

DINAMICARG

Argentina en movimiento

TRANSPORTE | LOGÍSTICA | ENERGÍA

NOTA DE TAPA

Radiografía de la obra que permitirá distribuir el gas de Vaca Muerta

El Gasoducto Presidente Néstor Kirchner costó 1.500 millones de dólares y representó un verdadero desafío logístico. Con más de 46.000 caños instalados a lo largo de 573 kilómetros, se organizaron equipos de trabajo en distintos sectores para utilizar las más de 1.500 máquinas pesadas que impulsaron el proyecto.



/ págs. 8-9



Hidrovia: definición clave sobre la ruta fluvial más importante del país

El gobierno decide entre tres modelos de gestión. Expectativa de provincias y exportadores. / págs. 2-3



Oro y plata, con pronóstico pesimista en la minería argentina

El sector estima que trabajará a pérdida en el 2024, especialmente los yacimientos maduros. / págs. 4-5



| **Las estrategias de las empresas logísticas** en un escenario incierto. / págs. 10-11

| **Transportistas** piden mayor control de cargas y sistemas más eficientes. / págs. 12-13

| **Proyecto logístico del Norte Grande** para potenciar la producción de las provincias. / págs. 14-15

Hidrovia: los tres modelos que pueden marcar el futuro de la principal ruta comercial del país

Tras 26 años de concesión privada, en septiembre de 2021 comenzó una administración estatal que seguiría gestionando las tareas sobre el río Paraná. Los gobernadores piden extender la traza actual, y los exportadores, profundizarla.

Uno de los nudos centrales que la gestión presidencial actual debía enfrentar era el vencimiento de muchas de las concesiones otorgadas durante la década del '90. Ferrocarriles de cargas, represas hidroeléctricas y algunas autopistas del país, entre otras, formaban parte del paquete de decisiones estratégicas a encarar.

El dilema es de magnitud, a partir de que una nueva concesión – pública, privada, o mixta- implica una definición respecto de cuál es el modelo de gestión y necesidades estratégicas de cara al futuro.

En ese marco se dio el amplio debate en torno de la Hidrovia. Desde principios de 2020, incluso durante la pandemia, se instaló un fuerte intercambio de propuestas y temáticas vinculadas a la ruta fluvial por la que circula el 80%

Desde principios de 2020 se instaló un fuerte intercambio de propuestas vinculadas a la ruta fluvial por la que circula el 80% del comercio exterior argentino.

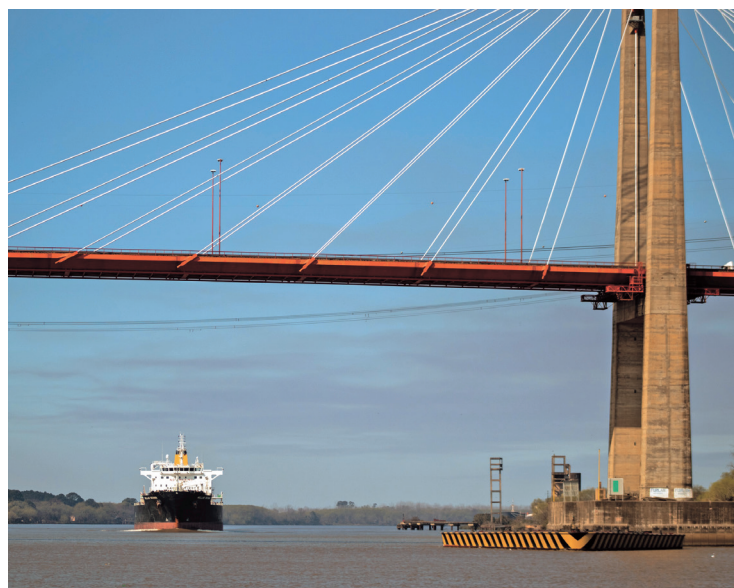


Con tres modelos diferentes, el gobierno define cuál estará al frente de la Hidrovia por los próximos años.

del comercio exterior argentino, y buena parte del de nuestra región.

Tal como sucedió en otros rubros, la concesión a una empresa privada (Hidrovia S.A.) llegó a su fin. La firma, una unión entre la belga Jan de Nul –a cargo del dragado- y la argentina Emepa –del balizamiento-, se encargaba de realizar el mantenimiento y determinar las mejoras necesarias de la ruta. Con el fin del contrato, el Gobierno debía elegir si otorgaba una nueva extensión del contrato o planteaba un nuevo modelo.

La privatización de la Hidrovia, acompañada de la desregulación portuaria, modificó radicalmente el escenario nacional: se expandió la frontera agrícola, se generaron



Más de 4.500 buques marinos circulan cada año por la Hidrovia.

nuevos puertos en Buenos Aires y Santa Fe, y se logró bajar el costo de la logística, especialmente para el polo agroexportador de Rosario y Santa Fe.

Con el tiempo, sin embargo, las tareas necesarias para adaptar la Vía Navegable al presente y proyectarla a los próximos años –como profundizar, incorporar tecnología, etc.– no se realizaron. “Es un esquema pensado en la década del 90, obsoleto para el 2020. Apenas existía internet cuando se entregó esa concesión, para que se den una idea”, suele reseñar un operador del sector, que marcaba el creciente malestar por la falta de ajustes a la infraestructura de esta traza estratégica.

Con la llegada del contrato a su fin, algunos sectores plantearon la necesidad de volver a una gestión netamente estatal, donde máquinas del mismo gobierno nacional hicieran las tareas de dragado y balizamiento. Sin contar con herramientas de calidad, se desestimó esa posibilidad. Fue entonces que la opción de contratar a una empresa estatal, que defina los lineamientos de la gestión y utilice a empresas privadas para realizar las tareas, cobró fuerza.

Tras numerosos intentos fallidos, y un decreto convocando a una licitación privada internacional, el Gobierno nacional le otorgó la gestión al ministerio de Transporte a través de una em-

presa estatal, que viene llevando adelante las tareas de gestión y mantenimiento, y sumó el respaldo de otros actores del sector. Por su parte, desde el universo exportador insisten en volver al esquema de concesión privada, planteando abiertamente el choque de posturas.

Pese a las urgencias, el debate no está saldado, y los distintos modelos –gestión privada, administración pública, o pública con empresas privada– aparecen sobre la mesa como variantes para la administración de la ruta. La definición, aseguran, sería inminente.

Idas y vueltas en un escenario abierto

El camino del Gobierno en torno de la Hidrovía fue sinuoso y todavía espera una definición presidencial. Primero, Alberto Fernández anunció la creación de una empresa estatal, con directorio representado por las provincias ribereñas de dicha ruta fluvial, para hacerse cargo de la gestión al vencimiento de la concesión privada.

Posteriormente, en noviembre de 2020 se publicó el decreto 949

Se plantean tres modelos definidos: público, privado, o mixto, con gestión estatal y empresas privadas.

–actualmente vigente– que ordenaba un nuevo llamado a licitación internacional en formato de concesión privada. Con la cercanía del vencimiento y sin avances en dicho llamado, el Gobierno definió en mayo de 2021 que otorgaría a la Administración General de Puertos (AGP) una gestión temporal –desde septiembre y por doce meses– hasta que la licitación estuviera definida.

La empresa estatal contrató a los mismos operadores privados que hacían el mantenimiento, pero le imprimió una mirada en línea con las obras necesarias y los proyectos nacionales, generando una opción a mitad de camino entre la estatización y la continuidad del modelo privado.

Una vez más, los plazos de llamado internacional se dilataron, y en agosto de 2022 se resolvió extender la concesión a la AGP “hasta la entrada en funcionamiento” del nuevo operador que surja de la mentada compulsión de precios.

En marzo del 22, en tanto, se creó el Ente de Control y Gestión de la Vía Navegable (Ecovina), a quien se le encargó el desarrollo de la licitación. Con directorio integrado por representantes de las



El dragado es la acción por la que se garantiza la profundidad necesaria para la navegación de los grandes buques.

provincias, estuvo encabezado en un primero momento por el intendente de Escobar, Ariel Sujarchuk, que renunció meses después para conducir la Secretaría del Conocimiento. La entidad, que todavía busca terminar de conformarse y comenzar a funcionar plenamente, recibió un nuevo presidente en abril de este año, cuando designaron al santafesino Abel de Manuele para conducirla. Para entonces, el futuro de la licitación ya estaba en duda.

En ese lapso, la gestión pública logró superar el prejuicio existente sobre la capacidad del Estado para administrar un sector estratégico, y sumó consenso entre operadores privados por demostrar conocimiento técnico en un contexto de

crisis hídrica, que llevó los caudales a mínimos históricos.

Extender o profundizar, el otro dilema

La disputa entre volver al modelo de gestión privada, una nueva gestión estatal o la opción mixta tiene un segundo debate de fondo: quienes rechazan en forma tajante el regreso de una empresa privada son los gobernadores que conforman el Consejo Federal de Hidrovía, un cuerpo deliberativo integrado por las provincias y el ministerio de Transporte. Allí se debaten distintas propuestas para “pensar la Hidrovía del futuro”, como lo definió el entonces ministro de Transporte, Alexis Guerrero.

En ese ámbito, los mandatarios

provinciales presentaron una propuesta central: la extensión de la actual Hidrovía hasta Formosa y Posadas, por los ríos Paraguay y Alto Paraná. Calculan que esa inversión potenciaría sus sistemas logísticos y permitiría mayor competitividad a sus economías regionales. Esa iniciativa está lista para ser firmada por el presidente.

Para el sector privado, en tanto, el costo de esas obras terminaría siendo abonado por las navieras que recorren el río hacia Santa Fe –con la producción sojera como principal producto–, lo que le quitaría competitividad a todo el sistema.

La prioridad, aseguran los exportadores, es determinar cuánto se puede profundizar el río y avanzar en ese sentido, para permitir

el ingreso en la Vía Troncal de los nuevos y más grandes buques. El objetivo es que menos barcos puedan llevar mayor cantidad de carga, lo que implicaría un menor gasto operativo –menos peaje, salarios e insumos– para la logística.

La gestión mixta

Pese a pedir el regreso de un sistema de concesión privada, el sector agroindustrial –representado principalmente por la Bolsa de Comercio de Rosario y las cámaras agroexportadoras– reconoce que la gestión de la empresa estatal fue buena.

El organismo público, de carácter técnico y especializado, se hizo fuerte en la gestión logrando capear un escenario complejo: debía hacerse cargo de la Hidrovía tras 26 años de una misma administración empresarial, en el contexto de la mayor bajante hídrica que se tenga registro –y cuyos efectos aún persisten–.

Desde que asumió, el gobierno organizó reuniones periódicas con el sector privado, donde informaba las tareas que lleva adelante y recibe opiniones. También sumó diversas iniciativas para demostrar transparencia en la gestión.

Desde que asumió la gobernanza, el gobierno organiza reuniones periódicas con el sector privado, donde informa las tareas que lleva adelante y recibe opiniones.

Para el Ministerio de Transporte, la tarea estatal logró “quitar el velo de algo que antes no conocíamos, que es nada menos que lo que pasa en la principal ruta de nuestro comercio exterior”. El ministro –también santafesino– Diego Giuliano, recientemente anunció su intención de no buscar una licitación privada –y mantener a la AGP como concesionario por varios años más– porque “el primer año de gestión logró superávit. Esa plata, que antes una empresa se llevaba afuera del país, hoy se reinvierte en mejoras y tecnología”.

Desde la AGP mientras tanto reseñan qué se hizo con esos fondos: inversión en tecnología –cinco puntos neurálgicos donde se instalaron cámaras satelitales, radares y estaciones meteorológicas– que aportan datos relevantes para la navegación, conectadas a un moderno centro de monitoreo; zonas de sobrepaso –que ahorran hasta ocho horas de viaje– y nuevos sectores de fondeo, y otras tareas contiguas como las batimetrías necesarias para saber si se pueden habilitar nuevas rutas secundarias que permitan descomprimir el tránsito y agilizar la navegación.

Anticipan decreto a favor de la gestión mixta

En un encuentro en la Sociedad Rural de Santa Fe, funcionarios nacionales adelantaron al sector agroexportador que el gobierno se pronunciaría por la continuidad de la gestión estatal contratando a empresas privadas.

Así lo hizo saber el titular del Ente de Control de la Vía Navegable (Ecovina), Abel de Manuele, a la propia Sociedad Rural, así como a los representantes de la Bolsa de Comercio, la Unión Industrial y las cámaras de Comercio Exterior y de la Construcción provinciales.

En la reunión, repasaron las dificultades del Ecovina para tener un funcionamiento normal –con autoridades que faltan designar y la necesidad de consensuar entre siete provincias cada medida– y la falta de resultados en los estudios de impacto

ambiental encargados a distintas universidades nacionales, un paso esencial para una futura licitación.

En ese contexto, aseguraron que el gobierno nacional publicará, en los próximos días un decreto para garantizar la continuidad de la empresa estatal durante varios años, y ampliar la Hidrovía hacia el norte, vía Formosa y Misiones.

Además, se adelantó que el contrato entre el Ente y la AGP se firmaría antes de fin de año, estableciendo entre las obras necesarias nuevas zonas de fondeo y sectores de sobrepaso, tal como viene llevando adelante la empresa estatal en los últimos meses.

Al cierre de esta edición, fuentes oficiales confirmaron que el mencionado decreto avanzaba en su confección en la Casa Rosada.

La minería de oro y plata profundiza sus dificultades y siembra dudas sobre el 2024

Los distintos tipos de cambio ponen trabas a la continuidad de la minería del oro y la plata. El escenario se profundiza en los yacimientos maduros donde los costos son aún más onerosos. A eso se suma la inexistencia de nuevos proyectos.



El sector minero de oro y plata sufre por el contexto económico y anticipa una pérdida en los balances del próximo año, especialmente en los yacimientos maduros.

Por **Sabrina Pont**

En el campo de la minería, los proyectos de litio y de cobre se presentan como los más promisorios del país y lo posicionan además en un lugar geopolítico protagónico en la escena global de la transición energética. Pero son el oro y la plata los minerales que tienen más peso en las arcas fiscales y también, los que enfrentan hoy una ecuación económica y financiera insostenible y un panorama incierto para el resto del año y el próximo.

De acuerdo con el último informe mensual de la Secretaría de Minería de la Nación, las exportaciones mineras alcanzaron en el primer trimestre los US\$ 1.020 millones. De esa cifra total, las exportaciones de minerales únicamente metalíferos acumularon en

los 3 primeros meses del año US\$ 753 millones: en ese conjunto está el oro que aportó US\$ 543 millones (53% del total exportado), la plata, US\$ 199 millones (20% del total exportado) y el resto de los metalíferos, completaron US\$ 11

Más del 70% de las exportaciones mineras provienen de los yacimientos de oro y plata que se desarrollan en distintas provincias del país.

millones (1% del total exportado).

Es decir que las productoras de oro y de plata son las que representan más del 70% de lo que genera

toda la minería a nivel nacional, uno de los únicos tres sectores de la economía que aportaron divisas al país en 2022, y sostienen a un amplio entorno productivo.

No obstante, la brecha cambiaria y la imposibilidad de contar con un dólar minero –pedido que ya le hizo el sector al Gobierno nacional sin éxito– aparece hoy como el mayor impedimento, no como una única variable, pero sí como la clave que acentúa todo un paquete de dificultades propias y ajenas, entre las que se combina una inflación imparable con una crisis financiera mundial que tiene múltiples aristas.

El impacto en los costos productivos, nominados en un dólar paralelo y que genera inflación en dólares, es lo que hace insostenible hoy al sector aurífero, sobretudo en los yacimientos maduros donde los costos se vuelven aún más onerosos.

No falta mucho para que este panorama se empiece a ver reflejado en los números finales; de hecho, coinciden voces del sector que el próximo año va a haber una importante caída de las exportaciones de oro y de plata a nivel nacional.

El oro podría convertirse en un mineral secundario de extracción en las minas de cobre, como en los proyectos de Salta y San Juan.

Por otra parte, no hay nuevos proyectos mineros metalíferos de oro y plata que estén cercanos a la decisión de construcción, es decir

que puedan pensarse como un empalme con los que están sí más cerca de su cierre o agotamiento para darle continuidad a la actividad y a toda su cadena de valor.

De hecho, en un informe sobre el mercado del oro que publicó la Secretaría de Minería de la Nación en enero, se indica que se cree que el futuro de la extracción del metal dorado para el país podría estar atado a grandes proyectos de tipo pórfido, cuyo principal commodity es el cobre, y tiene como mineral secundario al oro, como El Pachón, Los Azules, en San Juan, y Taca-Taca, en Salta.

En varias oportunidades, la Cámara Argentina de Empresarios Mineros (CAEM) advirtió que en todo el territorio nacional no existe ningún yacimiento de oro en construcción, ni tampoco en etapas avanzadas de desarrollo, como

la factibilidad o la prefactibilidad. “Esto significa que puede pasar hasta una década para que en el país se ponga en marcha un nuevo proyecto de oro”, señaló la entidad.

Según el informe sobre el origen de las exportaciones de minerales, que mes a mes actualiza la Secretaría de Minería de la Nación, del total exportado en el primer trimestre del año, el 98,5% fue explicado por 5 provincias: Santa Cruz, Jujuy, San Juan, Salta y Catamarca.

De ese quinteto, solo las ventas al exterior de Santa Cruz, que concentra gran parte de esas operaciones metalíferas que sostienen los niveles productivos del sector minero a nivel nacional, sumaron unos US\$ 408 millones entre enero y marzo inclusive, lo que representan el 40% del total registrado en el país (Jujuy la sigue lejos con 23,3%). En efecto, la provincia patagónica cuenta con siete establecimientos en operación (la sigue Jujuy con cuatro, el resto de los distritos mineros tienen dos o menos).

Entre las minas activas ubicadas en el Macizo del Deseado se destaca Cerro Vanguardia, opera-

El 98,5% de las exportaciones fue sustentado en 5 provincias: Santa Cruz, Jujuy, San Juan, Salta y Catamarca.

tiva desde 1998 y en fase de agotamiento, y Cerro Negro, que fue inaugurada en 2014 con una fecha de cierre estimada para 2035 -es la mina que más años de vida útil le quedan-. Ambos yacimientos santacruceños se ubican entre las mayores 40 operaciones globales en oro y plata.

Así las cosas, los únicos proyectos mineros que están en plena etapa de construcción en el país son de litio. De acuerdo con estimaciones de la Secretaría de Minería, la efectiva puesta en marcha de seis proyectos que están algunos ejecutando ingeniería de detalle, otros definiendo trabajos de construc-



Santa Cruz concentra la mayor parte de los yacimientos de oro en actividad, que representan el 40% del total del país.

ción y otros tres en etapas avanzadas, podrían posicionar a Argentina hacia 2030 como el segundo productor global del mineral blanco. Actualmente, el país ocupa un cuarto lugar alejado de los tres primeros Australia, Chile y China.

Sin embargo, se pueden encontrar algunas proyecciones auspiciosas también para el futuro de los demás metales argentinos. Para ilustrar el potencial de crecimiento de más largo plazo, en un informe especial presentado en la previa de Arminera, la feria minera nacional que organiza la CAEM cada dos años desde hace 25, comparó la situación actual de la minería argentina con la de Chile.

“Compartiendo la misma cordillera, lo que significa similares recursos, Chile exportó en minería más de US\$ 60.000 millones, es decir quince veces más que Argentina. Estos son valores similares a los que exporta la industria agropecuaria en el país”, indicaron desde la CAEM y aseguraron, en ese sentido, que “sumar la minería a la matriz productiva nacional permitiría contar con un reaseguro anticíclico que complementa al sector agropecuario, especialmente en años de sequías”.

Mineras crean un índice propio para medir los costos del sector

En línea con el desafío identificado por la industria minera, que implica generar información fidedigna sobre el funcionamiento del sector, el presidente de la Cámara Argentina de Empresarios Mineros (CAEM), Franco Mignacco, adelantó que desde la entidad se elabora un Índice de Costos de la Minería.

“Estamos preocupados por la problemática que tenemos con los costos sobre todo para los empresarios de oro y plata, que representan el 70% de las exportaciones del país, y hoy están atravesando una situación muy compleja. No solo son afectados por la inflación que tenemos sino que están sufriendo un incremento en sus costos en dólares por la inflación internacional y esto repercute en las ecuaciones económicas y en la productividad de los proyectos”, manifestó el titular de la CAEM.

El índice creado tendrá como objetivo el de monitorear la tendencia del costo de operación a partir del seguimiento de variables relacionadas con los principales insumos productivos. Este tipo de índices ya se publican en países como Chile, pero en Argentina será el primero de su clase.

“Lo que queremos demostrar con esto y ve-

nimos hablando de este tema con el Gobierno, con el Ministerio de Economía, con la Secretaría de Minería, es que el tipo de cambio por el que se liquidan las divisas no alcanza para sostener la actividad e impacta en la ecuación económica de los yacimientos. Para poder fortalecer este fundamento es importante que tengamos este índice a fin de demostrar cómo los costos están afectando directamente a las operaciones”, detalla Mignacco. “A pesar de que en el contexto internacional los precios del oro y la plata hayan mejorado, no alcanza para cubrir ese desfase entre el dólar oficial y el paralelo”.

En ese sentido, Mignacco señaló que desde el sector le han pedido al gobierno nacional un dólar diferencial “para poder compensar esta pérdida de competitividad”, pero hasta el momento la respuesta “no ha sido favorable”. “La minería opera donde no llega ningún tipo de industria, ni actividad económica y claramente no están viendo el deterioro que está impactando y lo están sufriendo provincias como el caso de Santa Cruz, que es la principal exportadora hoy de nuestro país y está teniendo una retracción importante de las capacidades productivas”, advirtió el titular de la Cámara.

TRÁFICOS SEMANALES DE BRASIL Y ASIA

Optimizamos tu logística



DP WORLD
PORTS & TERMINALS
BUENOS AIRES

CONTACTATE CON NOSOTROS



La CEPH renovó autoridades

La Cámara de Empresas Productoras de Hidrocarburos (CEPH) que nuclea a las principales productoras de gas y petróleo del país, determinó a Carlos Ormachea como nuevo presidente de la entidad.

Ormachea forma parte del directorio de Tecpetrol, y compartirá la comisión directiva junto a representantes de YPF, PAE, Vista, Total Austral y Pampa Energía.

El flamante directivo estuvo al frente del desarrollo del yacimiento gasífero Fortín de Piedra, en Vaca Muerta, que se convirtió en el de mayor producción de la formación.

Trenes: conectan las líneas del AMBA

Trenes Argentinos Operaciones (SOFSE) avanza en las pruebas de circulación en el ramal Haedo – Caseros, con el objetivo de habilitar el servicio que permitirá enlazar los principales ramales del Area Metropolitana de Buenos Aires: San Martín, Sarmiento y Roca.

La prueba estuvo a cargo de la dupla Materfer CM/CR 2505, cuya fabricación fue encargada por la operadora específicamente para este servicio, y que desde hace varios meses estaba siendo sometida a pruebas dinámicas.

Fusión de empresas de litio

Allkem y Livent Corporation, dos jugadoras importantes en el mercado mundial de la industria del litio y las únicas dos exportadoras de carbonato en Argentina, anunciaron un acuerdo para fusionarse.

Una vez concretada la operación, los accionistas de Allkem poseerán el 56 por ciento de la nueva compañía y los de Livent el 44 por ciento restante.

COMIENZA A OPERAR UNA NUEVA PLANTA DE LITIO Y ESPERAN DUPLICAR LA PRODUCCIÓN EN EL PAÍS



En pleno debate sobre cómo manejar las cuantiosas reservas de litio que hay en Argentina (junto a Chile y Bolivia concentra el 50% del total mundial), en junio comenzará a funcionar la tercera mina de litio del país, mientras cerca de 50 proyectos avanzan en sus etapas de exploración y preparación.

Se espera que a mediados de mes comience a operar el proyecto Cauchari-Olaroz, gestionado por Minera Exar, el proyecto conformado por la firma canadiense Lithium Americas, la china Gangeng Lithium y la estatal jujeña JEMSE.

Así, la nueva planta se sumará al Salar de Olaroz, también en Jujuy, y el Salar de Hombre Muerto, en Catamarca.

La firma espera producir 10 mil toneladas de litio en lo que resta del año, y llegar a 40.000 toneladas durante el 2024. De esa manera duplicará la producción actual de litio en nuestro país, que aporta el 8% del total mundial.

De acuerdo a la Secretaría de Minería, Argentina pasó de producir 31.760 toneladas de carbonato de litio en 2021 a 33.000 en 2022, de ahí la importancia de avanzar en los proyectos que están en desarrollo.

Exportación garantizada

Insumo base para las baterías de casi todos los productos electrónicos nuevos, el litio es una pieza clave en la transición energética, y Argentina tiene una posición ventajosa por sus yacimientos.

De hecho, distintas empresas garantizan el financiamiento a las mineras para el desarrollo del proyecto, a cambio de asegurarse la provisión del insumo. La primera tanda de producción se exportará a China y Tailandia, porque fueron financistas del proyecto a través de contratos offtake que le aseguraban producto a precio de mercado.

ZONALES

zonales.com



El medio líder de noticias



Opinión

Oportunidades para el transporte de carga aéreo en 2023



Por Hilario Lagos
Especialista en Derecho
Administrativo y Aeronautico

La recuperación del transporte aéreo de carga sigue en alza, luego de dos años donde la industria se vio fuertemente afectada por los coletazos de la pandemia y del parate de la industria aerocomercial que trajo aparejada la crisis del COVID-19.

De acuerdo a las estadísticas elaboradas por IATA (International Air Transport

Association), el período 2022 mostró una fuerte recuperación, y cerró con valores cercanos a los niveles pre-pandémicos. Sin embargo, la preocupación del sector hoy pasa por un “enfriamiento de las economías”, debido a los altos niveles de inflación que afecta a la mayoría de los países del planeta.

Recordemos, además, que 2022 fue un año marcado por una significativa incertidumbre geopolítica debido al conflicto bélico entre

Rusia y Ucrania, lo cual también afectó a la industria de carga aérea.

Sin embargo, las previsiones para este 2023 son alentadoras. De acuerdo a lo expuesto por Eillie Walsh, director general de IATA, los rendimientos promedio y los ingresos totales para la industria deberían comenzar a crecer y, sobre fin de año, alcanzar los niveles previos a 2020.

El caso de Latinoamérica

De acuerdo a los números presentados días atrás por la Asociación Latinoamericana del Transporte Aéreo (ALTA), Argentina y la región han crecido en cuanto a pasajeros transportados a niveles superiores, incluso, a los de marzo de 2023. Si bien en la región la expectativa de crecimiento es baja, también impulsada por las consecuencias del embate de la pandemia, el primer trimestre de 2023 fue muy positivo para los mercados de México, Argentina, Colombia, Brasil, Argentina y Chile.

Si tenemos en cuenta que la mayor parte del mercado argentino de cargas aéreas se desarrolla bajo modalidad mixta (pasajeros y carga), esto supone también una buena perspectiva para la carga aérea.

El e-Commerce como aliado del transporte aéreo

Entre los hábitos que modificaron tanto la pandemia como las medidas restrictivas para paliar el avance del COVID-19, el e-Commerce fue uno de los que más se impuso. Los consumidores se volcaron a las plataformas de venta on-line de forma masiva. De acuerdo a un informe de la CEPAL, en el segundo semestre de 2020 las ventas, por ejemplo, en una de las plataformas más reconocidas de Argentina subió un 165% respecto al mismo período de 2019. Esto es una gran oportunidad para el crecimiento sostenido de la industria de carga aérea. Si pensamos que nuestro país es el octavo más grande del mundo, la necesidad de transportar mercancías con mayor fluidez y rapidez es cada vez más imperiosa.

En este contexto, Aerolíneas Argentinas puede convertirse en un factor determinante dentro del mercado. La incorporación de dos cargueros para este año, más la operación mixta con la que ya cuenta, son una excelente oportunidad de crecimiento para la aerolínea.

Los pronósticos globales hablan de que el 25% de los ingresos

de las empresas aéreas provenirá, para fines de este año, de las operaciones de carga. La industria saca provecho al máximo de sus ventajas, tales como la rapidez, una mayor seguridad de la carga (traducida en menores pérdidas y daños a las mercancías) y la baja variabilidad en tiempos de transporte.

Las alianzas

De todas las alianzas del ámbito aerocomercial, Sky Team Cargo, de la cual forma parte Aerolíneas Argentinas, es la única destinada al transporte de carga. Gracias a la unión de las 11 aerolíneas que la componen (entre ellas Air France Cargo, Delta Cargo, China Southern Cargo), suman más de 2700 aeronaves, que unen 150 países. El sistema de bodegas compartidas reúne a 60 lugares en distintos aeropuertos, incluido el módulo ubicado en Ezeiza, operado por TCA-AA2000.

Dentro de esta alianza, Aerolíneas Argentinas encuentra la oportunidad para crecer y consolidarse como un jugador determinante en la región, aprovechando la conectividad y fluidez en el desarrollo de la operación que Sky team Cargo puede ofrecerle.

GESTIÓN SINDICAL

EL MEDIO LÍDER QUE MARCA
EL PULSO DEL SECTOR GREMIAL

NUEVO DISEÑO, MÁS INFORMACIÓN,
EN EL NUEVO SITIO

Gasoducto Néstor Kirchner: cómo es la obra que permitirá distribuir todo el gas de Vaca Muerta

Con 573 kilómetros de extensión, y un costo que roza los 1.500 millones de dólares, en el gasoducto intervinieron más de 1.500 máquinas pesadas, y cerca de 10 mil trabajadores. Se inaugura el 20 de junio y abastecerá la demanda del AMBA.

Tras cumplir con la última soldadura de caños a mediados de mayo y actualmente en pleno desarrollo de las pruebas hidráulicas –un proceso que se realiza por tramos con la inyección de agua a presión para detectar fugas–, los tiempos se aceleran para que el Gasoducto Presidente Néstor Kirchner (GPNK), de 573 kilómetros de extensión, logre el 20 de junio la habilitación para comenzar a operar en condiciones técnicas y de seguridad. Es decir, con un avance de obra de casi el 80 por ciento, luego quedarán pendientes para los meses siguientes la instalación de las plantas compresoras que permitirán casi duplicar su capacidad.

Como ocurrió hace medio siglo cuando el gas natural del emblemático yacimiento Loma de la Lata comenzó a surgir para transformar la matriz energética y productiva de la Argentina, Vaca Muerta se dispone a inaugurar una nueva era con la puesta en marcha del primer tramo del gasoducto, lo que promete multiplicar el poder transformador de aquel descubrimiento de los mediados de los 70 en la misma Cuenca Neuquina.

Este primer tramo del proyecto cuyo costo alcanzará casi los US\$ 1.500 millones, si se contemplan sus obras complementarias, es considerado el punto de partida que asegurará el autoabastecimiento del mercado local, la reducción de las importaciones de GNL y de combustibles líquidos, y el desandar de un camino un poco más largo de convertir al país en exportador regional de energía. Se estima que, para el cierre de este año, permitirá ahorrar unos US\$ 1.900 millones en importaciones, cifras que alcanzarían entre los US\$ 2.900 y US\$ 3.500 millones al año a partir de 2024, de acuerdo a la evolución de los costos internacionales.

El primer paso de esa puesta en marcha deberá atender el llenado de todo el ducto, lo cual se alcanzará con la inyección desde Vaca Muerta del volumen de 45 MMm3 –volumen asegurado por las principales petroleras mediante el denominado Plan Gas V de fines de año– en un proceso que demandará entre 7 y 10



Más de 10.000 trabajadores formaron parte de la obra, distribuidos en cerca de 20 campamentos simultáneos.



Se utilizó por primera vez en el país una soldadora automática que redujo los tiempos y mejoró la eficiencia.

días hasta darle la presión necesaria antes de incorporarse al sistema. El gas adicional que aportará el GPNK estará inicialmente orientado a la seguridad del abastecimiento de

la demanda prioritaria, es decir el usuario residencial de la zona centro y en particular del Área Metropolitana Buenos Aires, y a la generación térmica de energía eléctrica.

Todas las obras son parte del proceso de licitación que llevó adelante, desde mediados de 2022, la empresa estatal Energía Argentina, que adjudicó la obra que se ex-

EN NÚMEROS:

573 km

10.000 trabajadores directos

50 Soldadores turcos

Ingenieros de Chile, Colombia, Venezuela y Perú

47.700 caños

1.500 máquinas pesadas

11 MMm3 en la primera etapa

tiende desde la localidad neuquina de Tratayen hasta Salliqueló, en la provincia de Buenos Aires, mediante tres frentes de obra simultáneos a cargo de dos consorcios. Las constructoras del tramo I y II que comenzó en Neuquén hasta el kilómetro 440 en la provincia de La Pampa, estuvo a cargo de la unión de empresas entre Techint y Sacde, mientras que el tramo III lo encaró BTU hasta Salliqueló.

El desafío logístico

Para todo el ducto se requirió la instalación de unos 56.700 caños de 12 metros de largo –el 89% de 36 pulgadas y el restante 11% de 30 pulgadas–, los cuales se produjeron desde comienzos de octubre de la planta de Tenaris-Siat, en la localidad bonaerense de Valentín Alsina, aunque la chapa debió ser importada desde la planta de Usiminas en el sur de Brasil por ser la única con capacidad suficiente en la región en volumen y plazos. Para el tendido de la Etapa 1 del Gasoducto Presidente Néstor Kirchner, se utilizaron



Obras complementarias

Plantas compresoras: permiten aumentar volumen hasta 21MMm3 diarios
Gasoducto Mercedes-Cardales (73 kilómetros)
Ampliación gasoducto Neuba II (29 kilómetros)
Planta compresora Cardales
Segunda etapa de gasoducto troncal (Salliqueló-San Jerónimo) – 470 kilómetros: permitirá aumentar la capacidad hasta los 44MMm3

Una vez terminada la construcción de cada etapa, se realizan 10 días de pruebas hidráulicas.

Para el cierre de este año, permitirá ahorrar unos US\$ 1.900 millones en importaciones, subiendo a US\$ 2.900 y US\$ 3.500 millones al año a partir de 2024.

Con gasoductos al norte del país, Argentina podría exportar gas hacia Chile y el objetivo es llegar a Brasil vía Bolivia.

aproximadamente 300.000 toneladas de cañerías, el equivalente a 4.285 Obeliscos porteños.

Los trabajos demandaron la puesta en marcha de más de 1.500 maquinarias pesadas, varias de las cuales se trajeron especialmente para la obra. A lo largo de la traza desfilaron estos meses los equipos más tradicionales para este tipo de trabajos como los tiendetubos o si-

deboom que permiten el izaje de las cañerías para su bajada sincronizada en zanja, zanjadoras, cavadoras, tuneladoras, curvadoras de caños de gran diámetro, grúas de distintas capacidades, pipewelder y máquinas de movimiento de suelo, hasta cientos de unidades de movilidad para el personal. Pero sin dudas, las que permitieron la celeridad de las tareas fueron los equipos especiales como las soldadoras automáticas y las plantas de doble junta que ya eran habituales en otras partes del mundo, pero no en la Argentina, por lo cual también llegaron dotaciones de operarios de distintas nacionalidades. Esos trabajadores se sumaron a los 10 mil puestos de empleo directos y otros 40 mil indirectos generados desde el pico de obra, lo que movilizó las economías de las decenas de localidades y ciudades próximas a la traza a lo largo de las cuatro provincias que atraviesa, y atrajo a personas prácticamente de todas las provincias del país.

El nuevo panorama

A partir de su habilitación operativa podrán inyectarse desde Vaca Muerta unos 11 MMm3 diarios, pero para los siguientes meses de julio y agosto el proyecto también prevé la entrada en funciones de las plantas compresoras ya licitadas e ingresadas en el país que permitirán incrementar los volúmenes diarios hasta los 21MMm3/d. Ese aporte requiere también para su mejor distribución del avance de obras complementarias como el gasoducto Mercedes-Cardales de 73 kilómetros (de 30 pulgadas), la ampliación de un tramo del Neuba II en la provincia de Buenos Aires de 29 kilómetros (de 30 pulgadas) y una planta compresora en la planta

Equipos inéditos en el país, clave para la obra

La megaobra que avanza desde Vaca Muerta hacia el centro del país tiene una enorme complejidad logística y, para poder estar operativa a fines de junio, contó como recurso inestimable con dos plantas de doble junta y dos soldadoras automáticas que permitieron acortar los tiempos de operación y transporte para su instalación en la traza del futuro gasoducto.

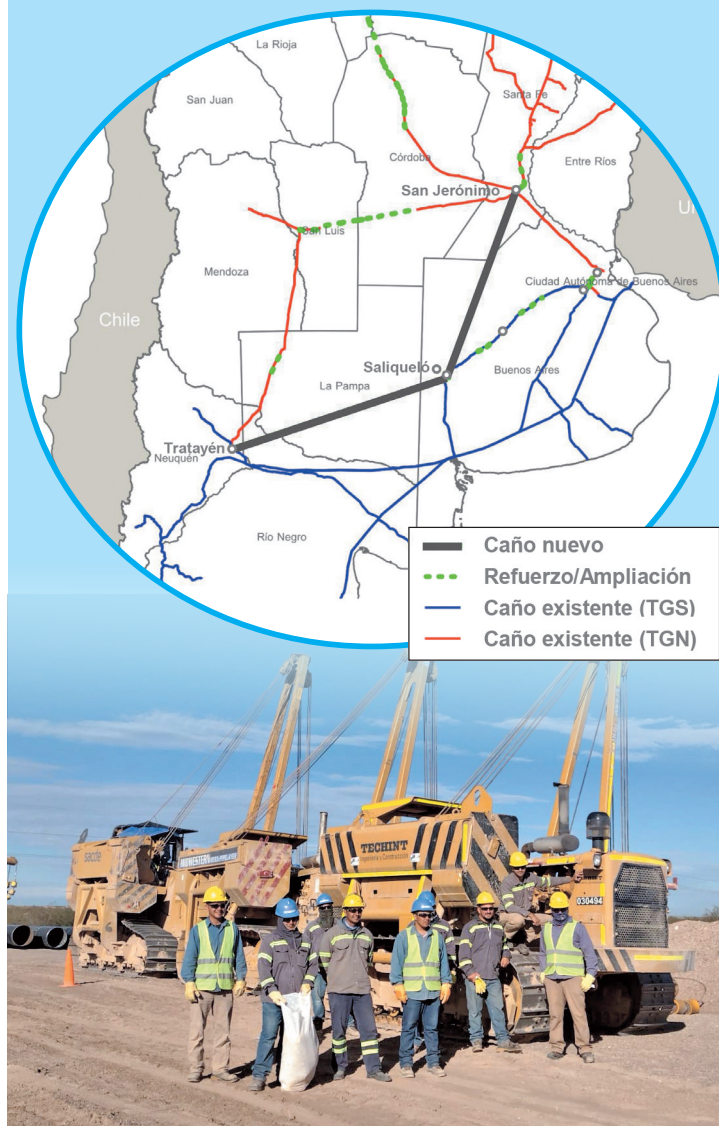
Las empresas contratistas Techint y Sacde recibieron en los obradores tubos de 12 metros y, a través de un proceso de soldadura en sus plantas de doble junta, los transformaron en un solo cuerpo de 24 metros, los que luego eran llevados a la traza del gasoducto reduciendo a la mitad el trabajo en el terreno.

Pero esos caños, una vez depositados en el terreno, eran unidos por las soldadoras auto-

máticas especialmente traídas desde Estados Unidos que tienen un sistema robotizado que generan hasta 100 soldaduras y que pueden unir hasta 2 kilómetros de extensión por día. El Gasoducto Néstor Kirchner es el primero en utilizar este tipo de tecnología en el país y todo indica que también será clave en las obras que se anuncian para los próximos años.

Esta herramienta clave permitió soldaduras de mejor calidad, con menor margen de error y en menor tiempo, que si bien requirieron la utilización de mano de obra traída del exterior como fueron el medio centenar de operarios turcos, abrió la oportunidad de formación para futuras obras, en un escenario donde hay escasez de alta calificación en los métodos tradicionales de soldadura de ductos.

Gasoducto Presidente Néstor Kirchner Tratayén / Salliqueló / San Jerónimo



quede sólo a cargo de las debilitadas arcas del Estado nacional, como ocurrió en la etapa actual.

Es que para las empresas y el país se abre un escenario promisorio apenas logrado el autoabastecimiento del mercado local, que permitirá dejar de depender en el próximo bienio del gas natural que envía Bolivia en volúmenes cada año inferiores a los comprometidos en el acuerdo original de 2006, suplantando totalmente las compras de gasoil y fuel oil para las centrales y energía eléctrica de Brasil, y reducir al mínimo los cargamentos de GNL para atender solamente los picos de los días más fríos del invierno.

El mercado regional es el siguiente objetivo también de la Etapa I del GPNK. Una obra que comenzará en breve y que resultará clave es la reversión del Gasoducto del Norte, el que trae el gas de Bolivia hasta el centro del país. El proyecto que incluye la obra La Carlota-Tío Pujio, con fecha de entrega para el otoño de 2024, ya tiene financiamiento recientemente asegurado por el banco de Desarrollo de América Latina -CAF por US\$540 millones.

Por ese mismo camino, pero en dirección inversa, el shale de Vaca Muerta podrá abastecer a las provincias del noroeste y utilizar el gasoducto NorAndes para retomar las ventas a Chile suspendidas desde poco antes de 2010. Y de la misma manera se anticipa que podrá ingresar al sistema de ductos de Bolivia y llegar a Brasil, para abastecer los atractivos y demandantes centros industriales de las ciudades de San Pablo y Porto Alegre.

Ya para la segunda etapa del gasoducto el proyecto de poder ingresar a Brasil a través de la infraestructura existente a la altura de la ciudad correntina de Paso de los Libres y la vecina Uruguayana, a partir de lo cual se deberá encarar una obra de 600 kilómetros de extensión de nuevos ductos para consolidar el sueño exportador.

de Cardales de 15.000 hp, también en ejecución.

Ya la segunda etapa del gasoducto troncal se extenderá desde Salliqueló hasta la localidad de San Jerónimo, al sur de la provincia de Santa Fe, con una traza de 470 kilómetros. Con el tramo II, cuya ingeniería básica se está licitando a cargo de Energía Argentina, se podrá ampliar en un 25% la capacidad del sistema nacional de transporte de

gasoductos troncales, poniendo definitivamente en valor las reservas de Vaca Muerta. De esta manera, la capacidad de transporte aumentará progresivamente hasta llegar a los 44 millones con la primera y la segunda etapa concluidas.

Para esta instancia, la intención es que el financiamiento cuente con la participación de las empresas privadas que se beneficiarán con la ampliación de transporte, y no

Innovación, capacitación y flexibilidad: las estrategias de los operadores logísticos ante un escenario incierto

La coyuntura que transita el país plantea un panorama que demanda a las empresas el uso de todos los recursos para mantener la rentabilidad. En el sector logístico la situación tiene impacto especial. Así se organizan las empresas.



Los empresarios del sector destacan la flexibilidad como una de las claves para sortear las dificultades económicas.

Por **Lucas Martínez**

A pesar de las condiciones actuales, muchos operadores logísticos han logrado crecimientos pronunciados en tiempos recientes. La aparición y consolidación del comercio electrónico (e-commerce) fue clave para motorizar la tendencia positiva de las compañías de la industria, al mismo tiempo que ha permitido mitigar las consecuencias del escenario macroeconómico. Pero incorporar una nueva tecnología y adoptarla con rapidez para capitalizar lo que ofrece, tiene más que ver con la conducción de la empresa, que con la propia tecnología en sí.

Sucede que las firmas que se desarrollan en el ámbito logístico del país, con las dificultades que eso conlleva, han hecho un culto de la

búsqueda de la eficiencia máxima para sortear obstáculos y minimizar pérdidas, con el foco puesto en el interior de la operación. Esta lógica pretende encontrar los lugares dentro de la cadena donde los procesos puedan optimizarse más allá de las influencias externas.

Renegociar precios, una discusión permanente

“Estos primeros meses del año fueron complejos por distintos motivos, pero la elevada inflación es uno de los principales por la dificultad de trasladar los incrementos a las tarifas, para que los clientes las puedan asimilar”, explica a Dinamicarg Gabriel Vinitzky, Gerente General de Log In Farma, empresa de distribución logística que se especializa en insumos de salud. “La suba generalizada de precios demanda actualizaciones permanentes en las tarifas, lo que

dificulta la planificación de la operación tanto propia como la de los clientes”, agrega.

Si al contexto inflacionario se le suman las trabas para las importa-

Para poder comunicar en forma efectiva los cambios en precios, capacitan a los trabajadores sobre el esquema de costos.

ciones, no sorprende que los costos logísticos hayan crecido 7,54% en el mes de abril según el Índice Cedol. “Es difícil aplicar incrementos retroactivos, entonces para nosotros cada puntito que evoluciona la inflación es complicado porque tenemos que hacerle entender al

mercado que nos acompañe”, indicó Vinitzky.

“Nosotros por ejemplo tenemos de clientes a muchas compañías multinacionales, donde hay que explicarle a un responsable regional o global lo que está sucediendo en la Argentina porque no es habitual que tengamos que aumentar las tarifas bimestralmente”, continuó el directivo del sector. “Esto deriva en constantes negociaciones con los clientes y principalmente se traduce en un consumo de tiempo permanente”, sostuvo.

Sucede que no es sencillo aplicar en tiempo y forma los aumentos, pero en caso de no hacerlo, las empresas pueden correr por detrás de la inflación. Eso desemboca en baja rentabilidad, lo que lleva a menos inversiones y obstaculiza transformaciones más profundas. Pero fundamentalmente el proble-

ma radica en que las empresas deben estar siempre concentradas en las soluciones inmediatas e impide que se les preste atención a cuestiones más importantes.

“El descontrol que se vive hoy demanda mucho trabajo y negociación permanente, y eso quita el foco a mejoras más profundas en los procesos. Si eso estuviese más contenido nos permitiría a todos los operadores logísticos dejar de pensar en verificar como está la inflación, y en cambio buscar soluciones superadoras, que de todas maneras se hace, pero con menor foco por la cuestión inflacionaria”, añadió Vinitzky.

Capacitación de personal, innovación tecnológica y soluciones flexibles

Para hacerle frente a las complejidades coyunturales, los operadores logísticos cuentan con algunas es-

trategias para mantener los procesos eficientes y la rentabilidad en alza. Una de ellas es la capacitación de los empleados, “nosotros permanentemente acompañamos y apoyamos a los colaboradores para que se capaciten. Hace muy poco tiempo tuvimos distintas asistencias a cursos para que la gente más joven de la compañía pueda entender cómo afrontar una inflación, como comportarse frente a estas situaciones del mercado”, expresó en esa línea el directivo.

Que los integrantes de la compañía comprendan de manera profunda los impactos de la situación económica es de fundamental importancia, no solo para su desenvolvimiento personal, sino para poder explicar el panorama a los clientes. A la hora de negociar se debe poder justificar las modificaciones en los precios de manera ágil, rápida y convincente para lograr consensos en la menor cantidad de tiempo.

Otro factor clave para incorporar a las operaciones es la inversión continua, tanto en equipos como en tecnología. Si bien la incertidumbre es muy disuasiva a la hora de adquirir nuevos insumos o apostar por nuevas tendencias, resulta clave para las firmas logísticas mantener sus servicios en optimización permanente. Avances en la automatización para tareas de picking, transparencia en los seguimientos de los envíos mediante el uso de localizadores y plataformas eficientes; y mayor equipamiento marcan el diferencial que se traduce en ventajas competitivas y demanda en alza.

En sintonía, Vinitzky destacó que, “nosotros permanentemente estamos implementando soluciones disruptivas y en gran parte, tecnológicas, lo cual hace más eficiente el trabajo. Por ejemplo, en todo lo que es el proceso de selección de pedidos, migramos de una tecnología a otra tecnología mucho más ágil. También evolucionamos en todo lo que es el sistema de seguimiento web lo cual significa mejoras para el cliente y mayor eficiencia para nosotros”. Además, detalló que, “compramos más racks, compramos más herramientas como auto elevadores



La utilización de tecnología permite ahorros y optimizar recursos.

y zorras eléctricas, y compramos más unidades de transporte”.

Por último, es clave que los operadores logísticos diseñen solu-

ciones lo más personalizadas posibles, ya que proveer un servicio único para distintos productos y destinatarios puede resultar con-

tra productivo en el largo plazo. “Consideramos muy importante integrarnos para atrás y para adelante en la cadena de abaste-

cimiento de nuestros clientes, por eso siempre tratamos de entender las complejidades de los procesos para poder desarrollar soluciones bien a medida”, sostuvo.

El gerente de Log in Farma subraya la importancia de proveer soluciones flexibles, “nos definimos como un operador altamente flexible, de hecho, Log In tiene menos de 5 años de antigüedad y en muy poco tiempo crecimos los 40 mil metros de la planta principal (ubicada en Tortuguitas). El crecimiento fue muy notable porque desarrollamos soluciones totalmente flexibles. Si un cliente quiere trabajar con un operador logístico, nosotros siempre tratamos de entender exhaustivamente lo que quiere ese cliente para po-

“Hay que explicarles a los clientes globales el contexto del país y por qué constantemente rediscutimos precios”.

der desarrollar una solución a medida y eso nos permitió crecer tan rápidamente”.

Poder adaptarse a las necesidades de las empresas de un modo más específico es clave para un buen posicionamiento en el mercado, lo que abre la posibilidad de sumar nuevos clientes y de consolidar los vigentes aún cuando se le apliquen subas en las tarifas con frecuencia. “Los productos son distintos, los destinatarios son distintos, los procesos son distintos entonces es muy valioso para el mercado poder ofrecer soluciones a medida, es nuestro diferencial máximo”, concluyó Vinitzky.

En definitiva, las firmas que integran la industria logística definitivamente no están exentas del contexto macroeconómico del país, de hecho, en muchos aspectos son particularmente afectadas por él, sin embargo, desde la pandemia en adelante es un segmento que crece y ha desarrollado distintas metodologías para afrontar esta clase de situaciones.

Un futuro promisorio

El rol de la logística como jugador clave del mercado se ha disparado en los últimos años. Actualmente es un segmento que entra en la consideración de toda la cadena productiva y muchos de los operadores del país están desarrollando inversiones para hacer frente a la creciente demanda.

En esa línea, el gerente de Log In Farma compartió su visión sobre que le espera a la industria de cara a lo que resta del año, “más allá de la complejidad macroeconómica, es un buen momento para los operadores logísticos, porque cada vez la tendencia de tercerización es mayor, y la pandemia contribuyó a que todos podamos entender que la logística tiene un rol crucial, que la logística nos puede hacer más fácil la vida y

que no es un costo, sino un valor” apuntó el directivo.

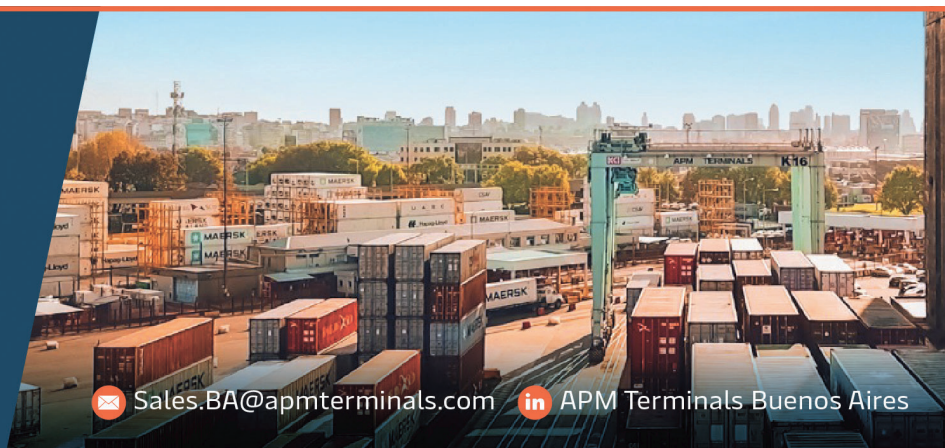
En lo que hace a la propia operación de Log In, el especialista indicó que tuvieron una buena mitad de año en términos operativos y volúmenes de carga, lo que impulsó obras en el layout de la planta y nuevas adquisiciones de equipo y vehículos, “nosotros vemos más allá de la estructura económica y en términos de movimiento va a ser un buen año”.

“En definitiva, todos los operadores logísticos más allá de los temas económicos estamos atravesando un buen momento, en general veo que todos crecemos, que todos estamos captando más gente y que todos invertimos, y en definitiva es un buen momento. La logística hoy está tomando un rol protagónico”, cerró Vinitzky.

APM TERMINALS
Lifting Global Trade

**APM TERMINALS BUENOS AIRES,
CADA DÍA UN PUERTO MÁS SEGURO,
DIGITAL E INTEGRAL.**

www.apmterminals.com.ar



✉ Sales.BA@apmterminals.com

in APM Terminals Buenos Aires

Transportistas reclaman mayor control de cargas y un sistema más ágil en los pasos fronterizos

El sector privado busca un sistema más simplificado para el comercio internacional, y pide poner la lupa sobre balanzas y escáneres.



El reclamo apunta a unificar criterios con países vecinos sobre los trámites a realizar.

La industria de transporte del país tiene muchos desafíos que afrontar en el corto y mediano plazo, con el agravante de un contexto económico adverso que genera incertidumbre. En el plano internacional, las cámaras empresarias solicitan la agilización de los trámites en los pasos fronterizos, más seguridad en los nodos logísticos principales y mejoras en la infraestructura aduanera. El transporte por rutas y vías navegables traslada el mayor volumen de carga en el país y es el más afectado.

Puntualmente, desde distintas cámaras coinciden en la necesidad de agilizar y unificar los trámites del comercio internacional para los camiones; en los ríos, la apuesta está en seguir sumando escáneres para controlar mejor las cargas internacionales y optimizar las herramientas de seguridad en los puertos del país.

En Argentina, más del 90% de las cargas va por camión. Esto coloca a

este tipo de transporte como el de mayor peso en el país y, en consecuencia, el que tiene más demanda. En ese sentido, Dinamicarg pudo dialogar al respecto con Silvia Sudol, directora del Departamento Internacional de la Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte (FADEEAC). Lo primero que señaló la directiva fue la falta de coordinación dentro de los organismos nacionales que deviene en el deterioro de los pasos fronterizos. “Si tengo que decir cuál es el problema principal del transporte de cargas, serían los pasos de frontera”, señaló Sudol. Y agregó que desde la entidad aspiran a disminuir los tiempos de espera en los cruces más importantes.

“El objetivo es que los pasos como Clorinda con Paraguay, Gualaguaychú con Uruguay, Paso de los Libres con Uruguayana, tengan un funcionamiento parecido a Santo Tomé con Brasil”, expresó la directora. En esa línea, aseguró que agilizar los trámites es una clave para el sector que aspira a que

“los camiones puedan circular en plazos de tres a cuatro horas, como en Santo Tomé-Sao Borja”.

Una manera de agilizar los tiempos en los pasos sería reducir los requisitos burocráticos de los documentos que deben presentar los transportistas. En estos momentos, la federación está trabajando para que se elimine la necesidad de que los documentos aduaneros sean apostillados.

Otra cuestión que afecta al sec-

tor es el exceso de peso. Desde la federación exigen un control más riguroso con el pesaje de los vehículos de carga que ingresan al país. “Argentina es el país más transitado de la región, pero es el que menos control de peso tiene, las pocas balanzas que tenemos a veces no funcionan”, indicó la directiva.

Actualmente, el límite para los camiones es de 45 toneladas, excepto en los pasos con Paraguay, ya que en diciembre llegó a un acuer-

do bilateral para aumentar la capacidad a 48 toneladas. Sin embargo al no tener los equipos para realizar el pesaje, muchos vehículos ingresan excedidos lo que acelera el deterioro de las rutas.

En esa línea, desde la entidad que nuclea a las principales empresas transportistas remarcaron que “en los últimos dos años hemos pedido a la vialidad nacional que se instale el sistema de pesaje dinámico, en el cual el camión pasa por un escáner y sale un ticket de manera automática; y si estaba excedido de peso, eso va inmediatamente al ministerio, que a su vez envía la multa a la empresa”.

Por supuesto que el contexto macroeconómico no colabora y tiene especial influencia en los costos de los insumos. “Digamos que la falta de competitividad que tiene la Argentina y el problema del no acceso a las divisas, es una tragedia para el sector, porque nosotros tenemos costos en dólares y el argentino está obligado a cobrar el flete por el banco oficial a través de transferencia bancaria al dólar ofi-



Gendarmería Nacional llevó adelante diversos controles.

cial”, apuntó Sudol en ese sentido.

Por último, está el tema de la inseguridad, “sobre todo en Paso de los Libres, Iguazú y también en el paso Cristo Redentor”. Los robos de cargas están en aumento y ya se dan dentro de los propios complejos de terminales.

Según indicó la directora del sector internacional de FADEEAC, este punto genera un doble problema para los privados. “Cualquier ruptura en el precinto de aduana del camión, es considerado contrabando y por lo tanto va a accionar contra la empresa, lo que le genera un doble costo”, concluyó Sudol.

Duro contexto

Si bien la mayoría de las problemáticas que enfrentan son de larga data, este año la coyuntura se presenta desfavorable para el sector en muchos aspectos, por lo que solicitaron diversas medidas al Gobierno nacional.

Al no contar con equipos para el pesaje, muchos camiones ingresan al país con exceso de carga y dañan las rutas.

El año comenzó con la peor sequía de los últimos 60 años, situación que repercutió de manera directa al rubro de los transportistas de cargas, tanto a nivel nacional como internacional. Si bien es difícil tomar dimensión del impacto que la falta de lluvias tendrá sobre la cadena productiva, desde el sector agroexportador estiman que el país está por ingresar a la etapa más cruel, que es la sequía de la soja.

Según autoridades de las principales cámaras exportadoras, por la mala cosecha de soja la Argentina va a perder 21.000 millones de dólares este año. Lo que significa una baja del 55% con respecto al 2022, cuando se exportó por un valor de 40.000 millones de dólares.

Por otro lado, la suba en el costo de los insumos y servicios como lubricantes, neumáticos, combustibles y mantenimiento, hace

perder rentabilidad al sector transportista. Las empresas exigen soluciones y apuntan a la falta de continuidad de los funcionarios como una de las razones que evitan el desarrollo de medidas a largo plazo.

Controles de ruta fijos y móviles

Para regular el transporte de cargas por rutas nacionales no solo

se emplean controles en los pasos fronterizos, sino que también se establecen puestos de control de ruta fijos y móviles para los traslados comerciales de mercadería que componen el tránsito federal.

La Argentina cuenta con 18 Puestos de Control de Peso y Dimensiones de camiones ubicados en las rutas nacionales que atraviesan 10 provincias. Los controles se

realizan en las rutas 34 y 9 en Santiago del Estero (Palo Negro), Tucumán (Molle Yaco) y Salta (Cabeza de Buey); en la ruta 188 en Junín y en Hinojo (Olavarría), provincia de Buenos Aires; en las rutas 12 y 16 en Corrientes, Misiones y Chaco; y en las rutas 8 y 9 en Santa Fé y Córdoba (Sampacho).

Las estaciones de pesaje de carga de camiones contabilizan un total

25 balanzas, en las que se labran actas de resarcimiento cuando se superan los valores máximos. Estas sanciones se ejecutan por el desgaste del pavimento y varían de acuerdo con el exceso de carga. Son determinadas en Unidades Fijas denominadas UF y cada una equivale al menor precio de venta al público de un litro de nafta especial del Automóvil Club Argentino Central.

Escáneres y obras en las vías navegables

El contexto que transita el transporte por vías navegables tampoco es muy alentador. Según autoridades del sector agroexportador, la sequía impactó fuertemente en todos los servicios marítimos y fluviales.

Habitualmente ingresan a la vía troncal (Hidrovia) 4.200 barcos con dirección a los puertos de granos, aceite, harina y biodiesel para llevarse a 117 países del mundo que son los que compran productos argentinos. Ante la mala cosecha se calcula que este año el volumen de embarcaciones va a caer un 50%, por lo tanto, todas las prestaciones marítimas y fluviales también verán una reducción similar.

En ese marco, el Estado nacional lleva adelante todo lo que es el dragado y balizado de la Hidrovia. La idea es que ante la disminución en el volumen de los bar-

cos que ingresan, estos puedan circular y realizar los procesos de carga y descarga de manera más eficiente.

En cuanto a los controles portuarios, la Dirección General de Aduanas (DGA) lleva adelante un procedimiento que consiste en el escaneo de barcos. La medida comenzó a implementarse a mediados del año pasado luego de la asunción de Guillermo Michel al frente del área.

Hasta el momento la DGA posee 24 escáneres que se utilizan en puertos, pero también en los pasos fronterizos para tener un control más riguroso y eficiente de las cargas transportadas. En ese sentido, a fines de enero de este año, el organismo avanzó con la concreción de un préstamo del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) para sumar cinco escáneres más, valuados en 3,5 millones de dólares cada uno.

Por otra parte, se procedió con intimaciones a terminales portuarias operadas por privados para que inviertan en un escáner de arco de flujo continuo para realizar revisiones no intrusivas. Desde la entidad aduanera indicaron que solo cuentan con un escáner de este tipo, el cual se ubica en el puerto de Buenos Aires, y permite controlar 800 contenedores por día, de los cuales el 80% corresponde a importaciones y el 20% restante a exportaciones.

Finalmente, las cámaras empresarias exportadoras señalaron que están trabajando junto al Gobierno para instalar entre mayo y junio, un sistema interconectado de cámaras en todos los puertos cereales del país. El objetivo de la iniciativa es unir las cámaras de que tienen los privados a través de un sistema administrado por la aduana, para tener un seguimiento permanente de todas las zonas portuarias.



CRUX MARINE

Donde el mar se encuentra con la tecnología

in crux marine | crux.marine.sas | +54 9 11 2165-0243

crux-marine.com

Norte Grande: la propuesta para mejorar sus conexiones terrestres, aéreas y fluviales

Diez provincias avanzan en el desarrollo de un complejo proyecto para favorecer la inserción de los productos de sus economías regionales en los mercados nacional e internacional.



Uno de los ejes centrales es la inversión en corredores interprovinciales, especialmente en las zonas que recorren más de 1.000 vehículos diarios.

Por **Catriel Etcheverri**

El desarrollo del Norte Grande enfrenta el desafío de superar serias deficiencias logísticas que impactan de lleno en la capacidad productiva de las economías regionales. Frente a este escenario hace ya más de un año que los gobernadores de Catamarca, Chaco, Corrientes, Formosa, Jujuy, La Rioja, Misiones, Salta, Santiago del Estero y Tucumán encomendaron al Consejo Federal de Inversiones (CFI) elaborar una estrategia logística para el Norte Grande, que contemple el desarrollo de corredores bioceánicos que permitan llevar la producción de la región al Pacífico a través de Chile y hacia el Atlántico, a través de Brasil sin necesidad de pasar por los puertos de Rosario o Buenos Aires.

A partir del exhaustivo diagnóstico realizado sobre los modos carretero, ferroviario, fluvial-marítimo y aéreo, el CFI presentó 116 propuestas de obras y políticas públicas para avanzar en un sistema logístico eficiente y moderno que potencie las economías regionales del Norte Grande.

“El principal desafío que enfrentamos en un primer momento fue la articulación y la búsqueda de consensos entre 10 provincias con distintas realidades y distintos intereses y para que sea posible avanzar es necesario confluir en una serie de acuerdos no siempre fáciles de alcanzar”, explicó a Dinamicarg Guillermo Bormioli, jefe del Área de Proyectos Especiales del CFI.

Y señaló que “a pesar del desafío que implica articular un enfoque logístico común entre 10 provincias pudimos avanzar y se logró generar un espacio consolidado de

planificación con 116 propuestas de políticas y obras públicas”.

En ese sentido, Bormioli destacó que “las propuestas siguen 5 ejes centrales: obras públicas; adecuación regulatoria; coordinación institucional (sobre todo con Nación); capacitación de los recursos humanos y estímulos a la inversión privada”.

Para la elaboración de esta batería de proyectos se analizaron, además, con mirada logística, 14 cadenas productivas. Así se tuvieron en cuenta las particularidades de las producciones de limón, naranja, arroz, poroto, soja, aceituna de

mesa, aceite de oliva, azúcar, yerba mate, vino, carne bovina, algodón – textil, forestal y litio. “De todos estos análisis y entrecruzamientos es que surgen estas 116 propuestas logísticas”, explicó Bormioli.

Diagnóstico y propuestas

Para la elaboración del diagnóstico y las propuestas, además del análisis del desempeño logístico provincial y regional, el CFI realizó más de 120 entrevistas con productores regionales y dadores de carga; transportistas locales y regionales; organismos públicos y multilaterales; funcionarios provinciales y nacionales; representantes públicos de Brasil y Chile; especialistas de organismos multilaterales; especialistas de Universidades Nacionales y Regionales.

Por caso, en el modo carretero se detectaron una serie de deficiencias, como por ejemplo que el 80% de la red vial se encuentra en estado regular o malo, y que la presión de tráfico está acotada a segmentos puntuales, además de un fuerte desbalance de cargas y un insuficiente control de los pesos transportados.

Frente a este escenario, desde el CFI propusieron, entre otras cosas, intervenir más de 5.700 kilómetros de rutas para mejorar el estado de la calzada y banquetas, desarrollar

La propuesta destaca las falencias y fortalezas de la infraestructura logística de las provincias del norte del país.

ampliaciones de capacidad críticas, carriles de sobrepaso y autovías, resolver travesías urbanas y ampliar los sistemas de control de peso transportado.

Asimismo, advirtieron sobre la conveniencia de facilitar la circulación de bitrenes y escalados; desarrollar Puertos Secos, conocidos como Centros de Transferencia de Cargas (CTC); garantizar la transitabilidad de los caminos rurales y generar nuevas conexiones interprovinciales.

Transporte en rutas

PROBLEMA: 80% de las rutas está en pobre estado

PROPUESTA: potenciar corredores interprovinciales, con mejores rutas y autovías

Transporte ferroviario

PROBLEMA: 39% de la red está operativa

PROPUESTA: potenciar la infraestructura en corredores productivos centrales

En el modo ferroviario, en tanto, el informe de situación da cuenta de la baja densidad de cargas en trenes al mismo tiempo que la carga queda concentrada en pocos actores y que tan solo el 39% de la red está operativa.

Entre las propuestas para este modo se destacan la necesidad de crear nuevos centros de acopio y transferencia de carga; avanzar hacia un nuevo modelo de gestión que garantice el acceso a las PYMES; apostar por la sostenibilidad del sistema dándole prioridad sobre corredores troncales; crear un esquema de subsidios cruzados para financiar obras; la incorporación de material rodante para mejorar los niveles de servicio y lograr la reducción del transit time.

En este punto Bormioli destacó la “heterogeneidad que presentan los desafíos de cada modo. Por ejemplo -puntualizó- en el modo ferroviario es clave la articulación con Nación y en otros, como el carretero depende más de las provincias”.

Piden extender las redes ferroviarias a los corredores centrales y garantizar el acceso de las pymes.

En tanto para el modo fluvial-marítimo de advirtió acerca de la profusa oferta portuaria; la baja oferta de servicios y la incertidumbre acerca del nuevo modelo de gestión para la Hidrovía.

Para ello se propuso avanzar en una estrategia regional para la nueva concesión de la Vía Navegable; lograr mejoras de la gestión portuaria y un marco regulatorio adecuado para propiciar la existencia de servicios navieros.

Para el modo aéreo, el CFI propuso incorporar modelos de comercialización para pequeños cargadores; destinar espacios de recepción, entrega, carga y descarga en aeropuertos y ciudades; crear depósitos fiscales y federalizar el “Exporta Simple”.



Tanto para el transporte de cargas aéreo como para el fluvial se busca una mayor integración y mejoras de infraestructura.

Las principales propuestas

Para el modo carretero la estrategia prevé “intervenir en el muy corto plazo en, al menos, 6.500 km de rutas en el Norte Grande para mejorar el estado de la calzada: 4.500 km de rutas nacionales y aproximadamente 2.000 km provinciales”.

Asimismo, se propone “pavimentar banquetas en rutas con tráficos superiores a 1.000 vehículos diarios: 5.700 km de banquetas a pavimentar en la Red Vial Nacional y se insta a implementar el mismo criterio sobre la red vial relevante provincial”.

Y sugiere avanzar en una “mayor continuidad de los corredores bitrenes (de más de 60 toneladas) y resolución de limitación de peso en puentes pertenecientes a estos corredores”.

Para el modo Ferroviario la estrategia prevé “definir espacios clave para centros de acopio y puertos secos y un esquema de incentivos para

su desarrollo” así como la “elaboración de un Programa de inversiones prioritarias y obras de largo plazo” y realizar “un relevamiento de la infraestructura y material rodante”.

También se sugiere “reducir el ‘transit time’ y fomentar el transporte de carga contenerizada”.

Para el modo fluvio-marítimo la estrategia prevé “avanzar en la articulación intermodal”, “mejorar la gestión de la infraestructura y equipamiento portuario” y “trabajar con la Aduana en la simplificación de trámites”.

En tanto, para el modo aéreo la estrategia logística prevé “potenciar el uso de la Terminal de Cargas de Tucumán y los servicios de Jet Paq”; “mejorar la disponibilidad de espacios de carga para las líneas aéreas en todos los aeropuertos”; “puesta en valor del Aeropuerto de Paso de los Libres” y “federalizar el Exporta Simple en el modo aéreo”.

Financiación y tiempos políticos

El jefe del Área de Proyectos Especiales del CFI destacó que la estrategia logística del NOA despertó interés en el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), la Corporación Andina de Fomento (CAF) y el Banco Mundial (BM), que se mostraron dispuestos a participar de la financiación de las obras en las que habría que avanzar para hacer realidad este salto cualitativo a nivel logístico para el Norte Grande.

Asimismo, Bormioli destacó que esta estrategia “requiere también toda una articulación internacional que estamos trabajando con Cancillería; por ejemplo, Chile fue muy claro que todo su plan de infraestructura logística en el mediano y largo plazo pasa por la macro zona central y dejaron en claro que no tienen intenciones de abrir el paso San Francisco del lado chileno. Entonces esto requiere una fuerte articulación internacional con Brasil y Chile y en eso también

trabajamos junto con Cancillería para lograr integrar los flujos regionales con los internacionales”.

En tanto, y como no podía ser de otra manera cuando se encararan proyectos de esta magnitud en la Argentina, siempre surge la duda acerca de su viabilidad en tiempos de cambios de gobiernos tanto a nivel provincial como nacional.

Sin embargo, Bormioli se mostró optimista en este aspecto y aseguró que “frente al desafío de la política la estrategia mostró ser

muy transversal, hay mucho entusiasmo de los gobernadores y conciencia de que esto tiene quedar para la región por lo que no se mezcla la política partidaria en esto, es algo de largo plazo”.

El plan impulsado “busca promover el desarrollo de las economías regionales mejorando la eficiencia de

Uno de los aspectos centrales es la generación de Puertos Secos o zonas de transferencia de cargas.

las cadenas productivas regionales. Esto se traduce en mayor productividad, mejores servicios, menores costos, mayor conectividad, recursos humanos capacitados y la incorporación de tecnologías digitales”; consignó días atrás el ministro del Interior Eduardo Wado de Pedro al presentar la estrategia junto a los gobernadores del Norte Grande.

Y señaló que “la Estrategia Logística para el Norte Grande es una apuesta a la integración territorial para el desarrollo del potencial exportador de las diez provincias de la región”.

El próximo encuentro del Consejo del Norte Grande será el próximo 28 de junio en La Rioja donde los gobernadores volverán a reunirse para seguir avanzando en la estrategia de logística para la región.

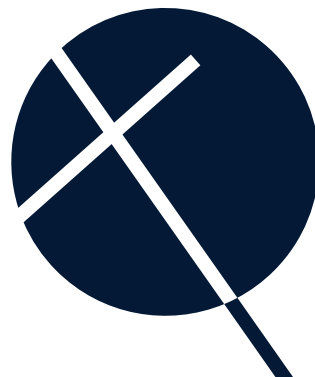
DINAMICARG



EL NUEVO PORTAL CON LA MEJOR INFORMACIÓN LOCAL SOBRE TRANSPORTE, LOGÍSTICA Y ENERGÍA

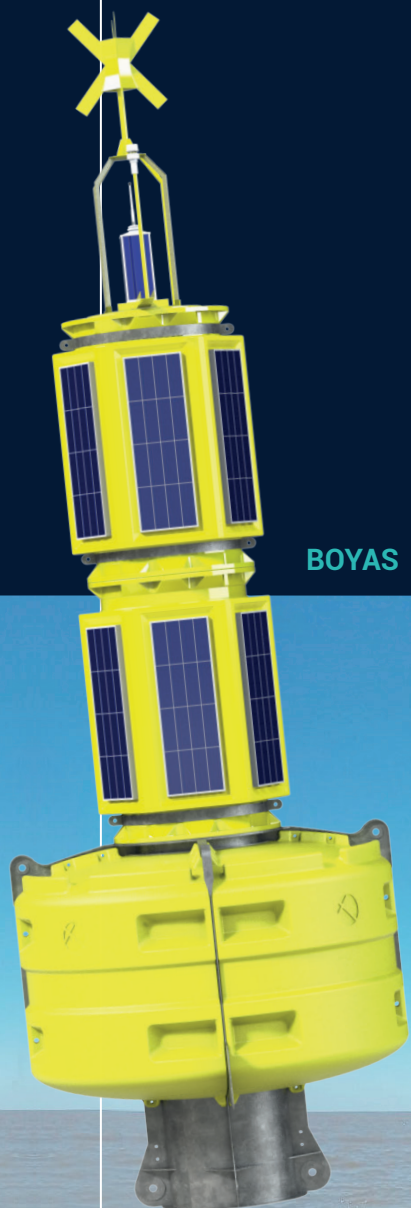
VISITANOS EN WWW.DINAMICARG.COM





CRUX MARINE

Donde el **mar** se encuentra con la **tecnología**



BOYAS



En **CRUX MARINE** diseñamos, desarrollamos y producimos todos los elementos que componen una **Plataforma Integral de Ayudas a la Navegación**, integrándolos en una solución única y de alta confiabilidad, permitiendo que el tráfico marítimo y el desarrollo pesquero sean actividades más **eficientes, seguras y sostenibles**.



GEOCrux



BALIZAS AUTO-CONTENIDAS



DISPOSITIVOS SATELITALES

SOFTWARE DE
MONITOREO
Y CONTROL

crux-marine.com

[crux marine](#) [crux.marine.sas](#) +54 9 11 2165-0243

Parque Industrial Tecnológico Aeronáutico Morón (PITAM)
Av. Figueroa Alcorta 500. Castelar, Buenos Aires, Argentina

M. info@crux-marine.com
T. (+54911) 2150 5513