

# MEGATRADE VIRTUAL

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

Editado por Darío Kogan. Año XVII Nro 406 Enero 2019

contacto: [contacto@revistamegatrade.com.ar](mailto:contacto@revistamegatrade.com.ar)/[djkogan@yahoo.com.ar](mailto:djkogan@yahoo.com.ar)



**PLATAFORMA DE OPERACIONES MULTIMODALES**

**EXOLGAN**  
CONTAINER TERMINAL

Alberti 1780 (B1871E5F)  
Dock Sud - Avellaneda  
Buenos Aires - Argentina  
Tel.: (54.11) 5811.9100

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

Es una Empresa del Grupo 



## SEMINARIOS ONLINE

Capacitate en nuestra nueva plataforma virtual con seminarios de Comercio Internacional.

### MÓDULOS:

- ❶ **ASPECTOS JURÍDICOS DEL COMERCIO EXTERIOR.**  
Lunes 4 de Febrero.
- ❷ **ADUANAS.**  
Lunes 11 de Febrero.
- ❸ **BANCOS.**  
Lunes 18 de Febrero.
- ❹ **TRANSPORTE. DOCUMENTACIÓN INTERNACIONAL.**  
Lunes 25 de Febrero.

Consulte el arancel por el curso completo.

Planificá capacitaciones para tus empleados y recuperá hasta el 100% de lo que inviertas. Cuando finalice el curso, vas a recibir un bono que podés usar para pagar impuestos.



**PANAMA MARITIME XIV**  
WORLD CONFERENCE & EXHIBITION  
PANAMA CITY 17<sup>th</sup> - 20<sup>th</sup> MARCH 2019

 [panamamaritimeconference](https://www.instagram.com/panamamaritimeconference)  
 [Panama Maritime Conference](https://www.facebook.com/Panama-Maritime-Conference)  
 [@panamamaritimex](https://twitter.com/panamamaritimex)

 (507) 2096979  
 (507) 66747149  
 [panamamaritime@wowproductionspty.com](mailto:panamamaritime@wowproductionspty.com)  
 [info@panamamaritimeworld.com](mailto:info@panamamaritimeworld.com)

# Se empieza a dilucidar - o no tanto- para dónde va lo que es el principal contrato que involucra al comercio exterior argentino....

Estamos en tiempos donde la política, las presiones, los intereses y la capacidad o no de gestión definen la distancia entre el “hacer lo que hay que hacer” o quedarse en el mero “decir lo que hay que hacer” y en definitiva ubicarse en el medio entre lo uno y lo otro.... Se hace lo que se puede....

Así como pasa con el proyecto de licitación de la concesión de Puerto Nuevo; entre Papa Noel y los reyes magos y a partir de una sorpresiva propuesta privada; el Gobierno hizo una movida en cuanto al futuro de lo que podrá ser el mantenimiento de los ríos Paraná y de la Plata. Se trata, como nos dice un conocedor del tema, del contrato más importante y clave para el sistema logístico que define la potencialidad de nuestro comercio exterior.

Un punto ya se sabía: desde que asumió Macri que no se utilizará la información del actual concesionario de la red troncal. Hay que ver todas las posibilidades y no le preocupan las profundidades futuras, sino los cuellos de botella, dicen los funcionarios. Pero esa información la tiene que tener la subsecretaría de Puertos y Vías Navegables – ah y Marina Mercante- de la Nación. Ahora bien el ministro del área dice que el Gobierno o el Estado no está dispuesto a pagar por un estudio analítico de la naturaleza del río y de todos los factores, especialmente en cuanto a cómo va a impactar por ejemplo ir a una mayor profundidad en la red troncal y por ahora ni se saben los términos de referencia de hasta dónde se quiere investigar...

Lo que sí dijo, es que el estudio lo tendrán que pagar los privados u entes no estatales interesados... Muchos sostienen que este estudio es una tarea que le corresponde al Estado Nacional y si lo terceriza, que lo controle y lo abra en forma transparente al mercado. Cosa que seguramente hará.... Aunque resulta raro que por falta de presupuesto el Gobierno le pida a los privados que pongan la plata en un estudio semejante cuando se trata, como se señaló, de una obra fundamental: la mayor autopista de carga del país, donde toda inversión del Estado se recupera con un efecto multiplicador extraordinario.

Por estos días se están haciendo reuniones para promover el estudio sobre qué hacer con la vía troncal y definir cuáles serán los términos de referencia. Pero aún esto se está dando sin una conducción demasiado clara que coordine el accionar de las entidades referentes de la actividad – algunas tienen a su gente de vacaciones y ni están enteradas-. Así se da el extraño o no tanto, protagonismo que asumió AGP – será por-

que está en condiciones de aportar dinero a la causa o comandar el tema como cabeza del “puerto federal de los argentinos”?-; y además están participando lógicamente, como lo hicieron previo a la licitación original, las cámaras que mueven los graneles que salvan las arcas nacionales. Un poco relegado está el trabajo que se hizo en la mesa público privada en la provincia de Santa Fe, y que presentó su visión al Gobierno Nacional .... Luego de que pareciera poco clara la propuesta oficial a partir de la iniciativa de un operador logístico/dragador y consultoras con un costo que parecía excesivo – con respecto a qué?–; se vendrán seguramente otras propuestas para definir quién y cómo se hará el estudio. Así los privados y algunos entes públicos se vienen sumando a bancar el costo y tendrán que “concurrir” el trabajo, antes definiendo los términos de referencia para la consultora ganadora....

Una de las tantas dudas que aparecen es si se va a trabajar como si no hubiera habido una concesión en estos 25 años; la referencia la marcarán de acuerdo a los intereses de los que paguen el estudio?; se incluirán accesos de puertos, el canal Magdalena, dragado y balizamiento independientes, una o dos concesiones de acuerdo a los tramos o se trabajará puntualmente en las mejoras que hay que hacer en la vía – mejor dicho que ya habría que haber hecho hace tiempo pero el tiempo político pateó – Todo eso está por verse. Claro que mientras se amplíe el foco del estudio más caro va a salir el trabajo y más va a demorar.... Incluso porqué no pensar que la concesión de la vía concesionada a uno o dos privados, sea manejada institucionalmente por un órgano público independiente?... Claro.... eso es mucho pensar y parece que para pensar no hay mucho tiempo....

Como dijimos, teóricamente la mayoría de la información la debe tener el Estado gracias al aporte de la información del propio concesionario actual y Prefectura Naval y habrá que sistematizarla.....

No es un secreto que los exportadores de Rosafé quieren que el esquema de tramos y secciones se mantenga.... En su momento esta fue una de las grandes discusiones con la carga general del área metropolitana de Buenos Aires... Se decía que la forma en que estaba diseñado el sistema de alguna manera hacía que la carga de Buenos Aires terminara subsidiando a la exportación de commodities.... Así un contenedor y posteriormente el crucero de Buenos Aires ve que la cuenta por el peaje es inédita con respecto a otros puertos.... La razón, nos dice un analista, es que hay que soste-

ner el resto del sistema... Por otro lado, ¿Se sostiene el sistema sin el tráfico de buques que remontan el río a las terminales graneleras?.. Las terminales portuarias están ubicadas en Rosafé y permiten ahorrar muchos kilómetros por tierra y así es más barato el flete, agrega.... Será tan así?

Según los que pagan, el sistema concesionado funcionó bien – algo que reconocen a regañadientes los funcionarios- y los exportadores agradecidos, aunque habitualmente se confundan los valores de las tarifas, y en Buenos Aires se quejen de los costos.

Pero atención: se trata de un tema tan crítico, que los estudios para definir la renovación de la concesión donde no se pueden “acelerar” porque sí, ya sea por la política o porque haya intereses que se quieren llevar “el negocio”...

Quien puede negar lo bien que le vendría por ejemplo a los chinos completar el esquema logístico del transporte de granos, teniendo nada menos que el dragado de la vía donde ya tienen buques, puertos y producción.... Lo cierto es que si se viene el fin de la concesión y el Gobierno quiere acelerar los tiempos, a la vez no asegura que lo que la consultora diga finalmente se utilice...

Mientras tanto, los privados promueven un fideicomiso, al estilo del que se hizo para el estudio del open access- que hizo la misma consultora que apareció sorpresivamente en esta ocasión-

No sea cosa que el trabajo que se haga quede dormido en un despacho con un próximo ministro, sea este u otro gobierno el que venga dentro de un tiempo. Lo que se dice es que no hay norma que pueda garantizar que los resultados del trabajo se utilicen en la práctica... Quien dice que no se refloten otras ideas.... siempre está a mano la “empresa público privada de dragado”....

Por lo pronto se dan reuniones entre operadores donde pueden participar todos los involucrados en el debate, época difícil con tanta gente de vacaciones.... Hay lugar para que toda consultora se acerque a ver si puede morder algo.

Lo que parece necesario es un orden para avanzar bien en el análisis del futuro esquema de dragado y balizamiento de la ruta troncal, con tantos actores e intereses en el medio. Lógicamente el que coordine sea el más imparcial de todos... el Estado... Pero... ¿tendrá con qué?...?.....

Se supone que las autoridades la tienen clara... y el “equipo” funciona.... aunque siempre se puede sacar una consultora internacional de la manga....

## El Paseo del Bajo una joyita... ¿Y para Puerto Nuevo?

Qué bárbaro que está quedando el Paseo del Bajo en el centro de Buenos Aires!!!...

Brutal cambio después de décadas de discusión por dónde iba a pasar en ese momento la denominada “autopista ribereña”... Ahora dentro de poco la tenemos y hoy se pueden ver videos de su recorrido... genial....

Pero si vamos a su efecto en el futuro puerto en sí, más allá de que algún mal intencionado piense que el proyecto de “super puerto nuevo” tiene el primer objetivo de liberar el actual espacio portuario para que unos pocos disfruten las ganancias y otros tantos la vista de un Puerto Madero II – quién es uno para negárselos!!!-; una observación que nos hace es que si hablamos de que el Paseo del Bajo es “una obra portuaria” para Buenos Aires... parece beneficiar más el tráfico que va a Dock Sud. Esto en la medida en que el acceso futuro de Puerto Nuevo

va a ser al norte - eliminando el actual por TRP-. Así, la “obra portuaria” parece beneficiar más al tráfico que va hacia el Sur, haciendo más fluido el movimiento de camiones que vienen del norte no tanto a Puerto Nuevo. No hay que olvidar que el mayor volumen de carga tiene origen y destino al norte de Buenos Aires....

Mientras tanto, esta fuente -equivocada seguramente-, nos dice que la Av.Castillo... un corredor portuario histórico por excelencia de Puerto Nuevo, así como otros espacios extraportuarios, quedarán para los turistas de los cruceros y ahora sí para el goce del ciudadano que aprovechará el despegue inmobiliario y así pagará unos buenos miles de dólares por la vista del río “más ancho del mundo....”....

*Pero igual, el Paseo del Bajo es una obra monumental....*



# El Consejo de Cargadores y el proyecto del Puerto de Buenos Aires

El Consejo de Cargadores que conforman la Cámara Argentina de Comercio y Servicios y la Unión Industrial Argentina presentaron ante la AGP una serie de preguntas y observaciones sobre el proyecto del Puerto de Buenos Aires, aquí las presentamos:

## En lo económico

- Por la Ley 24.093 el Puerto de Buenos Aires debería transferirse a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. ¿De qué manera se evita el eventual reclamo de la Ciudad por no realizar el traspaso y que esto no repercuta en el concesionario y las operaciones del Puerto?
- ¿Cuál es el costo de las obras de apertura y mantenimiento de canales y dársenas que se prevé para poder mantener las condiciones y cómo repercutirá en términos de costo en la carga?
- ¿Cuál es la composición de los Valores Tope de las Tarifas Máximas establecidas en ANEXO XIII (Costos que lo componen, Supuestos sobre tipos de Buques, volúmenes por tipo de Servicio, amortización incluida, etc.)?
- ¿No debería preverse un progresivo descenso en los Valores Tope de las tarifas máximas con la cantidad de TEUS operados contemplando las economías de escala que generaría la mayor actividad en el Puerto?
- Contemplando que una adjudicación que tenga como uno de sus pilares el mayor canon que se pagará podría traducirse en mayores costos para la carga, con el consecuente impacto adverso en la competitividad de las exportaciones ¿El Gobierno no considera posible revisar el esquema para determinar qué empresa ganará la licitación?
- ¿De qué manera se reducirán los costos para la carga, (computando costos directos a la carga y costos al buque) entre la situación actual y bajo las distintas Etapas previstas de ejecución del Proyecto?
- ¿De qué manera se lograrán reducir sobrecostos que actualmente existen al comparar lo que se le paga a AGP + Marítima, con respecto a países vecinos donde no se duplican costos y únicamente se le paga a la marítima?
- Contemplando que una gran proporción de los costos incluidos en las operaciones indicadas son realizados en territorio local y liquidados en moneda local ¿Cuál es la razón por la cual la totalidad de las tarifas indicadas han de ser expresadas en moneda extranjera? (Por ejemplo Mano de Obra, Servicios Públicos, Reparaciones etc.)
- En coincidencia con el punto anterior: ¿No se corre el riesgo de generar variaciones injustificables y desvirtuadas si se ajusta por un índice Dólar, una serie de Tarifas conformadas en gran proporción por valores en moneda local?
- ¿Qué medidas se impulsarán para garantizar que los potenciales ahorros efectivamente lleguen a sus destinatarios (la carga) y no sean repartidos entre los operadores intermedios? ¿Hay mecanismos incorporados en el pliego para evitar que se dupliquen filas y que esto afecte la competitividad de la carga?
- Se determinó que el Concesionario puede optar por Equipamiento Usado, sin establecer vida útil máxima ni auditoría de los mismos ¿No se podría rever esta decisión para incorporar algún mecanismo de evaluación independiente de los equipos usados, previa a la Pre adjudicación para garantizar el funcionamiento operativo del puerto a costos competitivos para la carga?

## En lo operativo

- ¿Cuál es el estudio sobre la evolución del tamaño de buques que se proyecta para operar en la terminal du-

rante el plazo de concesión?

- El horizonte de la concesión a 50 años hace que a mitad de dicho plazo la definición de Buque de Diseño (en función de la dinámica de los nuevos buques en construcción y de las proyecciones de la evolución a mediano y largo plazo de la flota de Buques Portacontenedores) quedará desactualizado respecto a la media de la flota mundial. Asimismo, la reciente decisión de la Comisión Administradora del Río de la Plata en autorizar a 14 m la profundidad del canal de acceso al Puerto de Montevideo obviamente convertirá a ese Puerto en la primera opción por parte de las navieras para la recalada del tipo de Buques de Diseño que plantea el pliego para la licitación del Puerto de Bs. As. En función de estos dos aspectos: ¿Cuáles fueron los fundamentos tomados para determinar al “Buque de Diseño” que figura en el pliego y cuál es la estrategia para dar respuesta a estas dos consideraciones planteadas?
- En cuanto a la logística interna dentro de la terminal, en el pliego no se incorporan detalles sobre los movimientos horizontales muelles – plazoletas. Las tendencias más modernas indican que los puertos más automatizados lo realizan a través de los movimientos por AGV (muelle – plazoleta) y ASC (en plazoleta). Otra alternativa con una inversión más económica es trabajar en lo que se denomina operaciones desacopladas donde la grúa de muelle deja al contenedor directamente en el muelle para ser tomado el mismo por un Straddle Carrier para llevarlo a una plazoleta donde es tomado por una grúa pórtico ASC automatizada (esta solución es la adoptada en el nuevo proyecto del Puerto de San Antonio en Chile). La última alternativa que es la que se insinúa en el pliego, es la operación sincronizada donde la grúa de muelle deja al contenedor encima del camión interno (por cualquier razón si el camión no está a tiempo en su lugar la grúa de muelle STS queda improductiva, mientras que en la operación desacoplada puede seguir operando) y este lo lleva a la plazoleta para ser tomado por las grúas RTG. ¿En términos de productividad/inversión, qué mecanismos de operación se utilizará y sería posible que figure explícitamente en el pliego?
- En los parámetros de diseño se explicita que la manga del buque de diseño será 50 m (20 filas de contenedores) pero luego en distintos apartados del pliego se habla de 19 y de 22 filas. ¿No sería conveniente homogenizar todo a 20 filas o bien especificar los motivos de las 19 o 22 filas en los respectivos apartados?
- ¿De qué manera se controlará la ejecución de los servicios comprometidos tanto en eficiencia como en precio de la actuales Terminales hasta la entrada del nuevo operador?
- ¿Si se modificara el contrato de canalización de los accesos al Puerto teniendo en cuenta el nuevo diseño del muelle, de qué manera se financiaría la iniciativa?
- ¿Cómo se compatibiliza el futuro calado del Puerto con los Canales de Acceso y la Hidrovía?
- Considerando que el Proyecto Puerto de Bs As ha sido definido para ser operado por un solo operador, queríamos conocer cómo se ha previsto su contralor.
- ¿De qué manera el proyecto del Puerto contempla la conexión con otros modos de transporte como carretero o ferroviario? ¿Cuáles son las proyecciones según las cuales aumentará el flujo de los otros modos de transporte para trasladar la carga desde y hacia el Puerto?

## En lo Conceptual

- ¿Cuál es el estudio técnico, económico, financiero y legal que justifica el conceder a una sola empresa la concesión del puerto de Buenos Aires?

- ¿Cuál es la opinión de la Comisión de Defensa de la Competencia sobre otorgar a un solo concesionario la operación del puerto de Bs As?
- ¿Qué otras alternativas se barajaban y en qué medida la decisión de tener un único operador es superadora?
- ¿Qué entidad (Nacional o Extranjera) actuó como auditoría o ente certificador que convaliden los datos y cálculos?
- ¿Se evaluó realizar la inversión en otra zona que sea más adecuada en términos de profundidad, espacio de crecimiento, zona de servicios, etc. Que podría hacer conexiones más rápidas, confiables y eficientes?
- ¿Qué mecanismos están previstos para impedir la cartelización de las operaciones de la terminal, y que mecanismos está previsto para que no haya una posición dominante de una/s líneas navieras por su vinculación accionaria / socios con el concesionario de la terminal?
- ¿Cuáles son los indicadores actuales en términos de conectividad, tiempo, servicios y costos, y a cuáles se pretende arribar con el nuevo proyecto?
- ¿Cuál fue la lógica que justifica los porcentajes aplicados a los distintos componentes de las ofertas requeridas (deducción tarifas TB y TC 60%, incremento Tráfico Mínimo de Referencia 20%, Incremento Canon de Referencia 20%)?
- ¿Cuáles fueron las estimaciones para proyectar los volúmenes operados del Puerto y cuáles fueron los fundamentos para generar la estimación de los Volúmenes de Tráfico Mínimo de Referencia por Etapa del Proyecto?
- Si bien se considera oportuno y necesario el desarrollo del Multimodalismo y operación del modelo de Integración con Terminales Interiores de Carga (TIC), el proyecto contempla los riesgos asociados existentes si se le entrega al operador portuario el desarrollo comercial de dichas terminales. Al tratarse de un único operador del Puerto de Buenos Aires, el agregar bajo su control la operación de Terminales de consolidación, ruptura, recepción y entrega de contenedores vacíos, con capacidad de gestión aduanera directa y con obvia coordinación de la operación en puerto de dicha carga, se generaría una posición dominante / exclusiva de difícil control con el consecuente potencial impacto para la carga.
- ¿El proyecto no debería incluir específicamente aclaraciones para que se impida que el concesionario sea asimismo operador de comercio electrónico de su propia carga? Contemplando que siendo operador de la única terminal portuaria en la ciudad, controlando la importación, descarga, devolución de vacíos, ruptura de carga, esto podría generar una ventaja para la comercialización de su propia importación.
- ¿Dado que se trata de un proyecto con horizonte en 50 años, el Gobierno contempla, ante la posibilidad de potenciales expansiones en el futuro, de no otorgar concesión, venta o aplicación a otro destino que no fuere portuario?

## Oportunidad

- ¿Están dadas las condiciones económicas del país para encarar esta inversión en el actual contexto del país?

## Debate sobre tarifas y condiciones

Siempre se dijo que en la Argentina si hay dos discutiendo, pueden haber tres opiniones.

Mientras que algunos opinan que las tarifas presentadas en los prepliegos de la licitación del puerto de Buenos Aires son más caras que las actuales, la autoridad dice que no es así y como están planteadas son claras e incluyen todo en forma transparente. Pero

además algunos especialistas opinan que con lo que tiene que invertir el futuro operador, la relación teus/mantenimiento y teus en relación al personal que debe mantener obligatoriamente por un tiempo al menos, los números no cierran - además teniendo en cuenta lo pinchado que está el mercado frente a lo que deben asegurar de carga se complica aún más- ...

Igual se dice que por obligación los grandes operadores se presentarán, incluso están los que sólo les interesa “coleccionar terminales” y mantener posición global...Buenos Aires es atractivo....

La clave es conseguir un operador que cumpla y que sirva como herramienta para hacer fluido el comercio exterior....

## China: bajan aranceles para alimentos argentinos... Pero cómo hacemos para exportar más en este contexto....

Muy buena noticia de la baja de aranceles de productos agroindustriales y de la pesca argentinos por parte de China como arándanos, langostinos, camarones, quesos. En el caso del arándano de 30 a 15%, lo que da una mayor expectativa a este sector con respecto a ese mercado, especialmente frente a la desventaja arancelaria frente a Chile o Perú.

Pero si hay un producto que está dejando muy buena rentabilidad en la exportación a China son las cerezas. Claro que desde hace años es un gran negocio para los productores de Chile y Sudáfrica. En el caso de Argentina hoy es un buen negocio pero no deja de ser marginal por lo poco de los volúmenes.

Chile está muy enfocado porque además de que China paga buenos precios, no tiene la carga impositiva que hay en la Argentina, entre ellas el poco menos que inexplicable 12% de retenciones a las exportaciones. Además las cerezas chilenas entran con 0% de arancel,

gracias al tradicional trabajo de acuerdos de libre comercio de ese país. Es decir que el fisco argentino y chino de entrada se queda con un cuarto de la ganancia del productor que exporta. A esto se suma localmente la imposibilidad crónica para invertir en la producción, ya sea por razones políticas o económicas. Plantar una hectárea de cereza en la Argentina cuesta U\$25.000, pero en este contexto quien pone la plata?. De hecho si no cambian las condiciones que promuevan la producción, la Argentina seguirá exportando las mismas 5000 toneladas de cerezas que exporta hoy. No habrá más producción.... Chile exporta 200.000 ton -y ya no sabe dónde plantar más, incluso lo hace en lugares poco aptos-. Que contradicción cuando en la Argentina están dadas todas las condiciones naturales, el espacio, la infraestructura y la gente, pero nadie piensa en plantar una hectárea más...

## Aprovechando el Año Nuevo Chino con las cerezas... pero desde Chile

Hoy la cereza argentina que sale del sur lo hace por Chile. Si bien es una logística más cara, también es más eficiente y se gana tiempo en las góndolas chinas. Especialmente porque sale por camión en contenedor consolidado en origen en Río Negro o Chubut y después de un par de días aprovecha el servicio "cherry express" desde el puerto chileno de San Antonio: en algo más de tres semanas el buque pone el producto en el puerto chino en forma directa y llega perfecto para venderse por ejemplo en la celebración de Año Nuevo. Este servicio rápido lo logró Chile gracias al enorme volumen de cerezas que exporta...Y nosotros nos subimos....

Mientras tanto, el tránsito desde el Atlántico es mucho más lento: hoy las navieras con tanto transbordo, ponen algo más de tres semanas para llegar recién a Europa, a China mucho más....Claro que a un exportador de vino quizá no le preocupa tanto....pero para la carga perecedera es lo mismo que vender o dejar de vender...

## Comercio exterior pinchado

Con las variables económicas tan complicadas el comercio exterior de valor agregado no repunta. Por un lado, las importaciones pinchadas por la caída del consumo interno y la actividad económica - al final la demanda interna es lo que sostiene el sistema- están en caída histórica y para las exportaciones de valor

agregado no era la solución única "un dólar alto"....Con dólar a 1 o a 50 si la macro está desequilibrada no hay negocio que resista...

Todo esto más allá de que cada uno habla de acuerdo a cómo le va en la feria...y que muchos lloran tomando una cerveza desde las playas del Este...y ni que hablar

de aquellos que le hacían el juego a la administración anterior mientras se dejaba a la mayoría afuera, con la excusa de cuidar la "mesa de los argentinos"....

Pero, si se quiere crecer con el comercio exterior, no nos podemos consolar con el tradicional mote de que igual "los restaurantes están llenos"....

## Operador para nueva Zona logística Aerogeneradores: puntapié de Quequén para diversificar cargas

Puerto Quequén continúa avanzando en su tendencia hacia la diversificación de cargas con inversión público-privada en el desarrollo de infraestructura. En ese marco el Consorcio adjudicó a Nequén S.A. como operador para el Área Logística Necochea (Zona 1).

El Presidente del Consorcio de Gestión del Puerto, Arturo Rojas, firmó la adjudicación junto al titular del concesionario, Darío Rodríguez - en la foto arriba-

El acto tuvo un fuerte respaldo de la comunidad portuaria y autoridades locales, provinciales y nacionales. "Este es un salto de calidad para nuestro puerto. Se trata de un círculo virtuoso, que genera trabajo y desarrollo para nuestra comunidad. El Consorcio apostando con financiamiento propio a tener una nueva terminal multipropósito; el sector privado, nacional e internacional, invirtiendo para la adaptación y explotación del predio como Zona Logística; y la radicación de nuevas empresas en la ciudad, el distrito y el hinterland pensando en conquistar nuevos mercados y exportar sus productos con valor agregado", explicó Rojas.

En el encuentro también estuvieron presentes las autoridades del Parque Eólico Miramar S.A (Pemsa), - el gerente de Producción, Jorge Pintos- y los representantes de la firma Goldwind International (tecnólogos y fabricante de los aerogeneradores), Xin Liu y Marcelo Won responsable técnico de Power China, empresa a cargo del montaje del Parque.

Junto a Rojas estuvo el flamante gerente general, Oscar Morán, quien reemplaza en el cargo a Mario Goicoechea. El Coordinador Económico del ente portuario, Fernando Ciancaglini, fue el encargado de especificar las condicio-

nes técnicas y legales para la adjudicación del operador logístico.

Además de Rodríguez, por Nequén estuvo presente su principal accionista, Javier Martínez Bo.

El proceso licitatorio comenzó en noviembre, cuando el directorio del Consorcio decidió simultáneamente la creación del Área Logística y la selección del operador logístico para la recepción de los aerogeneradores y culminó antes de fin de año con la adjudicación. Previamente el puerto hizo una inversión superior a los \$70 millones mediante una licitación, para los trabajos de movimiento y nivelación de suelo, forestación y demás tareas de adecuación del espacio para en principio recibir los primeros aerogeneradores

El área concesionada se ubica sobre la margen de Necochea, lindante al Lote Mar 6, el sector, con una superficie de más de seis hectáreas, será destinado al almacenamiento transitorio de los distintos componentes de los molinos eólicos; para convertirse, a través de una inversión total cercana a los U\$4.800.000, en una terminal multipropósito.

El presidente de Nequén, destacó que se trata de una empresa familiar de capitales argentinos con actividad en los puertos nacionales por más de cien años.

Además, la Zona 1 del Área Logística Necochea contará con galpones logísticos y playón de depósito de contenedores; playón de depósito de componentes eólicos; un truck center, compuesto de estacionamiento, zona de servicios y área administrativa; y dos egresos de componentes, uno en Av. 10 y 63 y el se-

gundo en Avenidas 10 y 59 "El puntapié inicial es la recepción

de los molinos eólicos, pero a futuro vamos por la operación de contenedores", remarcó Rodríguez.

Recordamos que en el hinterland del puerto Quequén, además del Parque eólico Miramar, están otros dos: Vientos de Necochea y Vientos de Reta, a construirse este año el marco del Plan RenovAr del Ministerio de Energía y Minería de la Nación.



# Datos positivos del Monitor de Exportaciones de la AAIyCI

Según la última entrega del Monitor de las Exportaciones, herramienta que elabora mensualmente la Agencia Argentina de Inversiones y Comercio Internacional, en noviembre las exportaciones crecieron 14,5% y superaron los US\$ 5.300 millones. En los primeros 11 meses de 2018 aumentaron 4,5% y en el acumulado llegan a más de US\$ 56.000 millones.

De acuerdo al informe, la mayor competitividad cambiaría de los últimos meses, sumada a otros factores como la mejora de la infraestructura de transporte y logística y la apertura o reapertura de mercados, mejoró la situación de las economías regionales y es esperable que continúe mejorando a comienzos de 2019: a las perspectivas climáticas más favorables se suman nuevos acuerdos comerciales como la exportación de cerezas, ovinos y caprinos a China o de carne bovina a Estados Unidos.

“Si la cosecha no falla y el contexto global no nos vuelve a jugar una mala pasada, en 2019 vamos a ver un crecimiento de las exportaciones con sectores y cada vez más empresas que a lo largo de los últimos cuatro años se fueron integrando al mercado internacional.

Por eso 2019 es el Año de la Exportación: ponemos en valor los avances para potenciar la integración inteligente de Argentina en el mundo, seguimos sensibilizando a las empresas para que se animen a exportar y fortalecemos el rol de las exportaciones como eje de la política productiva y motor de crecimiento”, expresó Alejandro Wagner, Director de Comercio Internacional de la Agencia.

Datos destacados de noviembre, según el informe: Los productos primarios lograron una recuperación récord en el año, con crecimiento interanual de 31%, principalmente por los mayores envíos de porotos de soja a China.

Las exportaciones de fibra de algodón se multiplicaron por 10 y las de carnes porcinas se triplicaron. Continúan en alza las exportaciones de productos agroindustriales, como leche en polvo (+73%), queso (+62%), jugos de limón (+34%) y vinos (+12%), y se recupera la venta de aceites de girasol (+125%) y de aceites de maní (+56%).

La venta de utilitarios subió un 48%, principalmente

por compras provenientes de Brasil y Chile. Las exportaciones de material eléctrico subieron 28% y las de papel y cartón +26%.

Las ventas externas de gas se incrementaron 54%. Estados Unidos, Chile y Brasil fueron los destinos que mayores compras de combustible y energía realizaron durante el mes.

Datos destacados enero-noviembre 2018:

La venta de carne bovina acumula un crecimiento del 52% gracias a las compras provenientes de China y Rusia. Además, los productos lácteos aumentaron sus ventas en un 39%.

Las exportaciones de metales comunes se incrementaron 25% impulsadas por hierro y acero (+46%) y aluminio (+10%).

Las exportaciones de aceites crudos de petróleo crecieron 188%, las de carburantes +45% y las de gas de petróleo y otros hidrocarburos gaseosos +50%.

## Motorización de embarcaciones a GNL alternativa clave

El ministro de la Producción Dante Sica, tomó nota y pidió a sus colaboradores que se avance en facilitar la concreción del proyecto de motorización de remolcadores y barcos a GNL; presentado por un equipo impulsado por el secretario general del Centro de Patronos y Oficiales Fluviales de Pesca y Cabotaje Marítimo, Julio González Insfrán. Esto luego de la reunión que tuvieron ambos días pasados y donde también estuvieron presentes el ingeniero Ignacio Leiva – promotor de la idea- y el vicepresidente de la CINA, Joaquín Santos.

El proyecto que cuenta con el aval de YPF, - factor clave en el desarrollo del sistema- permitiría equipar a las embarcaciones – el prototipo inicial es de un remolcador de empuje, pero el rango es mucho

más amplio, desde remolcadores de puertos o arenos hasta dragas o barcos de carga general costeros y pesqueros- con un combustible mucho más económico, seguro y más amigable con el medio ambiente. La utilización del GNL haría mucho más competitiva a nuestra flota para captar más cargas, especialmente en la hidrovía- el combustible es un factor central en el costo de un barco- generando sustentabilidad y además un impacto multiplicador en el desarrollo de la industria y mano de obra. El financiamiento estaría cubierto, hay armadores nacionales interesados y la industria naval cuenta con las capacidades para encarar este tipo de trabajo. Hora de poner manos a la obra....



## Conferencia sobre ingeniería ambiental

Un evento de sumo interés es la I Conferencia sobre Gestión de Áreas Contaminadas de Latinoamérica, organizada por la Asociación Brasileña de Compañías Consultoras en Ingeniería Ambiental: AESAS que tendrá lugar del 2 al 4 de julio en São Paulo.

El evento incluirá la realización de 6 sesiones técnicas diarias, una de ellas enfocada especialmente a discutir el dragado como mecanismo de remoción de sedimentos contaminados.

En el marco de la conferencia, AESAS invita a presentar resúmenes de trabajos técnicos (relacionados con los temas del evento) en idioma inglés o portugués para, previa selección, participar como expositores en las sesiones previstas.

La fecha límite para el envío de resúmenes es el 1 de marzo.

Por el programa preliminar y más información se puede visitar el sitio web del evento en: <https://www.aesasconference.com>