

# MEGATRADE VIRTUAL

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

Dirigido por Darío Kogan. Año XIV Nro. 386 Mayo 2017

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

ICBC  Fundación

ESTUDIÁ COMERCIO EXTERIOR  
CON LOS QUE MÁS SABEN.



PLATAFORMA DE OPERACIONES MULTIMODALES



**EXOLGAN**  
CONTAINER TERMINAL

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

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

Es una Empresa del Grupo  INTERNATIONAL TRADE LOGISTICS



 **RUA**  
REMOLCADORES UNIDOS ARGENTINOS S.A.M. y C.

50 años de compromiso con el negocio del remolque portuario.

Pasión por la innovación



Nuevo remolcador RUA Don José

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



Reflexiones, opiniones, a [contacto@revistamegatrade.com.ar](mailto:contacto@revistamegatrade.com.ar)  
Twitter @ReMegatrade Facebook Revista Megatrade [www.revistamegatrade.com.ar](http://www.revistamegatrade.com.ar)  
Suscripciones a MEGATRADE VIRTUAL, REVISTA MEGATRADE en versión impresa o electrónica,  
[suscripcion@revistamegatrade.com.ar](mailto:suscripcion@revistamegatrade.com.ar)

Si desea ser removido envíenos un mensaje a [suscripcion@revistamegatrade.com.ar](mailto:suscripcion@revistamegatrade.com.ar)

# Costos logísticos en puertos: Temas de los que hay que hablar, o mejor no....

Algunos puntos con respecto al tema de los costos logísticos que tanto preocupa a los cargadores y al gobierno; más allá de como decía el jefe de los camioneros, es tan importante la carga como que el transporte, ¿el cargador quiere mover su mercadería mediante teletransportación?, ¿no ocupa tanto mano de obra la cadena logística que la producción de origen?.

Hay una movida que tiene que ver con que es necesario que la baja de costos se traslade al productor o industrial y no se la termine comiendo el intermediario, pero un operador nos decía al respecto; porqué tanta

insistencia en pegarle a los “costos portuarios”, si al consultar el flete marítimo a China, le salía lo mismo ya sea por Buenos Aires o Montevideo. No es que los servicios dejan afuera a nuestro puerto?.

En ese sentido, se sabe de algunas ideas para que se hagan lo más transparentes y simplificadas posibles las tarifas de todos los servicios en puertos y los servicios conexos. Por ejemplo, una autoridad portuaria nos decía que no le podía decir a una empresa internacional cuales eran sus costos de los servicios conexos. Insólito.

Por ejemplo, hay un cargador de granos que tiene su propia agencia y que estaba acostumbrado por años a recibir importantes compensaciones de los servicios conexos al puerto. Un negocio medio chino que no existe en otras partes del mundo... Se preguntaba ese operador si alguna vez ese cargador le trasladó esas “compensaciones” a los productores. Se vio una cola de productores queriendo trabajar con ese exportador porque les trasladaba esa ventaja?. Parece que no...

## Bircher: El mercado de EE.UU. es más que exportar limones

Marisa Bircher, secretaria de Mercados Agroindustriales del Ministerio de Agroindustria, - en la foto abajo- hizo algunas precisiones sobre la estrategia de inserción internacional agroindustrial del país y las negociaciones agrícolas en la OMC, temas que se van definiendo en un contexto internacional por demás complejo y donde se viene de años donde el mundo nos era ajeno.

El encuentro fue organizado por el Comité de Asuntos Agrarios del Consejo Argentino de Relaciones Internacionales CARI. Después de tantos años de estar afuera del mundo, Bircher reconoció que se está aprovechando toda posibilidad para que el país vuelva a estandarizarse internacionalmente, especialmente buscando acuerdos.

Advirtió que la relación con EE.UU. no pasa sólo por el ingreso de limones frescos como pareció enfocarse el tema en los medios y así en la gente, sino que va más allá ya que se estableció un mecanismo de diálogo en materia de comercio con una agenda bastante amplia. Ante la pregunta de una ex funcionaria y avezada periodista del sector, respecto a que la situación de las exportaciones de la agroindustria no era tan buena, por ejemplo cuando está en riesgo el negocio del biodiesel o hay una medida judicial que complica las exportaciones de langostinos a Brasil; Bircher señaló que el gobierno acompaña la preocupación en ambos casos, pero el poder de solución pasa por un lado más en los privados – como el caso del biodiesel- o en la justicia brasileña.

“La competitividad de las empresas viene golpeada por medidas que vienen de años y así deben salir al mundo”, agregó.

En cuanto al sector agrícola en la negociación Mercosur UE, resaltó lo que ya viene marcando la Canciller Malcorra: si no avanza la negociación agrícola el acuerdo no avanza. “Aquí el que se apura pierde”, dijo. Además señaló que el gobierno está negociando cuotas de productos que se puedan vender y donde podamos cumplir.

Destacó algo que no tuvo tanta difusión como los limones como la apertura después de varios años del mercado de cítricos a Brasil, que es tan o más importante que los limones a EE.UU.:

Dentro del Mercosur se están reduciendo diferencias internas. Argentina no tiene ningún alimento prohibido para el acceso de Brasil y queremos la recíproca “jugamos limpio y queremos que nos jueguen limpio”, dijo. Agregó que Argentina quiere vender alimentos al mundo pero también hay que ser conscientes de que tenemos que comprar alimentos; pero reconoció que hay países de la región que establecen limitaciones como bandas de precios, picos y escalonamientos que no son compatibles con el objetivo de un comercio libre y justo.

Advirtió que en los foros internacionales Argentina volvió a recuperar una voz fuerte en el tema de agricultura, “cada vez que Argentina tienen que exponer se genera un nivel de atención e intercambio muy fuerte”, dijo, cuando hasta hace poco era sabido que en el ministerio de Agricultura no se recibía bajada alguna a la hora de participar en los grupos de trabajo.

En cuanto a la exportación de los servicios agrícolas, señaló que hay mucho realizado y mucho potencial, tanto en colaboración con países que tienen problemas en seguridad alimentaria como en exportar conocimiento, porque eso puede volver en comercio.

En cuanto a la reunión ministerial de la OMC en diciembre en Buenos Aires, reconoció que hay temas que son de difícil avances como el de acceso a mercados, los subsidios agrícolas, pero si hay ruido por ejemplo en cuanto a frenar los subsidios a la pesca, un tema que podría estar en la agenda.

Planteó que si se puede pensar en esos temas al menos con un documento plurilateral que establezca un compromiso de parte de algunos países que quieran avanzar.

Además también se puede plantear el tema del cuidado del medio ambiente, un concepto que Argentina ha instalado para la reunión del G20 con el uso eficiente del suelo y destacó la siembra directa, donde Argentina es líder y es muy eficiente en esta materia. “Este sistema nos hace eficientes en el uso de la tierra, en la eliminación de gases contaminantes, en el aumento de la resistencia de la tierra”, dijo, aunque reconoció que aún falta quizá explicarlo mejor.

Con respecto a una consulta sobre el tipo de cambio – siempre están los dirigentes empresarios que insisten en que hay que ir por una devaluación- Bircher advirtió que este gobierno está tomando medidas para mejorar la competitividad, pero mover el tipo de cambio no es un tema que hay que mirarlo únicamente desde el beneficio al sector exportador sino en todo lo que genera en la sociedad y en la economía en general.

## Ley de Marina Mercante, sale o sale?

Presión de los gremios y la industria naval para que el proyecto de marina mercante e industria naval que tiene media sanción en el senado se apruebe tal como está en diputados.

En la última reunión de la Comisión de Intereses Marítimos -que se había suspendido una semana antes, lo que generó una movida de los sindicatos por temor a que el tema se quedara establecido para la última semana de este mes la convocatoria a todas las comisiones para que se dictamen y pase al recinto para su aprobación.

Se puede aprobar una ley de marina mercante si los armadores piensan que no sirve para promover el ingreso de más buques?. Desde el Frente Renovador se señaló que si no se cambian algunos puntos esto sólo será papel pintado. Será que servirá a los gremios contar con una ley, algo histórico después de tantos años de lucha; pero que en lo concreto no genere una forma de salir en forma competitiva para que haya más barcos navegando nuestros mares y ríos y ganar mercados regionales?.

Aún se pone en duda la actitud oficial que por un lado dice aprobar que salga la ley, pero por otro que Economía no concuerda con el costo fiscal que la misma impone.

Pero no fue acaso, el ministerio de Transporte que alcanzó a introducir varios cambios de último momento en el proyecto de diputados para que salga más potable?....



**Diálogos en Megatrade EnRadio en nuestra web**  
**Entrevista con el Director Nacional de Transporte Fluvial y Marítimo, Gustavo Deleersnyder**

# El riesgo en el mundo es más político que económico

El título de la 14ª Conferencia de Riesgo País Mundial realizada por Coface en Buenos Aires, lo brindó Bart A. Pattyn, Presidente y CEO de la región de América Latina del líder mundial en seguro de crédito, cuando señaló que el principal riesgo global no es económico sino político. La situación económica y financiera internacional no es lo que más preocupa, sino las movidas del Sr. Trump y sus colegas del otro lado del Atlántico, el terrorismo que ya pega en todos lados y algún chisporroteo – o mucho más- del dictador del Corea del Norte.

En realidad Pattyn puso contentos a todos los presentes cuando señaló que en materia de confianza hay muchas buenas noticias a nivel global y que la perspectiva que los empresarios tienen de la región está mejorando. El PBI global que se recupera a partir de las mejoras en América Latina, África, Este de Europa y parte de Asia. Además que el riesgo en Brasil y Argentina mejoró, aunque vienen de muy atrás, aunque en América Latina en general la caída de los commodities genera problemas, más allá de cierta estabilización.

Pattyn comentó que Argentina mejoró, la inflación bajó a la mitad, el peso es bastante estable, las exportaciones agropecuarias están liberadas y señaló que sin el voto de la gente en diciembre del 2015 en menos de cinco años el país se hubiera convertido en Venezuela. Claro que las mejoras no llegan tan rápido en parte porque el populismo tarda mucho en desarmarse, dijo.

Un dato interesante que marcó a nivel general es que los inversores ya no toman tanto el riesgo político para tomar decisiones, si en cambio se ve un vínculo entre el endeudamiento de las empresas y la fragilidad bancaria. En China por ejemplo sigue el endeudamiento y para Pattyn este país va de burbuja en burbuja, pero así se mantiene, resolviendo un problema, creando otro. Por lo pronto la economía china crece aunque menos que antes. También ve cierta contradicción, por un lado aumento de deuda y por otro, amplia disponibilidad de crédito. En relación a Estados Unidos, dijo que el problema más grande de Donald Trump es que el ciclo económico de crecimiento en ese país está terminando y la situación económica se está complicando, los norteamericanos están comprando menos y esto puede pegar en América Latina y en Asia. En cuanto a Europa, puso el foco en las elecciones en Francia y la pelea entre elegir la globalización o el proteccionismo. También aseveró que si Francia sale de la Unión Europea, ésta dejará de existir. Aunque con el resultado de las elecciones y el fantasma de Le Pen de lado, el riesgo se ha diluido. En cuanto al Brexit, un primer momento de duda, muestra ahora cierta cintura política de la primer ministra británica que se sabe con buenas posibilidades de ganar una próxima elección y negociar una salida de la UE más suave. Sobre Rusia, señaló que los pobres resultados de su economía coincidieron con las movidas nacionalistas de Putin y ahora parece que la situación mejora, lo que prevé menos tensiones políticas. En el Golfo los problemas tienen que ver con que el valor del petróleo no alcanza para cubrir las necesidades de estos países.

Finalmente señaló que hoy la inestabilidad política es un riesgo clave, de allí que Coface ha institucionalizado este riesgo a partir de la fragilidad política y social, el populismo y el factor del terrorismo. Allí México viene muy golpeado por el narcotráfico. En cuanto al terrorismo ya está pegando en todos lados, desde Reino Unido hasta Australia. De paso anunció el fin del concepto exitoso de los BRICS que hasta la crisis reunía a los países emergentes más exitosos, aunque varios de ellos terminaron patinando.

Por su parte, Patricia Krause, Economista de Coface habló sobre el panorama de riesgo en América Latina y comentó que después de dos años se prevé que el PIB regional salga de la recesión y que este movimiento debe estar liderado por el repunte en Brasil y en Argentina. Remarcó además que la inflación en la región está perdiendo fuerza y que en este contexto, el Banco Central podría reducir el interés a lo largo de 2017 en Chile, Colombia, Perú y especialmente en Brasil.

Por otro lado, en el panel sobre actualidad económica y política, el economista Juan Carlos De Pablo dijo que



en el mundo ningún líder está tomando decisiones pensando en que todo explote. Si Estados Unidos sale a endeudarse, entonces vamos a estar del mismo lado, como tomadores de fondos; explicó haciendo referencia al anuncio de Trump sobre reducir impuestos y gasto público. A nivel nacional, lo más difícil es el endeudamiento, dijo De Pablo, donde hay un problema fiscal muy grande y el gasto público es muy alto. Sostuvo además que el grueso de las inversiones las hacemos los argentinos, no vienen de afuera. No hay un boom de inversión porque no hay activos baratos y las expectativas no son brillantes. Finalizó: “Hasta ahora el resultado es mediocre. Lo primero que hay que hacer es trabajar para ser diferentes, la crítica al populismo es la fácil”.

## Los operadores

Tanto la Cámara de Exportadores (CERA) como la Cámara de Importadores (CIRA) son invitados habituales a la apertura de este encuentro.

Como de costumbre este no es el ámbito que elige la CERA para hablar de la coyuntura de las exportaciones y en este caso no hubo cambios y el Director del Observatorio Financiero del Instituto de Estrategia Internacional de la CERA, Luis María Aguirre, eligió hablar de las tendencias de las tecnologías disruptivas y cómo pegarán en el sistema financiero. Además detalla la agenda de la competitividad cambiaria y sistémica.

En el primero de los temas, se viene la tormenta tecnológica perfecta?. Hizo hincapié en el desarrollo de la industria fintech que contribuye a modernizar el mundo de las finanzas pero ¿pondrá en peligro la estabilidad financiera?. Aguirre comentó: “Nos encontramos ante una revolución de la banca y en el sistema financiero, que transformará a las entidades tal y como las conocemos hoy en día. Su supervivencia como instituciones dependerá de su capacidad de adaptación al nuevo entorno”. En ese sentido destacó lo que si viene con bancos sin sucursales como el DBS de Singapur que tomó el desafío de salir de lo tradicional y convertirse en digital con transferencias que se acreditan dentro de Asia en tres segundos. En pocos meses incorporó 800.000 clientes. De sus 20.000 empleados espera en un año y medio contar sólo con 10%...Habrá seguro de desempleo por allí?. Pero esto va más allá, es la revolución tecnológica de los servicios financieros y en seguros donde todo se maneja vía celular, exigido por las nuevas generaciones y los que no se adaptan pierden, dijo Aguirre. Esto va paralelo al Big Data: el análisis de grandes bases de datos, con aplicaciones financieras por celular que exigen sistemas de protección de información. Así a los bancos tradicionales le sale una impensada competencia de emprendedores y pymes con tecnología y sin tanta burocracia ni papeleo ni reglamentación. Claro que esto exige preparar a la gente, especialistas en riesgos, comerciales adaptados a las nuevas modalidades y por

supuesto, abogados especializados. Para Aguirre está el punto de vista de los que señalan que todo esto va a democratizar las inversiones y habrá más acceso a más gente a los servicios financieros, más transparente, eficaz y seguro. Habrá que ver cómo responden los bancos tradicionales que ya están buscando incorporar a esos emprendedores. Por lo pronto, se espera al 2021 que una de cada dos personas acceda a los servicios financieros a través de celulares inteligentes o tablets.

En cuanto al tipo de cambio, señaló que 45% del comercio internacional se hace con dólares y esto tiene impacto en nuestras exportaciones. Como lo viene haciendo hace años la CERA, señaló la necesidad de una agenda de competitividad sistémica, la reforma tributaria, modernización del Estado, con aduana y puertos – especialmente en cuanto a tecnología- que generen negocios más fluidos y competitivos; allí juega mucho la aprobación del acuerdo de facilitación de la OMC, la inversión en infraestructura logística y el acceso a los mercados internacionales a través de distintos acuerdos.

Por su parte, el presidente de la Cámara de Importadores de la República Argentina, Rubén García, que en los últimos tiempos viene recibiendo los embates del ministro de Transporte y su gente por el seguro del VEP; insistió como es natural sobre el valor que tienen las importaciones para la producción y para el bienestar de la sociedad en general, aunque parezca políticamente incorrecto decirlo. “Esto tiene que ver con el sentido común. No hay confrontación entre importación y trabajo argentino e industria nacional, porque más allá del empleo que genera, 80% de lo que se importa va a la producción”, dice y muestra el correlato entre importación, industria, comercio y exportación. De todos modos se insiste en que hay una “lluvia de importaciones” cuando no es así. Si bien las licencias automáticas salen en 48 horas, no sucede lo mismo con las LNA que en muchos casos son insumos industriales y esto demora la producción y le quita previsibilidad a toda la cadena y por ende pega en los precios. “Estamos fallando porque desde el Estado se predica la apertura y cuando nos sentamos a discutir tenemos que pedir permiso para trabajar y esto perjudica la cadena porque existe la misma imprevisibilidad que antes. El comercio debe ser ágil, debe existir una facilitación de procesos”, insistió. Apuntó también a que el costo logístico complica al comercio exterior.

Para finalizar la conferencia, Salvador Pérsico, Gerente General de Coface Argentina resumió el encuentro resaltando que a nivel mundial el riesgo político parece ser una de las preocupaciones más grandes. En relación a Argentina, indicó que existe incertidumbre a nivel local por ser un año electoral pero a nivel mundial se está viendo al país de forma más positiva.

# Balance de los cítricos del Hemisferio Sur

Si bien la gente de Federcitrus esta exultante con la apertura del mercado de cítricos brasileños y apunta a los mercados de México y asiáticos y con la buena noticia de la reapertura del mercado de EE.UU., la Asociación de Exportadores de Frutas Frescas del Hemisferio Sur (SHAFFE, por sus siglas en inglés) pronosticó que el volumen total de exportaciones de cítricos durante el año 2017 será 6% mayor que el año anterior, pero prevé que Sudáfrica enviará más limones al mundo que Argentina.

En cuanto a las categorías específicas, se prevé que los volúmenes de naranja del hemisferio sur subirán un 7,5% a 1,5 millones de toneladas, aunque esto podría reducirse debido a la inesperada caída de naranjas Navel en Sudáfrica.

Las exportaciones de limón de casi 620.000 TM son 2% mayores que en 2016, mientras que las mandarinas con 546.000 TM son 4% más altas. El pomelo, que está casi

totalmente abastecido por Sudáfrica, se espera que aumente un 14% a 240.000 TM.

En términos de los diferentes países, se pronostica que las exportaciones peruanas de cítricos crezcan un 7% a 120.000 TM, con el grueso del incremento representado por las mandarinas.

Uruguay, por su parte, espera un alza del 4% a 111.100 TM, debido en gran parte al aumento de los volúmenes de naranjas.

Argentina prevé una caída del 14% en las exportaciones con 338.000 TM. En cuanto a limones se espera una caída del 7% a 260.000 TM, mientras que las naranjas y las mandarinas se espera que caigan en un tercio a 45.000 toneladas y 33.000 toneladas, respectivamente.

Por otro lado, se pronostica que Australia tendrá una cosecha similar a la del año pasado con 219.500 TM, aunque a medida que el cultivo se retrasa, las cifras siguen siendo

provisionales.

Las exportaciones chilenas aumentarán un 3,5% a 257.600 TM, impulsadas por un aumento de 13% en las exportaciones de mandarina a 109.000 TM. Las exportaciones de limón se reducirán un 5% a 72.000 TM, mientras que los envíos de naranja se mantendrán sin cambios en torno a las 75.000 TM.

Sudáfrica, que representa el 63% de la producción de cítricos del hemisferio sur, se pronostica que exportará 1,8 millones de toneladas métricas. La misteriosa caída de frutas ha reducido la estimación de exportación de naranja del país de 12% a 8,5%, y los volúmenes de limón se espera que aumenten un 16% a 263.000 TM.

También se espera que las exportaciones de mandarina aumenten un 8,5% a alrededor de 200.000 TM.

# Alto nivel de especialistas internacionales para analizar las coberturas antes derrame de hidrocarburos de tanqueros

Generar confianza entre armadores, aseguradores, cargadores y autoridades, uno de los retos de la industria naviera que transporta combustible pesado a la hora de prevenir los derrames de hidrocarburos. Se trata de uno de los conceptos que se pueden sacar a partir de lo dicho por las organizaciones que participaron del Seminario sobre Protección Ambiental; procedimientos para el control de derrames y Fondo de Indemnización que organizó la compañía PANDI liquidadores - corresponsal de clubes de P&I- con la Prefectura Naval Argentina con muy buena concurrencia de público.

El encuentro de dos días que contó con asistentes especializados del país y la región – entre otros destacados maritimistas como Alberto Cappagli, Diego Chami, Jorge Radovich, Carlos Lesmi, Fernando Porcelli o Nélica Angelotti, responsables de empresas de salvamento, armadores locales – Antares, Transona, Ultrapetrol- empresas petroleras, liquidadores y brokers de seguros- trajo al Yacht Club de Puerto Madero a los máximos referentes de la Federación Internacional Anticontaminación de Armadores de Buques Tanque (ITOPF), del Grupo Internacional de Clubes de Protección e Indemnización (IG P&I) y de los Fondos internacionales de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos (FIDAC).

En el encuentro estuvieron presentes, el Prefecto Nacional Naval, Eduardo Scarzello, el Subprefecto Nacional, prefecto general Hugo Ilacqua, el Director General de Pandi Liquidadores SRL, Alberto Trigub – quien tuvo la feliz iniciativa del encuentro- y los especialistas de primer nivel como Karen Purnell de ITOPF, Michael Kelleher y James Ingham de P&I Group y Liliana Monsalve del IOPC, entre otros. También expusieron el Director General de Planeamiento y Desarrollo de la Prefectura Naval Argentina, Luis Alberto Zecchin y los prefectos Miguel Bartorelli y Leonardo Filomatori de la Dirección de Protección Ambiental y del Servicio de Salvamento, Incendio y Protección Ambiental. Recordamos que ITOPF es una organización sin fines de lucro que reúne a los armadores de buques tanque y que trabaja con un amplio sistema de servicios técnicos que promueven la respuesta efectiva en el caso de derrames, análisis de reclamos y daños, planes de contingencia y entrenamiento.

En el encuentro se destacó el análisis de las convencio-



nes vinculadas a los Fondos de Reparación en caso de derrames, Régimen Internacional de Compensación por Derrames de Buques Tanque; Aplicación del Convenio de Londres y su Protocolo; el rol y el funcionamiento de los fondos internacionales de compensación por contaminación IOPC, cómo aplican los reclamos, qué tipo de cargas incluye el Fondo de reparación y el Fondo Complementario, entre otros.

Uno dato de interés es el que demuestra la caída en los siniestros en los últimos años a partir especialmente de una mayor regulación y control de los buques tanque que deben cumplir con un cada vez más creciente número de normas y papeleo.

Allí se habló de cómo aplican los convenios internacionales de indemnización y que los mismos facilitan una más efectiva y rápida indemnización económica en relación a los daños ocasionados por la contaminación por hidrocarburos – el convenio aplica únicamente los persistentes -que se producen en los Estados Miembros, por parte de tanqueros. Desde su constitución, el Fondo de 1992 y el precedente Fondo de 1971 han intervenido en 149 siniestros de diferente magnitud en todo el mundo.

Por las exposiciones, los puntos clave en el caso de un gran derrame o un siniestro importante es la forma de comunicar el tema a la sociedad, especialmente por la presión de los políticos y de los medios, unos que necesitan mostrar que hacen algo en el caso de un problema de contaminación vinculado a sus costas y los otros porque ven allí una nota sensacionalista. A veces esa presión hace que las cosas salgan mal sino hay un adecuado asesoramiento.

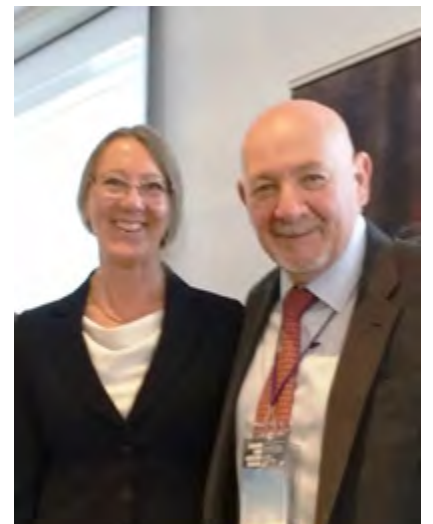
En ese sentido tanto los clubes como la propia federación de armadores tienen planes de respuesta y de manejo de la comunicación bien planificados y explicitados. Destacaron la importancia de contar con un plan inmediato y que este esté manejado de acuerdo a conocimientos técnicos. Claro que una foto de una cigüeña o un pingüino empetroado puede valer más que mil palabras; pero eso no quita que cada vez se esté trabajando mejor en el asesoramiento técnico con las autoridades.

Entre los puntos destacados, además de describir los

montos y el formato del aporte que hacen al Fondo, los importadores de hidrocarburos - aunque últimamente se ha pedido el aporte de los armadores -, se señala que en general ante un derrame con consecuencias para el medio ambiente, se trata de buscar una solución amistosa. Es evidente que hay que comprobar que el buque fue el que produjo el daño, incluso el Fondo paga en caso de que se trate de un daño del “buque misterioso” (comprobado que el daño tuvo origen en un buque tanque, aunque no se sepa de cual).

Se insistió en que en muchos casos, depende el país, los damnificados se mueven en una economía informal y no pueden justificar el daño. También es sabido que aprovechando la existencia del Fondo algunos pueden exagerar las demandas. En general el Fondo paga proporcionalmente a todos los demandantes, - se habló de que cubre 60% del reclamo-. En algunos casos, los gobiernos terminan completando el pago. Por algunos casos que conocemos, el Fondo no paga porque sí, sino todo lo contrario.

Un punto que se señaló por fuera de la agenda, aunque muy trascendente en nuestra región, es que los convenios existentes en esta materia (el de 1992 ratificado por la Argentina y el Fondo Complementario – con muchos menos países miembros- así como los fondos de indemnización), se dan para el caso de daños por el transporte de buques de combustibles persistentes y en el ámbito marítimo. No rige, por ejemplo, para el transporte por la hidrovía de barcazas y convoyes. Si bien no ha habido desastres importantes que impacten en el medio ambiente de nuestros ríos, ¿habrá que esperar uno para que los armadores de la hidrovía adopten uno o generen un fondo en ese sentido?. Si bien se sabe que en el marco del CIH se está trabajando para la adaptación del Marpol al sistema fluvial.



Karen Purnell, directora gerente de ITOPF junto a Alberto Trigub, de Pandi Liquidadores, factótum del encuentro



## Lo que se hace en seguridad y medio ambiente en Puertos

Una definición repetida por los especialistas para terminar con el mito y el preconcepto que sufren por ejemplo, los desarrolladores portuarios: el material que se extrae del dragado no necesariamente es contaminante, luego de ser analizado puede servir muy bien para el relleno de nuevas zonas operativas.

Así se señaló en el Taller Nacional de Seguridad y Medio Ambiente en Puertos organizado por el Consejo Portuario Argentino y el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sustentable, en la sede de dicha cartera.

El encuentro fue abierto por Diego Moreno, secretario de Política Ambiental, Cambio Climático y Desarrollo Sustentable, Jorge Metz subsecretario de Puertos y Vías Navegables y Angel Elías presidente del Consejo Portuario Argentino. En este ámbito se firmó un convenio marco de cooperación entre el Ministerio y el CPA sobre prevención de especies exóticas invasoras en puertos - en la foto abajo-. Se trata de un tema que causa graves problemas al medio ambiente local, particularmente el caso de los barcos que traen especies incrustadas en los cascos o en el agua de lastre.

Moreno señaló que el Ministerio busca articular y homogeneizar las normativas en materia ambiental un tanto dispersas y que se trabaja en conjunto con el Consejo Portuario Argentino y el Consejo Federal Pesquero para avanzar en una política armónica; mientras que Metz destacó que desarrollo y medio ambiente son complementarios y que quienes viven alrededor de ciudades puerto no pueden estar en contra de la protección del medio ambiente. Recordó además que para habilitar los puertos desde hace años se deben cumplir una serie de pasos muy exigentes en materia medio ambiental. Asimismo, Elías detalló el trabajo del CPA en sus comisiones donde el tema de la seguridad y el medio ambiente es prioridad, apuntando siempre al desarrollo de puertos sustentables.

En las exposiciones quedó resaltado que en materia de medio ambiente vinculado a los ríos y al mar los que están a la cabeza en materia técnica son la Armada y Prefectura Naval Argentina, dando respuestas que en

ambiental del dragado y las tecnologías de bajo costo existentes para la evaluación del material de dragado, así como las recomendaciones OMI. Allí explicó los métodos que se pueden utilizar que no exigen cuantiosas inversiones y resuelven problemas. Además dio detalles de un proyecto de análisis de dragado y disposición de materiales extraídos en Mar del Plata.

Por su parte, Daniel Coria de UCEL, explicó las variantes para la remediación de suelos por sustancias peligrosas y detalló los métodos para monitorear los contaminantes en el material de dragado - por ejemplo señaló que la contaminación en aguas subterráneas es el principal problema en materia medio ambiental-

Alberto Carnevali, del puerto de Bahía Blanca, entre otras cosas, señaló que si bien en un puerto son importantes los niveles de dragado, cuando se habla de materiales contaminantes que se pueden extraer, no necesariamente tienen que ver con actividades del propio puerto y que los sedimentos no son residuos peligrosos por sí mismos.

Por su parte María Suñer coordinadora de los entes portuarios públicos que dependen de la secretaría de Transporte de Santa Fe, dio detalles de los trabajos vinculados a la gestión de medio ambiente como ser los monitoreos de calidad de agua, suelo y aire que se realizan tanto en los puertos de Rosario como Santa Fe, Villa Constitución y Reconquista.

Asimismo se trató el tema de los residuos que transitan en los puertos, los convenios internacionales y marco normativo nacional, referidos a esta cuestión; como ser el registro de operaciones de descarga de los residuos provenientes de los buques o la gestión de los mismos en los puertos y en particular las normativas vinculadas al plan nacional de residuos regulados. Los prefectos Roberto Rodríguez y Mario Cerdeira dieron detalles de los convenios OMI sobre esta materia y Sebastián Trígub y Ricardo Crisp de Pandi Liquidadores hicieron referencia al seguro de P&I respecto a la polución de aguas provenientes de los buques.

Finalmente se expusieron temas vinculados a la seguridad e higiene en el trabajo; marco normativo y aspectos técnicos, especialmente en tareas portuarias

Durante el encuentro, se presentó el proyecto de desarrollo del sistema de protección temprana de especies exóticas invasoras del Ministerio de Ambiente, exposición a cargo de Inés Kasulin, coordinadora nacional del proyecto. El mismo, se enlaza en una estrategia nacional sobre especies exóticas invasoras que tiene el respaldo económico de un Fondo de Naciones Unidas que administra la FAO. Explicó que estas especies están fuera de su espacio natural y que en otro ambiente pasan a ser invasoras cuando tienen la capacidad de expandirse más allá del sitio donde se instalaron inicialmente, amenazando la diversidad biológica, el me-



dio ambiente e incluso la salud. Señaló algunos casos preocupantes como el mejillón dorado que vino de Asia y que hoy es una de las causas principales de pérdida de biodiversidad en el Paraná; o el Tamarindo un árbol también asiático que por ejemplo, en Mendoza saliniza un suelo que ya tiene poca agua. Además está el caso de la ardilla de diente rojo que entró como mascota exótica y se hizo plaga. Aquí Kasulin señaló un dato que tiene que ver con la percepción de la gente y que debe cambiar: se toma como "mascota" una especie "simpática" que ni es mascota ni puede estar enjaulada, entonces se la libera y allí puede causar estragos. Una campaña para eliminar este tipo de especies no es acompañada ni es "políticamente correcta" para el general de la población; pero esto puede terminar muy, pero muy mal. Así se da con la ardilla de diente rojo que amenaza no solo la forestación sino a las dos especies de ardillas nativas. Por eso el Ministerio está trabajando de forma de buscar una mejor comunicación con el público en general para que entienda la problemática. Incluso actividades productivas que pueden tener una consecuencia medio ambiental y no pasan por ningún control de medio ambiente y esto puede ser un problema. Kasulin explicó casos de introducción de especies para pilotos de una actividad productiva que luego no resultaron, pero la especie quedó y hoy genera problemas.

Entre los avances, el Ministerio tiene en desarrollo un sistema de información de especies exóticas invasoras y abundante material de difusión.

En cuanto al convenio con el Consejo Portuario Argentino, tiene que ver con la detección temprana de especies exóticas invasoras en puertos y se está trabajando con Quequén, Bahía Blanca y San Antonio. Recordó que en la llegada de especies exóticas en 80% de los casos se da por los buques, tanto por las incrustaciones en el casco como en el agua de lastre.

La gente de PNA señaló que en cuanto a normativas en esta materia hoy se aplican recomendaciones de la OMI y que se comenzó a trabajar en el convenio sobre manejo de agua de lastre, que Argentina ratificó y que comienza a regir en septiembre. En cuanto a incrustaciones se está trabajado en un Código específico



muchos casos los funcionarios políticos no tienen. En la mesa referida a monitoreos ambientales en puertos, el cap. Juan Frías de la Armada, detalló la gestión

## Lo que viene en el Congreso Latinoamericano de AAPA en Punta del Este

Organizado por la Delegación Latinoamericana de la Asociación Americana de Autoridades Portuarias (AAPA) en alianza estratégica con la Administración Nacional de Puertos de Uruguay (ANP), del 6 al 9 de noviembre tendrá lugar en Punta del Este, la nueva edición del Congreso Latinoamericano de Puertos que se realizará en el Centro de Convenciones del Hotel Conrad.

Esta vez el lema es "Los puertos Latinoamericanos en el debate entre proteccionismo y globalización". Anualmente, más de 400 líderes portuarios y expertos internacionales, hacen que este foro se destaque como el más importante encuentro de negocios del sector en Latinoamérica.

Durante tres días de sesiones técnicas se presentan y debaten los principales proyectos portuarios a nivel in-

ternacional. Entre los temas a destacar se encuentran el efecto del nuevo contexto internacional en el comercio y cómo impacta en las cadenas logísticas y las respuestas de los puertos; así como el efecto de las alianzas navieras sobre las estrategias portuarias, así como las experiencias en sustentabilidad, a lo que hay que añadirle una intensa actividad social y de networking, y un espacio destacado a la muestra comercial de la que participan las empresas proveedoras más representativas de la industria.

Para más información: [info@aapalatinomercosul.com](mailto:info@aapalatinomercosul.com) / <http://www.aapalatinomercosul.com>



## Port de Barcelona prepara misión empresarial para noviembre y estrecha vínculos con el puerto de Buenos Aires

El Port de Barcelona está organizando una misión empresarial a la Argentina y Uruguay entre el 11 y el 17 de noviembre. En ese contexto, días pasados llegaron algunos de sus representantes a nuestro país como visita preparatoria, tomando contacto con instituciones de la cadena logística local y funcionarios por un lado y para avanzar en el acuerdo de cooperación firmado hace unas semanas con la Administración General de Puertos.

Recordamos que Port de Barcelona realiza todos los años algunas misiones a diversos países que propone a la presidencia del puerto su consejo rector -donde hay representantes de toda la cadena logística y las instituciones públicas que hacen a la actividad portuaria- a partir de un análisis sobre el potencial de relaciones comerciales con los destinos que finalmente son definidos por el departamento de relaciones internacionales del Port.

Precisamente, Manuel Galán, responsable de dicho departamento, estuvo en Buenos Aires y al dar detalles de la Misión, junto al representante del puerto en Argentina, Hugo Lejtman, nos señaló que la elección de Argentina tiene que ver con el potencial enorme como país en cuanto a generación de recursos y las acciones del actual gobierno en cuanto al impulso a lo que es el comercio exterior. Además, se añade el acuerdo de colaboración firmado entre Port de Barcelona y AGP para desarrollar la gestión del puerto de Buenos Aires que impulsa el interventor Gonzalo Mórtola y su equipo.

La misión incluye también como destino por la proximidad a Montevideo, Uruguay, que para Galán es reconocido por su potencial logístico y como enclave geoestratégico y que viene haciendo un trabajo serio y atractivo a la vez para los empresarios españoles.

Para el ejecutivo, la misión comercial es una herramienta más que Port de Barcelona pone a disposición para los empresarios, - ya sean transitarios, agentes aduanales o cargadores- que buscan mercados y convenios de colaboración, como un paraguas institucional para que sea de interés para las posibles contrapartes. En ese sentido, el encuentro tiene dos elementos fundamentales, por un lado una Jornada Empresarial y por otro la agenda de contactos bilaterales. En ese sentido el puerto recoge la demanda de las empresas del sector logístico y de exportadores e importadores y confecciona las agendas de contacto con los perfiles solicitados. Esta tarea la realizará junto con la oficina de promoción exterior de Cataluña en Buenos Aires. “Los contactos bilaterales son fundamentales, porque de allí se puede derivar uno de los objetivos de la misión y es que haya un incremento de los volúmenes de carga en ambas direcciones”, dice Galán.

La Jornada de apertura tendrá lugar en el Palacio San Martín de Cancillería donde se hará la presentación del puerto de Barcelona como principal hub logístico del sur de Europa, a cargo de Sixte Cambra, su presidente y donde se hará la firma de convenios. Además se espera la participación del ministro de Transporte, Guillermo Dietrich y del consejero de Territorio y Sostenibilidad del Gobierno de Cataluña, Josep Rull, así como el director general de transportes y movilidad del gobierno de Cataluña, Pere Padrosa. Además, estarán representantes del sector aduanero tanto público como privado, de ambas partes para analizar temas vinculados con la aduana y la homogenización de procesos, VUCE y operador económico autorizado.

### El cambio

Recordamos que hace unos años Port de Barcelona hizo un giro copernicano en cuanto a su desarrollo en materia de comunidad portuaria, de relación ciudad puerto y de sustentabilidad. En ese sentido, entre los que acompañaron a Galán en este viaje, estuvieron el director de medio ambiente del puerto, Jordi Vila y el de calidad, Ramón Rull; con el objetivo, por un lado de fomentar esa relación de transferencia de know how, transmitiendo las experiencias del Port de Barcelona en temas concretos como son el área medioambiental y el cambio cultural asociado a un modelo de gestión de valor. Al mismo tiempo para que Port de Barcelona tenga un mejor conocimiento de cuál es el modelo que AGP está diseñando para el puerto de Buenos Aires. En el encuentro en AGP - foto a la der.- participaron los máximos niveles de dirección y coordinadores de áreas. Asimismo los especialistas visitaron el puerto. También se realizaron contactos con los responsables de la AAACI - Aso-

ciación Argentina de Agentes de Carga Internacional- y el CDA - Centro de Despachantes de Aduana.

“El plan de sostenibilidad ha sido fundamental para Barcelona porque es lo que ha permitido el cambio de mentalidad del puerto y que es lo que proponemos para al puerto de Buenos Aires. En el mundo existen varias alternativas en cuanto a las herramientas en materia de calidad, protección del medio ambiente, el sistema de comunidad portuaria y la digitalización de procesos, pero lo más importante es el concepto de cambio de filosofía y hacia dónde quiere crecer el puerto”, argumenta el ejecutivo. En ese sentido, dice que Buenos Aires y Barcelona son dos modelos muy similares, aunque con una diferencia de tiempo de 20 o 30 años, porque las dificultades que se ven hoy aquí son las mismas que se enfrentaron hace dos décadas en Barcelona con dificultades de relación del puerto con la ciudad, con las instituciones, con los sindicatos, la trazabilidad de la mercancía, la seguridad y la falta de agilidad del tránsito.

Trasladar todo el proceso de cambio filosófico significa un desafío enorme, agrega el ejecutivo, porque es necesario que toda la organización lo entienda, lo que exige mucha formación interna y ejercicio y pro actividad de parte de la gente, a partir de un cambio de métodos de trabajo, digitalización, crear un ámbito colaborativo, etc. “La administración no es un ente estático, tiene que interactuar y facilitar”, advierte Galán.

Además, otro de los puntos clave del cambio en Port de Barcelona, según Galán, fue el plan de calidad para la comunidad portuaria, “lo que se consiguió es que se generara el concepto de comunidad portuaria y que todos los actores – tanto públicos como privados- estuvieran inmersos en el proyecto, única manera de que todos lo hicieran y defendieran como suyo”, dijo. En ese sentido, el trabajo se focalizó en el análisis de todo el proceso del paso de la mercadería, con un flujograma incluyendo a todos los actores y la función de cada uno para poder detectar cualquier incidencia. Un ejemplo es el servicio de atención al cliente que recibe todas las consultas y reclamos con el compromiso de una devolución simbólica o económica a aquél que haya sufrido un percance, siempre pensando en instrumentar las mejoras para que la incidencia no se vuelva a repetir y se mejore el proceso.

En cuanto a la relación con la ciudad, Galán reconoce que a principios de los 90, la mayoría de la gente ni sabía que existía el puerto. Se comenzó con la reconversión de espacios históricos para el uso de la ciudad, por ejemplo, una zona con poco calado e impacto ambiental que se cede a la gestión ciudadana pero pensando en un espacio atractivo para el ciudadano y el turista; de hecho Puerto Madero de Buenos Aires, esta basado en el Port Vell de Barcelona.



A la izq. Manuel Galán, director de relaciones internacionales de Port de Barcelona, junto a Hugo Lejtman, representante del puerto en Argentina.



## Nueva Comisión Directiva del Comité Argentino de Arándanos

El Comité Argentino de Arándanos (ABC), que constituye más del 80% de las exportaciones de arándanos de nuestro país, anunció su nueva Comisión Directiva, que tendrá como presidente a Federico Bayá con mandato hasta el 2019. "Buscaremos seguir siendo uno de los mayores productores de arándano de primicia (septiembre/octubre) en el mundo, posicionarnos cada vez con más calidad y consistencia en el mercado, destacando nuestras cualidades frente a nuestros competidores", expresó Bayá - en la foto.

Entre los mayores logros de la última gestión, Bayá destacó la reciente incorporación a la Red de Empresas contra el Trabajo Infantil, dependiente de la Comisión Nacional para la Erradicación del Trabajo Infantil (CONAETI). "Es un tema delicado y si bien el sector siempre estuvo comprometido, trabajando en el tema, cada año el compromiso es mayor y este año es uno de los principales objetivos a seguir mejorando".

También en los dos últimos años el ABC resaltó en sus logros que el país en el 2016 fue sede del Congreso Mundial de Arándanos; se realizaron viajes que están generando la apertura del mercado en China; también el posicionamiento en Ferias internacionales como Berlín y Rotterdam, pero un aspecto clave -resaltan- fue consolidar "una mesa de diálogo para alcanzar políticas productivas con la administración de Mauricio Macri".

El ABC fortaleció así la matriz del sector. "Hemos conseguido posicionarnos como fuente de información fidedigna frente a los diferentes actores, como son el gobierno en sus diferentes niveles, medios de comunicación, embajadas, y con todos los actores involucrados en la cadena de producción y comercialización", analizó Bayá.

"Representamos al 80% de los exportadores y productores del sector; cada año somos más socios comprometidos con el trabajo diario. Este año vamos a implementar la metodología de trabajo por comisiones donde tenemos 10 temas primordiales a abordar como son, por ejemplo: logística, estadística, mercado interno, mercado externo, comunicación y promoción, entre otros", aseguró el nuevo Presidente.

Para Bayá, "el mercado internacional cambió y Argentina se está preparando para el nuevo escenario mundial. Nuestro enfoque estará en el trabajo tranqueras adentro, donde cada productor buscará la mayor eficiencia en sus campos, produciendo fruta de calidad; trabajando bajo el modelo de gobierno abierto, o sea conjuntamente sector público-privado buscando medidas locales que hagan competitivo al sector, con una fuerte estrategia de comunicación y promoción tanto en los mercados tradicionales donde Argentina ya está establecida (Estados Unidos, Reino Unido, Comunidad Europea, Canadá) como en nuevos mercados, apuntando principalmente a China y otros países asiáticos", expuso.

Dentro de los objetivos de la Comisión se encuentra continuar el trabajo unificado y federal que se está realizando con las regionales Asociación de Productores de Arándanos de Tucumán (APRATUC), Asociación de Productores Arándanos de la Mesopotamia Argentina (APAMA) y Cámara Argentina de Productores de Arándanos y otros Berries (CAPAB) con el fin de "mostrar que el sector está más unido que nunca".

La nueva Comisión Directiva estará integrada por Federico Bayá (Early Crop S.A.) como Presidente, Alejandro Panunzio (Berries del Sol S.A.) como Vice, Marcelo Zanchetti



(Berries del Plata S.A.) como Secretario, Pier Giua (Hortifrut Expofres S.A.) como Pro Secretario, Carlos Stabile (Extraberries S.A.) en el cargo de Tesorero, Nicolás Tretiak (Blueberries S.A.) como Pro Tesorero, Guillermo Olivera (APRATUC A.C.), Federico Maggio (APAMA A.C.), Christian Benazzi (CAPAB A.C.) como vocales en el respectivo orden, y Pablo Ballazini (King Berry S.A.) con Gabriel Wasserman (Gramm S.A.) como Revisores Titular y Suplente de la Comisión Revisora de Cuentas.

Cabe recordar que en el 2016 se exportaron 17.000 toneladas de esta fruta en la Argentina, que cuenta con 2.750 hectáreas, distribuidas en el Noroeste (1.300), Noreste (1050) y unas 400 en la provincia de Buenos Aires.

El ABC nuclea a las cámaras regionales del sector, que son la Asociación de Productores de la Mesopotamia (APAMA), la Cámara Argentina de Productores de Arándanos y otros Berries (CAPAB), y la Asociación de Productores de Arándanos de Tucumán (APRATUC).

## La FMC y el interrogante de las fusiones de armadores globales

Suena sorpresivo que la FMC, la administración marítima de EE.UU. haya frenado la aprobación de la fusión operativa en materia de contenedores de las tres líneas líderes japonesas que ante la competencia y la consolidación en el mercado de línea, decidieron unir sus fuerzas. Aquí la autoridad americana puso en duda que la fusión promoviera competencia en la actividad, cuando no actuó de la misma manera con otras fusiones y consolidaciones.

Aquí también se da una suerte de interna en EE.UU. porque el DOJ, de-

partamento de justicia, viene pegándole ya hace tiempo a algunas prácticas de las líneas que generaban situaciones anti competitivas en todo el mundo. De hecho en una movida totalmente inusual, en una reunión del llamado Box Club - una organización informal donde se encuentran cada dos años los CEOs de los grandes líneas marítimas mundiales de contenedores- que se celebró en San Francisco en marzo; los ejecutivos de las navieras recibieron citaciones de la justicia americana, requiriéndoles información al respecto.

## Ejecutivos

Sonia Dauksis, se incorporó al departamento de Puertos y Logística de INTECSA/INARSA, compañía española de consultoría e ingeniería con una amplia experiencia en áreas que van desde tuneles hasta autopistas, pasando por agua y medio ambiente y puertos.



## Declaran desierto concurso para dragar acceso a Concepción del Uruguay

En un comunicado de Cancillería, se señala que la Comisión Administradora del Río Uruguay (CARU) informó que, en sesión extraordinaria resolvió declarar desierto el llamado a Concurso de Precios para la contratación de trabajos de dragado de apertura, profundización y mantenimiento del río Uruguay entre los km 0 y el km 206,8, incluido el Canal de acceso al Puerto de Concepción del Uruguay. Dice el comunicado que la resolución fue motivada por considerar excesivas las ofertas presentadas por las empresas que participaron, Jan De Nul NV, Dredging International NV y Consorcio Boskalis, teniéndose en cuenta los precios de mercado para trabajos similares en la región. "Las autoridades argentinas ante la CARU añaden que la Comisión se encuentra ahora abocada al estudio de diferentes alternativas para encontrar propuestas que resulten razonables y convenientes, a efectos de lograr el objetivo buscado", señaló el ministerio.

## Nueva comisión directiva de CAPYM

La siguiente es la conformación de la Comisión Directiva de CAPYM la CÁMARA DE ACTIVIDADES PORTUARIAS Y MARÍTIMAS para el período 2017-2018 / 2018-2019 luego de haberse celebrado la Asamblea General Extraordinaria de la entidad.

presidente, Adrián a. Milisenda (Milisenda Servicios Portuarios sa); vicepresidente, Juan c. Piotto (Asociación de Cooperativas Argentinas), secretario, Jorge Forbitti (Vicentín saic), prosecretario, Raúl Masnú (Renova sa), tesorero, Nestor Coassin (Noble Argentina sa), protesorero, Paulino Martinez (Molinos), vocales titulares, Juan Carlos Vilanova (AGD); Egon Gjerloff (Cargill saci.), Raúl Depetri (Bunge Argentina sa), Cristian García (GP Maritime Services), vocales suplentes, Roberto

Basualdo (TPR); Ricardo Biancotti (Terminal 6 sa); comisión revisora de cuentas: titulares, Sergio Suárez (Nidera sa) y Luis Persig (Minera Alumbra s.a.), suplente, Héctor Sorribas (Maritime Shipping Agency srl). ENAPRO (director representante de prestadores de servicios a buques y mercantiles) y BCR (representante en el consejo directivo), Adrián Milisenda (Milisenda Servicios Portuarios). Consejo Asesor del Centro de Estudios Portuarios Rosario, Juan Carlos Vilanova (AGD); Consejo Consultivo técnico operativo y de la seguridad de la navegación (zona SL-SM-T) – SSPVN; Jorge Forbitti - Guillermo Wade (Vicentín - CAPYM); Comisión de transporte, infraestructura e hidrovía de la BCR; Juan Piotto - Guillermo Wade (Asociación de Cooperativas Argentinas - CAPYM)