las rutas marítimas, la importancia de la zona de actuación de las CMF para el comercio internacional argentino es muy inferior a la ponderada por Brasil. La India en particular está creciendo entre los destinos de las ventas al exterior, pero aún sumándole las compras de los países de la península arábiga, más Irán y Mozambique, representan poco más del 7% del total de bienes exportados por Argentina. En cuanto a los países proveedores, menos del 5% de las importaciones argentinas provienen de esta región.

Eso no quita que la presencia argentina pueda representar un paso más en su larga tradición de contribuciones a esquemas cooperativos de seguridad internacional.

Por último, como se ha visto en la evolución de los casos de piratería, las CMF están jugando un rol positivo para el desenvolvimiento del comercio global, con beneficios en las cadenas logísticas, la matriz energética y los costos asociados, que, presumiblemente, pueden alcanzar a todos los jugadores.🔗

⁶ <https://prensamercosur.net/2024/06/05/la-participacion-de-la-marina-en-las-fuerzas-maritimas-combinadas/>

CAPACITACIÓN

Básico
Mercancías
Peligrosas
por
Vía Marítima

Refresco
Mercancías
Peligrosas
por
Vía Marítima

Básico
de
Carga Aérea

Técnicas
de Ventas
para el
Comercio
Exterior

Agente de
Transporte
Aduanero



Carga
Marítima y
Multimodal

Baterías
de Litio
Basado en
Competencias

Transporte
Aéreo de
Mercancías Peligrosas
por Vía Aérea para el
Personal Responsable
de la Preparación de Envíos
- Nivel INICIAL-
(Expedidores)
Basados en
Competencia.

Transporte
Aéreo de
Mercancías Peligrosas
por Vía Aérea para el
Personal Responsable
de la Tramitación de Envíos
- Nivel INICIAL-
(Agentes de Cargas)
Basados en
Competencia.

Transporte
Aéreo de
Mercancías Peligrosas
por Vía Aérea para el
Personal Responsable
de la Tramitación de Envíos
- Nivel RECURRENTE-
(Agentes de Cargas
Refresco)
Basados en
Competencia.

Carga con
Temperatura
Controlada

Los cursos se dictan de manera presencial o a distancia (E-Learning)



aaaci.org.ar



[linkedin.com/company/aaaci/](https://www.linkedin.com/company/aaaci/)



[youtube.com/@aaaci-arg](https://www.youtube.com/@aaaci-arg)



Newsletter

Revista

CARGO REPORT Digital

Para inscripciones o recibir mayor información, comunicarse al mail:
capacitación@aaaci.org.ar (Silvia Bruno) o vía Web: www.aaaci.org.ar

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.



FLAMMABLE
SOLID



TOXIC

6

4

OXIDIZER

5.1

GUIAS AEREAS LASER

FCR

EXPLOSIVE

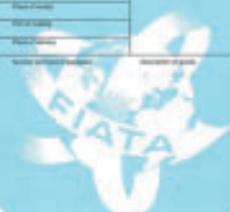
1

DANGEROUS
WHEELS

GAS
INFLAMABLE

2

FIATA BILL OF LADING



RÓTULOS

DECLARACIÓN
DEL EXPEDIDOR DE
MERCADERÍAS
PELIGROSAS

CARPETAS SIM

CARPETA
SITUACION DE CARGA
VIA AEREA
IMPORTACION

SISTEMA INFORMÁTICO
MALVINA

(S.I.M.I.)

PRECINTOS

NO
SE ACEPTAN
PAGOS EN EFECTIVO



aaaci.org.ar



linkedin.com/company/aaaci/



youtube.com/@aaaci-arg



Newsletter

Revista

CARGO REPORT Digital

Para adquirir cualquiera de los productos señalados, los interesados deben comunicarse al mail: aaaci@aaaci.org.ar (Ariel Denti) o vía Web: www.aaaci.org.ar

Conferencia virtual: Freightcamp Latam 2024

El 5 y el 6 de noviembre se realizará Freightcamp Latam 2024, una conferencia internacional de agentes de carga centrada en crear oportunidades y relaciones entre América Latina y el mundo.

El encuentro virtual es coorganizado por la Federación de Asociaciones Nacionales de Agentes de Carga y Operadores Logísticos Internacionales de América Latina y el Caribe (Alacat), que representa a 2,000 empresas en América Latina; y Panco Group y sus redes de agentes de carga internacionales Pangea y Connecta, conformadas por 350 miembros.



Durante dos días, esta conferencia en línea permitirá a agentes de carga, proveedores de logística y empresas relacionadas con la industria de todo

el mundo expandir sus oportunidades de negocio en América Latina.

<https://sparkmailapp.com/windows>.

Obras para trenes de carga



En el marco de la Emergencia Ferroviaria, que se reconoció mediante el Decreto 525/2024 publicado en el Boletín Oficial el pasado junio, Trenes Argentinos Cargas (TAC) completó la adjudicación del mejoramiento de 42 kilómetros de vías en la línea San Martín.

Según informó el organismo, estas obras se realizarán en el sur de la provincia de Santa Fe, zona donde se concentran los despachos de productos agrícolas para exportación.

"Los trabajos impactarán positivamente en la operación, ya que mejorarán los índices de descarrilamiento en la zona y a su vez, permitirán aumentar la velocidad de circulación, lo que se traduce en mayor rotación de vagones y más despachos", aclaró el organismo.

Curso Básico de Mercancías Peligrosas por Vía Marítima

Los cursos de la Aaaci se dictarán en la modalidad e-learning según el siguiente detalle:

El curso básico de **Mercancías Peligrosas por Vía Marítima** se realizará en <https://aaaci.org.ar/classes/mercancias-peligrosas-via-maritima-basico/>, con la modalidad e-learning, del 21 de octubre al 1º de noviembre, de 10:00 a 12:00,

El curso sincrónico con 3 videoconferencias se llevará a cabo de 10:00 a 12:00.

El curso **Actualización de Mercancías Peligrosas por Vía Marítima** se dictará en

<https://aaaci.org.ar/classes/mercancias-peligrosas-via-maritima-actualizacion/>, con la modalidad e-learning, del 21 al 25 de octubre, de 10:00 a 12:00.

El curso sincrónico con 1 videoconferencia será de 10:00 a 12:00.

Oportunamente se informará la fecha del examen a rendir con la Prefectura Naval Argentina (PNA). Los estudiantes del Interior, podrán rendir el examen en una sede de Prefectura de cercanía.

Cena anual de camaradería

La comisión directiva de la Asociación Argentina de Agentes de Carga Internacional (Aaaci) se complace en invitar a los socios a formar parte de la cena de camaradería anual de nuestra asociación, para celebrar y fortalecer los lazos profesionales.

La cita será el 3 de diciembre, a las 20:00, en el salón Croque Madame, del Palacio Paz, avenida Santa Fe 750, CABA.



Cena anual de camaradería 2023

Crecen las exportaciones de las Pymes

Las pymes muestran un aumento en las exportaciones, tanto en volumen como en ingresos, en lo que va del 2024, con Sudamérica como principal destino. De esta manera, las pequeñas y medianas empresas logran consolidar la recuperación tras enfrentar un panorama complicado durante el año pasado y en los primeros meses del actual calendario.

Los envíos al exterior de las pequeñas y medianas empresas crecieron 21,6%, alcanzando los U\$S 6.405 millones exportados, lo que representa el 11,9 % del total exportado por la República Argentina en el período enero-agosto 2024, de acuerdo con un informe elaborado por la Confederación Argentina de la Mediana Empresa (CAME).

Costos de autotransporte de cargas



En el marco de la continuidad de la contracción en la actividad del autotransporte de cargas, mover mercadería en la Argentina fue 2,71% más caro en septiembre. De acuerdo con el Índice de Costos de Transporte (ICT), que elabora la Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (FADEEAC) y audita la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Buenos Aires (UBA), el sector acumula una suba de 75,5% de enero a septiembre y de 185,2% en los últimos doce meses.

Conferencia Mundial de Seguridad y Operaciones

Ginebra – La Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) informó que entre el 1º y el 3 de octubre se llevó a cabo la Conferencia Mundial de Seguridad y Operaciones (WSOC) de 2024 bajo el lema " *Adopción de la innovación y la tecnología para operaciones seguras y eficientes* ", en Marrakech, Marruecos, organizada por Royal Air Maroc .

El encuentro de este año se desarrolló en un contexto de crecientes desafíos operativos, conflictos regionales, amenazas a la ciberseguridad y fenómenos meteorológicos extremos, entre otros.

Innovación, tecnología y desafíos globales fueron los temas claves de la Conferencia Mundial sobre Seguridad y Operaciones de la IATA.

Inversiones de U\$S 600 millones para Vaca Muerta

Los yacimientos no convencionales de Vaca Muerta se perfilan como un foco de inversiones en la Argentina en los próximos años.

El sector de gas y petróleo espera inversiones por USD 11.361 millones este año, de las cuales el 75% se destinarán al shale, una roca detrítica de grano fino, una lutita, que puede contener hidrocarburos o gas natural. Pluspetrol es una de las compañías que realizará mayores inversiones, con un gasto de capital estimado en USD 899 millones para todas sus operaciones, de las cuales el 67% se concentrará en la Argentina y específicamente en Vaca Muerta. La empresa ocu-



pa el quinto lugar en producción de petróleo y el sexto en producción de gas en el país. La empresa es también una de las petroleras argentinas

involucradas en el universo del litio en el norte argentino, junto a otras firmas como Pan American Energy (PAE) y Tecpetrol.

Portal de Clientes TRP



Terminales Río de La Plata (TRP) informa que, a partir del lunes 7 de octubre, el acceso a todos los aplicativos webs se realiza únicamente a través del mismo enlace.

En <https://online.flippingbook.com/view/1052678420/> se encuentra un instructivo sobre cómo darse de alta y asociar su usuario actual de las aplicaciones a su cuenta del portal o generar un nuevo usuario, solo en el caso que no pasea uno.

Una vez realizada el alta, se puede solicitar al sector de Facturación la asociación de al CUIT para poder descargar las facturas, recibos y pases para el retiro de importación.

Para cualquier consulta relacionada con el alta y asociaciones de cuenta, los clientes pueden contactarse con el equipo de Facturación al número de atención 0810-4444-877.

La UE posterga por un año el reglamento de anti deforestación



Las entidades que representan a los productores y agroexportadores de la Argentina y del Mercosur, así como de otras regiones del mundo, consiguieron finalmente que la Unión Europea prorrogue la aplicación del polémico reglamento que iba a ponerse en vigencia a partir del 1° de enero de 2025 y que prohibía el ingreso al viejo continente de soja, carne y otros productos que no estén "libres de deforestación". Finalmente, la Comisión Europea escuchó los fuertes reclamos de los países productores de materias primas que se veían muy afectados por esta normativa, y dispuso que el reglamento finalmente se aplicará desde el 30 de diciembre de 2025 para grandes empresas, y a partir del 30 de diciembre de 2026 para micro y pymes.

Carreras no aranceladas en el IFTS 9

El Instituto de Formación Técnica Superior N°9, ubicado en Rodríguez Peña 747 - CABA, comunica que a fines de octubre estarán abiertas las inscripciones para las carreras no aranceladas de Técnico Superior en Administración, Comercialización y Comercio Internacional.

El nuevo plan de estudios permite obtener el título oficial en 2 años y un cuatrimestre.

Los interesados encontrarán más información en www.ifts9.com/inscripcion y por las redes sociales: Facebook: <https://www.facebook.com/iftsn9/> / Instagram: [@terciario9](https://www.instagram.com/terciario9)



AFIP reduce los costos de garantía en aduanas domiciliarias

Las empresas que se encuentren bajo el régimen de aduana domiciliaria y tengan la máxima categoría del programa Operador Económico Autorizado (OEA) tendrán una reducción del 50% de las garantías de actuación para operaciones de comercio exterior.

Así lo dispuso la Administración Nacional de Aduanas (ANA), dependiente de la Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP), mediante la Resolución General 5579/2024, publicada en el Boletín Oficial, en una decisión que fue destacada por el organismo recaudador como una medida que permite "reducir costos innecesarios para los sectores productivos".

Para publicar en

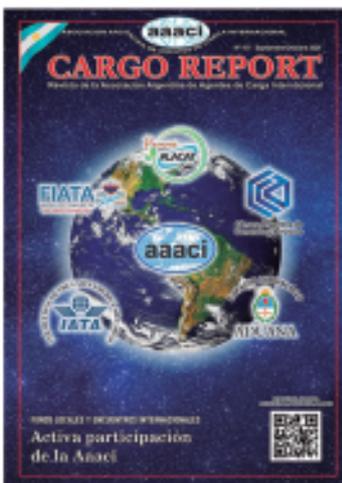
CARGO REPORT

comunicarse con **Juan Carlos Ortega:**

 jc.ortega@outlook.com

 **15-4916-1009**

El próximo número aparece el **15 de diciembre**
Cierre de recepción de avisos: **20 de noviembre**



INDICE DE ANUNCIANTES

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

 <p>Pág. 10</p>	<p>Conferencia Virtual</p> <p>FREIGHTCAMP LATAM 2024 </p> <p>5 - 6 de Noviembre del 2024</p> <p>Pág. 27</p>
 <p>Pág. 2 y Ctpa.</p>	 <p>Pág. 13</p>
 <p>CAMARA DE EXPORTADORES DE LA REPUBLICA ARGENTINA</p> <p>Pág. 14</p>	 <p>Pág. 34</p>
 <p>INTERNATIONAL TRADE LOGISTICS</p>  <p>A member of PSA GROUP CONTAINER TERMINAL</p> <p>Pág. 15</p>	<p>GLOBE AIRCARGO</p> <p>BY ECSGROUP</p> <p>Pág. 7</p>
 <p>Hanseatica Compañía de Seguros S.A.</p> <p>Pág. 6</p>	 <p>Ret. Tapa</p>
 <p>Pág. 3</p>	 <p>Pág. 26</p>
 <p>Pág. 39</p>	 <p>Pág. 25</p>
 <p>Terminal de Cargas Argentina</p> <p>Aeropuertos Argentina 2000</p> <p>Pág. 35</p>	 <p>TRACAM[®] SOLUCIONES DE LOGISTICA INTERNACIONAL</p> <p>Pág. 11</p>
 <p>TRANSPORTES UNIVERSALES S.A. Despacho de Aduana Logística Integral.</p> <p>Pág. 19</p>	



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



www.ssn.gob.ar
0800-666-8400
N° de Inscripción SSN: 771