

La logística comienza en las personas - A logistica começa nas pessoas

PROTAGONISTA

PUERTOS, LOGÍSTICA, TRANSPORTE Y COMERCIO EXTERIOR



Gerente de Legal
ASSEKURANSA
Dra María Laura
Rosa Vilardo
Argentina



Gerente General
de la Terminal
de Graneles
Montevideo
TGM
Ing. Agustín Idoyaga
Uruguay



Vicepresidente
de la Administración
Nacional de Puertos
ANP
Cap. Nav. (R)
Daniel Loureiro
Uruguay



Presidente
de la Asociación
de Operadores
Logísticos
de México
AOLM
Paul Sarrapy
México



SPECIAL
REPORT

PRESENTES EN ARGENTINA, BOLIVIA, BRASIL, CEE, CHILE, COLOMBIA, ECUADOR, EEUU, MÉXICO, PANAMÁ, PARAGUAY, PERÚ Y URUGUAY



Director Comercial
IFLOW
Carlos Rewerski
ARGENTINA



Economista,
escritor y mentor
Miguel Sainún Nozar
BRASIL



Director
AGENCIA SALLUSTRO
Cecilia Sallustro
PARAGUAY



Gerente General
**PUERTO SEGURO
FLUVIAL**
Ing. Ricardo Kowalew
PARAGUAY



Responsable
del área comercial
**ALVARO PALEO
TRANSPORTES**
Martín Paleo Díaz
URUGUAY

Foreign trade

COMERCIO EXTERIOR / COMÉRCIO ESTRANGEIRO



El V12 Vantage será una edición final limitada con la que se despedirá a este motor para dar paso a soluciones más sostenibles, un modelo que supera los sentidos a través de su inconfundible y ensordecedor rugido V12 Aston Martin.

O V12 Vantage será uma edição final limitada que se despediu deste motor para dar lugar a soluções mais sustentáveis, um modelo que ultrapassa os sentidos através do seu inconfundível e ensurdecedor rugido V12 Aston Martin.

Por ahora, solo se han desvelado un par de teasers de este vehículo, en los que se puede apreciar un generoso alerón y un difusor trasero mucho más agresivo. Utilizará un motor V12 de 5.2 litros con doble turbocompresor, derivado de los modelos DB11 y DBS. Lo que no está confirmado es la potencia que brindará. Su llegada está confirmada para este 2022.

Por enquanto, apenas alguns teasers deste veículo foram revelados, nos quais você pode ver um generoso spoiler e um difusor traseiro muito mais agressivo. Ele usará um motor V12 de 5,2 litros com turbo duplo, derivado dos modelos DB11 e DBS. O que não está confirmado é a potência que irá fornecer. Sua chegada está confirmada para este 2022.

© Aston Martin

© Aston Martin

V12 VANTAGE



La logística comienza en las personas

A logística começa com as pessoas



CONTENIDO / CONTEÚDO

GADGETS QUE TODO EMPRESARIO DISFRUTARÍA TENER	8
TODOLOGÍSTICA DICE PRESENTE EN INTERMODAL 2022	12
TODOLOGÍSTICA DICE PRESENTE EN EXPO LOGÍSTICA PANAMÁ 2022	14
DE USUARIO DE PUERTOS GESTOR DE PUERTOS	16
NUEVO MUELLE ESPECIALIZADO EN GRANELES	28
UNA MIRADA COMPLETA DE VERDADEROS EXPERTOS	34
VISITAMOS PUERTO LA PLATA Y TECPLATA	38
SUSTENTABILIDAD VS COSTES: EL DEBATE QUE SE VIENE	40
SER PARTE DE UNA ASOCIACIÓN ES COMPARTIR PARA CRECER	42
AR RACKING ES SINÓNIMO DE ESTRUCTURAS DE CALIDAD	46
AUMENTAN LOS COSTOS LOGÍSTICOS EN ARGENTINA	48
DESCENTRALIZAR: LA ESTRATEGIA PARA SER MÁS COMPETITIVOS	52
EL TRANSPORTE NO ES FORMADOR DE PRECIOS	56
EN ARGENTINA, LOS COSTOS AUMENTARON 9,18% EN MARZO...	58
HISTORIAS DE VIDA	60
SIEMPRE BUSCANDO SER SUSTENTABLE	64
AGENCIA SALLUSTRO, PUEDE	70
FECOMERCIO SP ESTÁ A FAVOR DE REDUCIR EL IMPUESTO QUE COBRA SOBRE LOS FLETES	74
ES VITAL TENER DOCUMENTADA LA INFORMACIÓN	78
EL MEDIADOR	82
¿CÓMO SE REALIZA UN BUEN TESTING DE SOFTWARE DE LOGÍSTICA?	86
TECNOLOGÍA EN LA LOGÍSTICA: EL RETO DEL FUTURO	88
PROTAGONISTAS ¿QUIÉN ES QUIÉN?	94
CUATRO REDES SOCIALES QUE DEBES SEGUIR	96

ANUNCIANTES

EXPOLOGISTICA BOLIVIA	13
AAPA LATINO	15
ANP	17
RIOPRAC	19
TAMIBEL GROUP	21
KENPORT	23
CENTRO DE NAVEGACIÓN	25
MOVILUNO	26
TGM	29
PUERTO SEGURO FLUVIAL	31
RIOESTIVA	33
UTILAJE	37
CÁMARADE PRACTICAJE	39
TRANSLOG	41
COOPERCARGA	43
ENCARGO	44
FEDERAL	49
GOLDMEX	51
FRIGORÍFICO MODELO	53
EXPO LOGISTICA Y TRANSPORTE	55
FADEEAC	57
FTP	58
TIRAPU	61
HG LOGISTICA	62
ALVARO PALEO TRANSPORTES	67
BRAMORIM	69
ASSEKURANSA	81
POSSUM	83
MAQSAT	85
EPSON	87
BROU	89
OCA	90
MOVERTEC	93

Revista Protagonista del Sector Puertos, Logística, Transporte y Comercio Exterior es un producto de: TodoLOGÍSTICA Group

A Revista Protagonista do Setor de Portos, Logística, Transporte e Comércio Exterior é um produto da: TodoLOGÍSTICA Group



Director / Editor

Director / Editor.

Mario Alonso | mario@todologistica.com

Diseño / Publicidad

Design / Publicidade.

Alvaro Alonso | alvaro@todologistica.com

Coordinador de Contenidos

Coordenador de conteúdo.

Damián Miranda

Administración

Administração.

Valentina Alonso | valonso@mercosoft.com

Periodistas / Asistentes

Jornalistas / Assistentes.

Macarena Alonso

Traducción

Tradução

Lilian Magri - Luciano Delle Ville

Aclaración

Las opiniones vertidas en los artículos firmados, no tienen por que ser necesariamente compartidas; ni por los anunciantes, ni por el equipo editorial de Revista Protagonista, sólo muestran el punto de vista personal del autor.

Esclarecimento

As opiniões expressas nos artigos assinados não têm necessariamente de ser partilhadas; nem pelos anunciantes nem pela equipa editorial da Revista Protagonista, apenas mostram o ponto de vista pessoal do autor.

SUSCRÍBETE
DESCÁRGALA
LÉELA



DESCARGALA
TOTALMENTE
GRATIS

www.revistaprotagonista.com



Cuantos desafíos nos presentan los tiempos que corren.

Frente a ellos, aceptar de buen modo los cambios, adaptarnos e innovar son recomendables estrategias.

Mantener el enfoque en lo que verdaderamente importa, se vuelve imprescindible.

Y lo que más importa, es seguir aportando VALOR.

Enfocados en los puertos, la logística, el transporte y el comercio exterior, el equipo de Revista Protagonista, busca ponerte en contacto con nuestros clientes. Los verdaderos protagonistas de esta industria.

Personas que han sido "atrapadas" por este sector. Todos resaltan su dinamismo. Lo diferente que les resulta cada jornada. Así es nuestro sector. Integrado por hombres y mujeres motivados por estos temas. En la presente edición conocerás a varios de ellos.

Y en momentos mágicos, como los Encuentros de Protagonistas, tenemos la fortuna de poder CONECTARTE cara a cara con muchos de ellos. Mayo, agosto y octubre de este año, se volverán meses claves en nuestra agenda. Uruguay, Paraguay y Brasil, se convertirán en sedes claves para los Encuentros.

Esperamos que los puedas aprovechar.

Quantos desafios se apresentam para nós nestes tempos.

Diante deles, aceitar as mudanças de maneira adequada, adaptar-se e inovar, são recomendáveis estratégias.

Manter o foco no que realmente importa se torna essencial.

E o mais importante é continuar fornecendo VALOR.

Com foco em portos, logística, transporte e comércio exterior, a equipe da Revista Protagonista busca colocá-lo em contato com nossos clientes. Os verdadeiros protagonistas desta indústria.

Pessoas que foram "cativadas" por este setor. Todos eles destacam o seu dinamismo. Quão diferente é a sua jornada para eles. Assim é o nosso setor. Formado por homens e mulheres motivados por essas questões. Nesta edição você conhecerá vários deles.

Em momentos mágicos, como nos Encontros de Protagonistas, temos a fortuna de poder CONECTAR você cara a cara com muitos deles. Maio, agosto e outubro deste ano se tornarão meses-chave em nossa agenda. Uruguai, Paraguai e Brasil serão os principais locais dos Encontros.

Esperamos que você possa aproveitá-los.



Ing. Mario Alonso

Director / Diretor

Fundador de TodoLOGISTICA & Comercio Exterior
+598 9387 0150 | mario@todologistica.com





Una jornada de networking
y generación de contactos
que no puedes dejar pasar.



Encuentro
de **Protagonistas**

PARAGUAY2022
jueves 11 de agosto

Centro de convenciones de la Conmebol
Asunción, Paraguay

QUEREMOS AYUDARTE A GENERAR NUEVAS OPORTUNIDADES DE NEGOCIOS.

**HYUNDAI**
MATERIAL HANDLING

Promoción
a la Inversión

Automotor

De
Marco
TRANSFORMACIÓN DEL ESPACIO

ztc
zona franca colonia

www.encuentrodeprotagonistas.com

GADGETS QUE TODO EMPRESARIO DISFRUTARÍA TENER

GADGETS QUE TODO EMPRESÁRIO DEVE TER

Para mantener la productividad de la oficina y obtener una ventaja competitiva, las pequeñas empresas a menudo invierten en nueva tecnología imprescindible y equipos de oficina de primera categoría. Las oficinas en el hogar también pueden beneficiarse de la optimización tecnológica. La buena noticia es que puede obtener muchos de los mejores dispositivos de oficina sin gastar mucho dinero.

Para manter a produtividade do escritório e obter uma vantagem competitiva, as pequenas empresas geralmente investem em novas tecnologias indispensáveis e em equipamentos de escritório de primeira linha. Os escritórios domésticos também podem se beneficiar da otimização tecnológica. A boa notícia é que você pode obter muitos dos melhores dispositivos de escritório sem gastar muito dinheiro.

Tecnología y periféricos relacionados con la informática

TECNOLOGIA E PERIFÉRICOS RELACIONADOS A COMPUTADORES

BARRA DE AIRE / AIRBAR

AirBar es un dispositivo elegante y liviano que convierte instantáneamente su computadora portátil normal en una pantalla táctil, lo que lo convierte en un competidor principal para los mejores dispositivos de oficina. Simplemente conecte la barra a la parte inferior de la pantalla de su computadora portátil a través de imanes, conéctela a través de USB y use cualquier cosa, desde un pincel hasta un dedo enguantado, para interactuar con su pantalla. Es compatible tanto con portátiles con Windows 10 (en tamaños de 13,3", 14" y 15,6") como con Mac. Las pequeñas empresas, e incluso las oficinas en el hogar, pueden invertir en un AirBar para usar en computadoras portátiles y mejorar la interactividad en videoconferencias, reuniones y presentaciones con clientes.

Los modelos AirBar varían en precio desde \$79 a \$92, y puede encontrar otras marcas de adaptadores de pantalla táctil en el rango de \$50 a \$60.



O AirBar é um dispositivo elegante e leve que transforma instantaneamente seu laptop comum em uma tela sensível ao toque, tornando-o um dos principais concorrentes para os melhores dispositivos de escritório. Basta conectar a barra na parte inferior da tela do laptop por meio de ímãs, conectá-la via USB e usar qualquer coisa, desde um pincel até um dedo enluvado para interagir com a tela. É compatível tanto com notebooks Windows 10 (nos tamanhos 13,3", 14" e 15,6") quanto com Macs. Pequenas empresas, e até mesmo home offices, podem investir em um AirBar para uso em computadores notebooks e melhorar a interatividade em videoconferências, reuniões e apresentações com clientes.

Os modelos AirBar variam de US\$ 79 a US\$ 92, e você pode encontrar outras marcas de adaptadores de tela sensível ao toque na faixa de US\$ 50 a US\$ 60.



MONITOR PORTÁTIL PARA COMPUTADORA PORTÁTIL

Tener pantallas adicionales significa poder hacer más y ser más productivo mientras usa su computadora o computadora portátil. La tecnología de oficina, como las pantallas múltiples, se limitaba anteriormente a las configuraciones de escritorio, pero con más y más personas trabajando en sus computadoras portátiles dentro de la oficina, los monitores portátiles para computadoras portátiles han comenzado a ganar popularidad como dispositivos de oficina geniales. Hay diferentes tamaños y resoluciones disponibles, y estos monitores están diseñados para ser compatibles con la mayoría de las marcas de computadoras portátiles y el software operativo.

El monitor SideTrak Swivel cuesta \$ 330 y puede girar, reflejar y rotar para que sea más fácil mostrar su pantalla.

TELA PORTÁTIL ADICIONAL

Ter telas adicionais significa poder fazer mais e ser mais produtivo ao usar seu computador ou laptop. A tecnologia de escritório, como vários monitores, era anteriormente limitada a configurações de desktop, mas com cada vez mais pessoas trabalhando em seus laptops dentro do escritório, os monitores portáteis de laptop começaram a ganhar popularidade como dispositivos de escritório. Diferentes tamanhos e resoluções estão disponíveis, e esses monitores são projetados para serem compatíveis com a maioria das marcas de laptops e softwares operacionais.

O monitor SideTrak Swivel custa US\$ 330 e pode girar, espelhar e girar para facilitar a exibição da tela.

BENQ INSTASHOW S WDC20

BENQ INSTASHOW S WDC20



Si usted es el tipo de persona de negocios que realiza presentaciones regularmente y le gustaría evitar contratiempos, BenQ InstaShow S WDC20 es la respuesta que ha estado buscando. Este sistema de presentación todo en uno se utiliza como una plataforma independiente del sistema operativo para ejecutarse, lo que significa que no es exclusivo de ningún sistema operativo en particular, solo plug and play.

Con una resolución de 4K que lo hace ideal para grandes salas de conferencias y su propio sistema de encriptación, lo que significa que TI no se preocupa, puede pagar \$1499.

Se você é o tipo de empresário que faz apresentações regularmente e gostaria de evitar contratempos, o BenQ InstaShow S WDC20 é a resposta que você estava procurando. Este sistema de apresentação tudo-em-um é usado como uma plataforma independente do sistema operacional, o que significa que não é exclusivo de nenhum sistema operacional específico, apenas plug and play.

Com resolução 4K tornando-o ideal para grandes salas de conferência e seu próprio sistema de criptografia, o que significa que a TI não se importa, você pode pagar US\$ 1.499.



LUCIANO DELLE VILLE
DIRECTOR DE COMUNICACIONES DE ENCUENTRO DE PROTAGONISTAS

JUAN LESSA
DIRECTOR DE COMUNICACIONES DE GUÍA LOGÍSTICA

SUMATE A LA NUEVA GUÍA LOGÍSTICA

RESERVANDO YA, ACCEDES A MÚLTIPLES BENEFICIOS EN LA APP Y LA VERSIÓN DIGITAL RENOVADA.

RESERVA LA MEJOR UBICACIÓN DE TU PAUTA EN LA EDICIÓN IMPRESA 2023



GUÍA LOGÍSTICA Y DE COMERCIO EXTERIOR



Contáctanos
info@guialogistica.info



Desde el pasado 15 de marzo y hasta el 17, TodoLOGISTICA estuvo presente con stand propio en la Intermodal South America. TodoLOGISTICA, es partner oficial de este prestigioso evento donde año a año, se congregan miles de personas. En esta oportunidad los principales actores del sector logístico en la región se hicieron presentes.



Lilian Magri, Luciano Delle Ville, Marcelo Pibernat, Ing. Mario Alonso, Eduardo Gularte y Juan Lessa

En esta oportunidad por TodoLOGISTICA participaron: Lilian Magri, Juan Lessa, Luciano Delle Ville y Mario Alonso. Recibimos a decenas de visitantes, clientes y amigos que se acercaron a nuestro stand durante los tres días de la feria. ●

De 15 a 17 de março, a TodoLOGISTICA esteve presente com estande próprio na Intermodal South America. A TodoLOGISTICA é parceira oficial deste prestigiado evento onde milhares de pessoas se reúnem todos os anos. Na ocasião, estiveram presentes os principais players do setor de logística da região.

Nesta ocasião, participaram da TodoLOGISTICA: Lilian Magri, Juan Lessa, Luciano Delle Ville e Mario Alonso. Recebemos dezenas de visitantes, clientes e amigos que vieram ao nosso estande durante os três dias de feira. ●





EXPOLOGÍSTICA

FERIA INTERNACIONAL DE PRODUCTOS Y SERVICIOS LOGÍSTICOS
BOLIVIA

El reencuentro Logístico
mas importante de *Bolivia*



CONTÁCTANOS

Calle Choferes del Chaco 361
(591) 3- 3361290
(591) 69000282
(591) 76375600
info@expologistica.com.bo
www.expologistica.com.bo



APOYAN:



CADEX
CAMARA DE EXPORTADORES LOGÍSTICA
A PROMOCIÓN DE INVERSIÓN DE SANTA CRUZ

cainos
CAMARA DE INDUSTRIA COMERCIAL
SERVICIOS Y TURISMO DE SANTA CRUZ - BOLIVIA

ORGANIZA:

GRUPO **PST**



TODOLOGÍSTICA DICE PRESENTE EN EXPO LOGÍSTICA PANAMÁ 2022

TODOLOGÍSTICA DIZ PRESENTE NA EXPO LOGÍSTICA PANAMÁ 2022

Como es nuestra costumbre, participamos una vez más de la EXPO Logística en la bella Ciudad de Panamá.

Desde el pasado 23 de marzo y hasta el 26 de marzo, TodoLOGÍSTICA estuvo presente con stand propio y siendo Partners oficiales de este prestigioso evento donde se congregan miles de personas y donde los principales actores del sector logístico en la región se hacen presentes.

En esta oportunidad se estrenó una nueva sede: Panamá Convention Center.

Un centro moderno con tecnología de punta, que Panamá inauguró para sí y para el mundo.

Con más de 33,500 m2 de espacio funcional altamente flexible, las instalaciones abarcan tres zonas dentro del recinto y están diseñadas para ser configuradas para satisfacer las necesidades de cualquier evento que pueda imaginar. En esta oportunidad, en simultáneo, se desarrollaron Expo LOGÍSTICA, Expo COMER y Expo TURISMO.

La simultaneidad de las tres ferias, incrementó notablemente el número de visitantes. ●



Como é nosso costume, mais uma vez participamos da EXPO Logística na bela cidade do Panamá.

Do 23 ao 26 de março, a TodoLOGÍSTICA esteve presente com estande próprio e como Partners oficiais deste prestigiado evento onde se reúnem milhares de pessoas e onde estão presentes os principais players do setor logístico da região.

Nesta ocasião, um novo local foi inaugurado: o Centro de Convenções do Panamá. Um centro moderno com tecnologia de ponta, que o Panamá inaugurou para si e para o mundo.

Com mais de 33.500 m2 de espaço funcional altamente flexível, as instalações abrangem três zonas dentro do local e são projetadas para serem configuradas para atender às necessidades de qualquer evento que você possa imaginar. Nesta ocasião, foram realizadas simultaneamente Expo LOGÍSTICA, Expo COMER e Expo TURISMO.

A simultaneidade das três feiras aumentou notavelmente o número de visitantes. ●



Invita

TodoLOGÍSTICA
& Comercio Exterior



Los negocios portuarios en América Latina, tienen fecha y lugar

Santos, Brasil

28 al 30 NOV 2022

XXX CONGRESO LATINOAMERICANO DE PUERTOS



Viva la Experiencia
#AAPALatino



- ✓ Conferencias
- ✓ Networking
- ✓ Feria comercial

AAPA
Asociación de Autoridades Portuarias de América Latina
LOS PUERTOS CREAN RIQUEZA
LOS PORTOS CRIAN RIQUEZA

Convocan

SANTOS
PORT AUTHORITY

www.aapalatio.com
info@aapalatio.com

Produce

PR PORTS
MARKETING & EVENTS



Vicepresidente
de la Administración
Nacional de Puertos
ANP - URUGUAY

**Cap. Nav. (R)
Daniel Loureiro**

DE USUARIO DE PUERTOS A GESTOR DE PUERTOS

DE USUÁRIO DE PORTOS PARA GESTOR DE PORTOS

EL VICEPRESIDENTE DE LA ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE PUERTOS CAP. NAV. (R) DANIEL LOUREIRO RECIBIÓ A REVISTA PROTAGONISTA PARA COMENTARNOS SOBRE SU PASIÓN POR LOS TEMAS MARÍTIMOS Y SU VISIÓN SOBRE EL PUERTO DE MONTEVIDEO

O VICE-PRESIDENTE DA ADMINISTRAÇÃO NACIONAL DOS PORTOS CAP. NAV. (R) DANIEL LOUREIRO RECEBEU À REVISTA PROTAGONISTA PARA NOS CONTAR SOBRE SUA PAIXÃO PELAS QUESTÕES MARÍTIMAS E A SUA VISÃO DO PORTO DE MONTEVIDÉU

¿Cómo nace su pasión por el mar?.

Ingresé a la Escuela Naval en el año 1969. Previamente, desarrollé mi vocación por la Marina Militar, favorecido por una condición que lamentablemente hoy no se puede dar a los jóvenes. La asidua concurrencia a caminar y visitar el puerto de Montevideo.

En esa época, cuando era niño, la gente entraba a pescar al puerto.

Me atrapaba, desde chico, las operaciones navales que tenían al Puerto de Montevideo como centro. En esos momentos, el puerto se llenaba de buques de guerra. Mi padre me llevaba a pasear al puerto y yo subía a todos los buques de guerra que podía.

En esa época, se podían visitar solamente los buques extranjeros, no los nacionales. Esas visitas alcanzaron para dejarme obsesionado por la carrera Naval Militar.

Cuando tuve la edad de presentarme en la escuela Naval, se presentaban muchos candidatos y eran pocas las vacantes. Perdí el primer intento y recién el segundo año pude entrar.

Como nasceu a sua paixão pelo mar?

Ingressei na Escola Naval em 1969. Anteriormente, desenvolvi minha vocação para a Marinha Militar, favorecida por uma condição que infelizmente hoje não pode ser dada aos jovens. O atendimento assíduo para caminhar e visitar o porto de Montevidéu.

Naquela época, quando eu era criança, as pessoas iam pescar no porto.

Desde criança fui apanhado pelas operações navais que tinham como centro o Porto de Montevidéu. Naquela época, o porto estava cheio de navios de guerra. Meu pai me levou para passear no porto e eu embarquei em tantos navios de guerra quanto pude.

Naquela época, apenas navios estrangeiros podiam ser visitados, não nacionais. Essas visitas foram suficientes para me deixar obcecado pela carreira militar naval.

Quando eu tinha idade suficiente para me inscrever na escola naval, havia muitos candidatos e poucas vagas. Perdi a primeira tentativa e só no segundo ano consegui entrar.

PUERTO DE MONTEVIDEO



OBRAS DE INFRAESTRUCTURA

UN PUERTO EN OBRAS ES UN PUERTO DEL FUTURO



ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE PUERTOS
República Oriental del Uruguay

“Las experiencias náuticas más importantes que tuve, fue desempeñarme durante un año, como jefe de navegación del Super Tanque Lavalleja. En esa época, de guerra entre Irak e Irán, hacía viajes al Golfo Pérsico a buscar crudo. Crudo para refinar en ANCAP.”

“As experiências náuticas mais importantes que tive foi trabalhar por um ano como chefe de navegação do Super Tanque Lavalleja. Naquela época, durante a guerra entre o Iraque e o Irã, fazia viagens ao Golfo Pérsico em busca de petróleo. Petróleo Cru para refinar no ANCAP.”



Imagen: marinamercanteuruguay.blogspot.com

Hice mi carrera egresando como Guardia Marina del Cuerpo General. A lo largo de la carrera, me desempeñé en diferentes unidades, tanto flotantes como terrestres.

Las experiencias náuticas más importantes que tuve, fue desempeñarme durante un año, como jefe de navegación del Super Tanque Lavalleja. En esa época, de guerra entre Irak e Irán, hacía viajes al Golfo Pérsico a buscar crudo. Crudo para refinar en ANCAP.

Después, como Marino Militar, mi desempeño más rememorado, fue como comandante de la Fragata ROU 02 General Artigas. Dos años de comando de la unidad flotante. En la cual se cumplieron muchas misiones, de custodia de la soberanía, control de las aguas jurisdiccionales, operaciones internacionales. En resumidas cuentas esa es mi historia como Marino militar.

Fiz minha carreira me graduando como Guarda Marinha do Corpo Geral. Ao longo da minha carreira, atuei em diferentes unidades, tanto flutuantes quanto terrestres.

As experiências náuticas mais importantes que tive foi trabalhar por um ano como chefe de navegação do Super Tanque Lavalleja. Naquela época, durante a guerra entre o Iraque e o Irã, fazia viagens ao Golfo Pérsico em busca de petróleo. Petróleo Cru para refinar no ANCAP.

Mais tarde, como Marinho Naval, minha atuação mais lembrada foi como comandante da Fragata ROU 02 General Artigas. Dois anos de comando da unidade flutuante. Em que muitas missões foram cumpridas, custódia de soberania, controle de águas jurisdiccionais, operações internacionais. Em suma, essa é a minha história como Marinho Naval.

Expresión en tiempo real de la economía del país

¿Cómo le llega la propuesta de integrar el directorio de la ANP?

Éstas son circunstancias totalmente diferentes. Pasar de ser usuario de puertos a gestor de puertos.

Son dos tareas totalmente diferentes. En las cuales, en mi primera etapa, como oficial de la armada jamás pensé que iba a terminar en un puesto de esta naturaleza.

Pero no escapa del conocimiento público que este es un cargo de carácter político que me fue ofrecido por el general Guido Maríni Ríos, como representante de Cabildo Abierto en el directorio.

Con muchísimo orgullo, estoy desde julio del 2020, desempeñándome como vicepresidente de la administración nacional de Puertos.

Como você recebeu a proposta de integrar a diretoria da ANP?

São circunstâncias totalmente diferentes. Deixar de ser um usuário de portos para ser um gestor de portos.

São duas tarefas totalmente diferentes. Em que, na minha primeira etapa, como oficial das Forças Armadas, nunca pensei que chegaria a uma posição dessa natureza.

Mas não escapa ao conhecimento público que esta é uma posição política que me foi oferecida pelo general Guido Maríni Ríos, como representante do Cabildo Abierto no diretório.

Com muito orgulho, estou desde julho de 2020, atuando como vice-presidente da administração nacional de Portos.

“Con muchísimo orgullo, estoy desde julio del 2020, desempeñándome como vicepresidente de la administración nacional de Puertos.”

“Com muito orgulho, estou desde julho de 2020, atuando como vice-presidente da administração nacional de Portos.”

www.rioprac.uy



Nuestro objetivo es alcanzar niveles técnicos profesionales de excelencia para brindar un servicio de calidad y seguridad.

La Corporación Uruguaya de Prácticos del Río Uruguay, Río de la Plata y Litoral Marítimo Océánico, fue fundada el 9 de octubre de 1907.

Somos una entidad que reúne a todos los Prácticos de Río titulados por el Estado, que está comprometida a cumplir con la prestación del servicio de practicaje.



Buenos Aires 681 - Oficina 301 – Montevideo – UY
Tel: (+598) 29171466 – 29171521
oficina@rioprac.uy – www.rioprac.uy



“Debo confesar que tuve que salir a reconocer nuevamente el puerto, porque encontré un puerto absolutamente cambiado.”

“Devo confessar que tive que sair e reconhecer o porto novamente, porque encontrei um porto completamente alterado.”



Junto al Presidente de la ANP, Dr. Juan Curbelo

¿Cómo es el puerto que recibió en el 2020?

Debo reconocer que desde que me retiré en el año 2007, prácticamente no había venido al puerto de Montevideo hasta el 2020. Más allá de alguna visita esporádica.

Debo confesar que tuve que salir a reconocer nuevamente el puerto, porque encontré un puerto absolutamente cambiado.

Cuando digo esto, me refiero a una particularidad de nuestro país, que nos tiene que enorgullecer a todos los uruguayos. El hecho de la continuidad que tenemos como país.

Que más allá de la alternancia al poder de los diferentes partidos políticos y las diferentes orientaciones, los planes maestros y las obras principales, las continuamos, para el bien del país.

Como é que é o porto que você recebeu em 2020?

Devo admitir que desde que me aposentei em 2007, praticamente não tinha vindo ao porto de Montevideú até 2020. Além de uma visita esporádica.

Devo confessar que tive que sair e reconhecer o porto novamente, porque encontrei um porto completamente alterado.

Quando digo isso, estou me referindo a uma peculiaridade de nosso país, que deve deixar todos os uruguaios orgulhosos. O fato da continuidade que temos como país.

Que além da alternância ao poder dos diferentes partidos políticos e das diferentes orientações, os planos diretores e as principais obras, os continuemos, para o bem do país.



TAMIBEL GROUP

Port - Shipping - Logistic

**MIRAR CADA VEZ MÁS LEJOS.
ESFORZARNOS DÍA A DÍA.
SUMAR CALIDAD EN CADA PASO.
SIEMPRE SEGUIR AVANZANDO.**



Servicio de
carga y
descarga
big bags



Servicios de
descarga
buques
pesqueros
y reefers



Servicios
logísticos



Servicios
marítimos



Servicios de
carga de
madera rolliza
para
exportación

📍 Dirección: 25 de Mayo 491 / Piso 6 Torre 58 - C.P. 11000

📠 Tel fax: (598) 2915 9665* 📞 Central de operaciones: 2924-6920

✉️ comercial@tamibel.com.uy Montevideo - Uruguay / www.tamibel.com.uy



Vicepresidente
de la Administración
Nacional de Puertos
ANP - URUGUAY

Cap. Nav. (R)
Daniel Loureiro



Cuando vine al puerto en el 2020, me tuve que familiarizar con montones de obras que ya estaban en prosecución, de mucho antes.

Para resumir, ya estaba construido el Muelle C.

Funcionando perfectamente bien la terminal de contenedores especializada TCP.

A su vez, en la zona donde antiguamente estaba el puerto pesquero Mántaras, se estaban desarrollando un montón de obras.

Como la terminal especializada en celulosa de Tebetur S.A. (UPM). Ampliándose en la cabecera del Muelle C, una nueva dársena con muelles fundados a 14 m, tanto para recibir los buques que van a sacar la celulosa del país hacia ultramar. También compartido con la terminal granelera Obrinel (TGM) para la carga de graneles.

Quando cheguei ao porto em 2020, tive que me familiarizar com muitas obras que já estavam em andamento, de muito antes.

Para encurtar a história, o Cais C já tinha sido construído.

Funcionando perfeitamente bem o terminal de contêineres especializado TCP.

Por sua vez, na área onde ficava o porto de pesca de Mántaras, muitas obras estavam sendo realizadas. Como terminal especializado de celulose da Tebetur S.A. (UPM). Ampliando na cabeceira do Cais C, um novo píer com cais fundados a 14 m, ambos para receber os navios que vão levar a celulose do país para o exterior. Também é compartilhado com o terminal granel Obrinel (TGM) para a carga a granel.

Kenport

Mobil[™]
MARINE & AVIATION

**VENTA Y PUESTA A BORDO DE GAS OIL,
MEZCLAS IFO Y LUBRICANTES
ARGENTINA - PARAGUAY - URUGUAY**



COMBUSTIBLES

Marcela Rodríguez
+5491158423654
sales@kenportbunker.com

LUBRICANTES

Luis Pereira
+59893323236
lubes@kenportbunker.com

VISÍTANOS EN



kenportbunker



kenportbunkersa



www.kenportbunker.com

“También en prosecución, el viaducto portuario. Una obra, que si bien no es de la Administración Nacional de Puertos, nosotros la pagamos. Es una obra fuera del ámbito portuario, que va a facilitar la circulación de la ciudad de Montevideo. Facilitando también el ingreso, tanto de camiones como del ferrocarril al recinto aduanero portuario.”

“*Também em andamento, o viaduto do porto. Uma obra que, embora não seja da Administração Nacional dos Portos, nós pagamos por ela. É uma obra fora da zona portuária, que facilitará a circulação da cidade de Montevideu. Facilitando também a entrada, tanto de caminhões quanto da ferrovia, para a área alfandegada do porto.*”

También en prosecución, el viaducto portuario. Una obra, que si bien no es de la Administración Nacional de Puertos, nosotros la pagamos. Es una obra fuera del ámbito portuario, que va a facilitar la circulación de la ciudad de Montevideo. Facilitando también el ingreso, tanto de camiones como del ferrocarril al recinto aduanero portuario.

Otra obra importante que encontré, que no la conocía y que no tenía nada que ver con la geografía que tenía del puerto en mi cabeza. Son las obras del Acceso Norte. En un futuro cercano es por dónde va a ingresar todo el tráfico de camiones a la terminal portuaria.

Más allá de eso, fuera de lo que es el ámbito del recinto portuario del Puerto de Montevideo, enfrente de la refinería de La Teja, se estaba construyendo, lo que estimamos va a ser la Terminal Internacional de Pesca de Puerto Capurro. Tiene un grado muy avanzado de concreción. Y en breve vamos a estar haciendo un llamado internacional de interesados para la explotación de esa terminal.

Me encontré con un panorama muy estimulante.

Somos conscientes de que estamos en las postrimerías, en los comienzos de una nueva era del Puerto de Montevideo. A los 200 años de nuestra independencia, el puerto de Montevideo que estamos colaborando a construir, entre todos los uruguayos, está destinado a tener una participación fundamental como puerto hub en la Cuenca del Plata.

¿Cuáles son las prioridades de esta administración?

Trasciende públicamente que estamos atrás de una política portuaria, en la cual propendemos a la especialización de las áreas portuarias.

Como le sucede a todos los puertos importantes en el mundo, el puerto de Montevideo ha quedado encerrado por la ciudad. Hay que tener en cuenta, que antes de la Ley de Puertos pasamos de un modelo, en el cual el Estado tenía el monopolio de todas las actividades portuarias, encargándose de todas las actividades.

Também em andamento, o viaduto do porto. Uma obra que, embora não seja da Administração Nacional dos Portos, nós pagamos por ela. É uma obra fora da zona portuária, que facilitará a circulação da cidade de Montevideu. Facilitando também a entrada, tanto de caminhões quanto da ferrovia, para a área alfandegada do porto.

Outro trabalho importante que encontrei, que não conhecia e que não tinha nada a ver com a geografia que eu tinha do porto na minha cabeça. São as obras do Acesso Norte. Em um futuro próximo, é por onde todo o tráfego de caminhões entrará no terminal portuário.

Além disso, fora do âmbito da zona portuária do Porto de Montevideu, em frente à refinaria La Teja, estava sendo construído o que estimamos ser o Terminal Internacional de Pesca de Puerto Capurro. Tem um grau de concreção muito avançado. E em breve faremos uma chamada internacional para que os interessados explorem esse terminal.

Me encontrei com um panorama muito estimulante.

Estamos cientes de que estamos no final, no início de uma nova era para o Porto de Montevideu. Após 200 anos de nossa independência, o porto de Montevideu que estamos colaborando para construir, entre todos os uruguayos, está destinado a ter uma participação fundamental como porto hub na Bacia do Prata.

Quais são as prioridades desta administração?

Trascende publicamente o fato de estarmos por trás de uma política portuária, na qual tendemos a nos especializar em áreas portuárias.

Como acontece com todos os portos importantes do mundo, o porto de Montevideu foi fechado pela cidade. Deve-se levar em conta que antes da Lei dos Portos passamos de um modelo em que o Estado tinha o monopólio de todas as atividades portuárias, assumindo todas as atividades. Após essa Lei, o Estado permaneceu como proprietário de alguma forma, da terra e da água, e todas as operações portuárias estão nas mãos de empresas privadas.

Expresión en tiempo real de la economía del país

Después de esa Ley, el Estado ha quedado como propietario de alguna forma, de la tierra y del agua, y todas las operaciones portuarias están en manos de empresas privadas.

Estamos en un proceso de ordenamiento territorial de las actividades, dentro del recinto. Tratando de cumplir a rajatabla, las normas, que llevaron en su momento, a la concesión de la terminal especializada de contenedores. En la cual se deben concentrar, lo que es la actividad principal de los puertos hub en todo el mundo, que es el negocio de los contenedores.

Obviamente para estar a la vanguardia de ese mercado. Y competir en la región, con los otros puertos que se disputan la atracción de las navieras internacionales. Es imperioso que se hagan inversiones en infraestructura.

Estamos em um processo de ordenamento territorial das atividades, dentro do recinto. Tentando cumprir rigorosamente as regras, que levaram, na época, à concessão do terminal de contêineres especializado.

Em que devem se concentrar, que é a principal atividade dos portos hub ao redor do mundo, que é o negócio de contêineres.

Obviamente, estar na vanguarda desse mercado. E concorrer na região, com os demais portos que disputam a atração de companhias marítimas internacionais. Os investimentos em infraestrutura são imprescindíveis.

Refere-se fundamentalmente a ter a atitude de receber navios cada vez maiores, cada vez com maior calado. Tanto a exportação ou importação para o Uruguai, quanto as cargas em trânsito na região, exigem níveis de produtividade para reduzir custos.

“Estamos en un proceso de ordenamiento territorial de las actividades, dentro del recinto.”

“Estamos em um processo de ordenamento territorial das atividades, dentro do recinto.”

Centro de Navegación DESDE 1916

CÁMARA EMPRESARIAL DE LA ACTIVIDAD MARÍTIMO-PORTUARIA DEL PAÍS

TRABAJANDO POR UN PAÍS DE CARA AL MAR

INSTITUTO DE CAPACITACIÓN Más de 20 años formando profesionales especializados en el comercio, la logística y el transporte internacional

TÉCNICO EN COMERCIO Y TRANSPORTE INTERNACIONAL
Carrera terciaria reconocida por el MEC

CONSULTE PRÓXIMOS INICIOS

Cursos de especialización en transporte, logística portuaria y comercio exterior

www.cennave.com.uy
+598 2916 0995
Montevideo, Uruguay

in Instituto de Capacitación del Centro de Navegación

tw @cennaveuy @InstitutoCENNAVE

Informes: cspacitacion@cennave.com.uy secretariacni@cennave.com.uy

“Si no captamos cargas regionales, obviamente no le vamos a poder dar las mejores condiciones a nuestros importadores y exportadores.”

“Se não capturamos cargas regionais, obviamente não conseguiremos dar as melhores condições aos nossos importadores e exportadores.”

Refiriendome fundamentalmente a tener la actitud de recibir buques cada vez más grandes, cada vez con mayor calado. Tanto la exportación o importación al Uruguay, como las cargas en tránsito de la región, exigen niveles de productividad de forma tal de abaratar los costos.

Permitiendo a nuestros exportadores e importadores, tener las tarifas más apropiadas. Si no captamos cargas regionales, obviamente no le vamos a poder dar las mejores condiciones a nuestros importadores y exportadores. ●

Permitindo que nossos exportadores e importadores tenham as taxas mais adequadas. Se não capturamos cargas regionais, obviamente não conseguiremos dar as melhores condições aos nossos importadores e exportadores. ●

PRUEBA DE CARGA
 Prueba de carga para equipos de izaje hasta 110 Ton uso de water bags y celdas calibradas

MOVILUNO

MANTENIMIENTO INGENIERIA & PROYECTOS

GESTIÓN DE ACTIVOS - MANTENIMIENTO IN SITU - ENSAYOS NO DESTRUCTIVOS - MANTENIMIENTO ELÉCTRICO Y ELECTRÓNICO - MECÁNICO E HIDRÁULICO - INGENIERÍA ELÉCTRICA, ESTRUCTURAL Y MECÁNICA - RETROFITTING DE EQUIPOS

VENTA, LEASING Y ALQUILER DE EQUIPOS

REACH STACKERS - MONTACARGAS - EMPTY STACKERS - GRÚAS PÓRTICO - RTGS - MATERIAL HANDLERS - GRÚAS MÓVILES - PONTONES FLEXIFLOAT - GRÚAS FLOTANTES - PONTONES FLEXIFLOAT - GRÚAS FLOTANTES - TERMINAL TACTORS - TRAILERS ESPECIALES

PIEZAS DE RECAMBIO PARA LA INDUSTRIA & EQUIPOS DE IZAJE

INGENIERÍA Y LOGÍSTICA DE REPUESTOS - PUENTES GRÚA - CABLES DE ACERO - EQUIPOS DE IZAJE - NEUMÁTICOS - MOTORES DIÉSEL - TRANSMISIONES - CELDAS DE CARGA - GENERADORES - CABLES ELÉCTRICOS - RIELES

SERVICIOS OFFSHORE Y SUBMARINOS

MANTENIMIENTO ESPECIALIZADO EN BUQUES - BUCEO & SALVAMENTO - CONSULTORÍA MARÍTIMA - DESGUACE DE BUQUES - FILMACIÓN Y FOTOGRAFÍA SUBMARINA - CORTE, SOLDADURA Y DEMOLICIONES SUBMARINAS - INSPECCIONES Y REPARACIONES SUBMARINAS

CONTRATOS FULL SERVICE:

Servicio Preventivo, Correctivo y Piezas todo incluido



Rambla 25 de Agosto de 1825 N° 322, Montevideo - Uruguay
 Servicios: +598 94 268 600 - Repuestos +598 95 372 472
 E-mail: comercial@moviluno.com.uy

Linked
www.moviluno.com.uy

EMPRESA

Moviluno

CARGO

Director Comercial

PAÍS

Uruguay

RUBRO

Empresa de Servicios de Ingeniería

ANTIGÜEDAD EN EL RUBRO

7 años en la empresa
15 años en el Sector Portuario

TU MAYOR DESAFÍO
HASTA EL MOMENTO

Profesional, Gerenciando el departamento de Mantenimiento e Ingeniería de un Terminal de Contenedores en Brasil, en el Puerto de Santos fui responsable de 150 técnicos, 12 Grúas Pórtico y 16 RTGs. Personal, mantener el equilibrio entre la Familia y el Trabajo.

UNA PERSONA
QUE TE INSPIRE

Alejandro Di Barbieri, me gusta mucho su psicología positiva

TU PASIÓN FUERA
DEL TRABAJO

La música y la naturaleza en cualquier sentido, mi jardín, un viaje o un paseo.

LIBRO FAVORITO

Varios, uno que me viene a la mente. El Médico de la Humanidad y la cura de la corrupción, de Augusto Cury escritor Brasileiro. Título original: O Medico da Humanidade e a cura da Corrupção.

¿QUE ES EL ÉXITO PARA TI?

Creo que tiene varias dimensiones, algunas de ellas: ser respetado en todo sentido por quienes te rodean, lograr los objetivos planteados ya sea personales, profesionales o en cualquier dimensión que se planteen. Es importante que camino se toma para lograrlo.

¿PUEDES DESCRIBIR EN UNA ORACIÓN,
CUÁL ES EL APORTÉ DE VALOR DE TU EMPRESA, EL PROBLEMA QUE RESUELVE?

Moviluno es una empresa que se especializa en brindar Soluciones Industriale y Equipamiento Pesado, especialmente Grúas y Equipos de Izaje.

Trabajamos desde la Gestión de Activos, Servicios Full Service, Suministro de Equipos y la provisión de Piezas de Recambio. Estos últimos años nos hemos diversificado mucho desarrollando Ingeniería y Proyectos a nivel Nacional e Internacional (Brasil, Argentina, Paraguay, Perú, Panamá, Colombia, Holanda) al mismo tiempo hemos realizado actividades Navales y Offshore.

Hoje podemos dar soluciones muy específicas y variadas como demoler de forma controlada una Grúa, rescatar una Embarcación hundida, Lanzar un Emisario en el Río Negro. Si hay desafío y complejidad nos gusta más.

EMPRESA

Moviluno

CARGO

Diretor Comercial

PAÍS

Uruguay

RUBRO

Empresa de serviços de engenharia

ANTIGUIDADE NA ÁREA:

7 anos na empresa
15 anos no Setor Portuário

SEU MAIOR DESAFIO ATÉ AGORA:
Profissional, Gerenciando o departamento de Manutenção e Engenharia de um Terminal de Contêineres no Brasil, no Porto de Santos Fui responsável por 150 técnicos, 12 Pórticos e 16 RTGs. Pessoal, mantenha o equilíbrio entre Família e Trabalho.

UMA PESSOA QUE TE INSPIRA:
Alejandro Di Barbieri, gosto muito de sua psicologia positiva.

SUA PAIXÃO FORA DO TRABALHO:
Música e natureza em qualquer sentido, meu jardim, uma viagem ou um passeio.

LIVRO FAVORITO:
Vários, um que me vem à mente. O Medico da Humanidade e a cura da Corrupção, de Augusto Cury

O QUE É SUCESSO PARA VOCÊ?
Acho que tem várias dimensões, algumas delas: ser respeitado em todos os sentidos por aqueles que o cercam, atingir os objetivos traçados seja pessoal, profissional ou em qualquer dimensão que surja. É importante que caminho é tomado para alcançá-lo.

PODE DESCREVER EM UM PARÁGRAFO, QUAL É A CONTRIBUIÇÃO DE VALOR DA SUA EMPRESA, O PROBLEMA QUE ELA RESOLVE?

A Moviluno é uma empresa especializada no fornecimento de Soluções Industriais e Equipamentos Pesados, especialmente Guindastes e Equipamentos de Elevação.

Atuamos desde Gestão de Ativos, Serviços Full Service, Fornecimento de Equipamentos e fornecimento de Peças de Reposição. Nos últimos anos diversificamos muito desenvolvendo Engenharia e Projetos a nível Nacional e Internacional (Brasil, Argentina, Paraguai, Peru, Panamá, Colômbia, Holanda) ao mesmo tempo em que desenvolvemos atividades Naval e Offshore.

Hoje podemos oferecer soluções muito específicas e variadas, como demolir um guindaste de forma controlada, resgatar um navio afundado, lançar um emissário no Río Negro. Se houver desafio e complexidade, gostamos mais.



ING. MARTÍN NODAR

“WORK HARD / PLAY HARD”



Gerente General
de TGM - URUGUAY

Ing. Agustín Idoyaga

NUEVO MUELLE ESPECIALIZADO EN GRANELES NOVA DOCA ESPECIALIZADA EM GRANÉIS

EL PUERTO DE MONTEVIDEO CUENTA CON UNA MODERNA TERMINAL DE GRANELES ESPECIALIZADA TGM. EN ESTOS MOMENTOS, LA MISMA, SE ENCUENTRA EN PLENO DESARROLLO DE NUEVAS OBRAS PARA AUMENTAR LOS SERVICIOS ESPECIALIZADOS. REVISTA PROTAGONISTA DIALOGÓ CON SU GERENTE GENERAL, EL ING. AGUSTÍN IDOYAGA SOBRE EL AVANCE, LAS INVERSIONES Y LAS FECHAS DE FINALIZACIÓN.

O PORTO DE MONTEVIDÉU POSSUI UM MODERNO TERMINAL ESPECIALIZADO EM GRANÉIS TGM. NO MOMENTO, ESTÁ EM PLENO DESENVOLVIMENTO DE NOVAS OBRAS PARA AUMENTAR OS SERVIÇOS ESPECIALIZADOS. A REVISTA PROTAGONISTA CONVERSOU COM SEU GERENTE GERAL, SR. AGUSTÍN IDOYAGA SOBRE O ANDAMENTO, INVESTIMENTOS E DATAS DE CONCLUSÃO.



¿Puedes describirnos la obra?

Consiste en un nuevo muelle para la terminal, de 250 m de longitud. Un muelle con acceso desde tierra y con un calado de 13 m.

Si bien el muelle es realizado enteramente en nuestro predio, lo estamos construyendo en conjunto con UPM. Por consiguiente, UPM tiene un derecho de uso del 50% del tiempo de muelle y el otro 50% del tiempo lo vamos a explotar nosotros.

Você pode descrever a obra para nós?

Consiste em um novo cais para o terminal, com 250 m de comprimento. Um cais com acesso por terra e com calado de 13 m.

Embora o cais seja feito inteiramente em nossa propriedade, estamos construindo-o em conjunto com a UPM. Portanto, a UPM tem direito de uso de 50% do tempo de cais, e os outros 50% do tempo vamos nós que vamos explorá-lo.

¿Cuál es el destino del nuevo muelle?

Se trata de un muelle que mayoritariamente va a estar direccionado a captar cargas y descargas de graneles.

El existente muelle de TGM, está dentro de la Bahía de Montevideo y no permite el acceso desde tierra.

Esa característica no permite captar descargas que van directamente a tierra. Ni captar cargas que requieren ser alimentadas desde tierra únicamente. Con el nuevo muelle, con acceso desde tierra, podremos realizar otro tipo de operaciones y captar otras cargas de graneles.

¿Podrías darnos algunos ejemplos de cargas que antes no podían atender y ahora sí?

Por ejemplo: descarga de fertilizantes y carga de graneles que requieren menos movimientos. Descarga de productos que vienen de Argentina para completar barcos, con otro tipo de dificultades.

Qual é o destino do novo cais?

É um cais que será direcionado principalmente para captação de carga e descarga de graneis.

O cais existente do TGM está dentro da Baía de Montevideu e não permite acesso por terra.

Este recurso não permite capturar descargas que vão diretamente para o solo. Tampouco capture cargas que precisem ser alimentadas apenas a partir do solo. Com o novo cais, com acesso por terra, poderemos realizar outros tipos de operações e capturar outras cargas a granel.

Você poderia nos dar alguns exemplos de cargas que antes não conseguia atender e agora consegue?

Por exemplo: descarregamento de fertilizantes e carregamento a granel que exigem menos movimentos. Desembarque de produtos que vêm da Argentina para navios completos, com outros tipos de dificuldades.

“Con el nuevo muelle, con acceso desde tierra, podremos realizar otro tipo de operaciones y captar otras cargas de graneles.”

“Com o novo cais, com acesso por terra, poderemos realizar outros tipos de operações e capturar outras cargas a granel.”

LA TERMINAL DE GRANELES MÁS MODERNA DEL URUGUAY Y LA PRIMERA EN MONTEVIDEO

TGM
TERMINAL DE GRANELES
MONTEVIDEO

Contamos con el único puesto de atraque privado del Puerto de Montevideo y el más profundo de la Hidrovía permitiendo la carga de buques Panamax y PosPanamax, tecnología de punta, procesos automatizados y personal altamente capacitado y responsable, aportando más competitividad al sector en Uruguay.

Puerto de Montevideo - Acceso Colombia
+598 2929 6587
contacto@tgm.com.uy

tgm.com.uy

“Estamos realizando el dragado, con la empresa Jan de Nul, que va a estar finalizado aproximadamente para el mes de agosto.”

“Estamos realizando a dragagem, com a empresa Jan de Nul, que vai estar finalizando aproximadamente no mês de agosto.”



¿En qué etapa se encuentra la obra?

En este momento estamos en la etapa de finalización del muelle.

Estamos realizando el dragado, con la empresa Jan de Nul, que va a estar finalizado aproximadamente para el mes de agosto.

Calculamos que para octubre ya estaríamos operativos.

¿Qué nos puedes comentar sobre el equipamiento del nuevo muelle?

En este momento, estamos en la evaluación de las inversiones necesarias para el equipamiento necesario para atender las nuevas cargas que van a venir a ese muelle.

¿Cuáles han sido las inversiones realizadas?

TGM1 es una inversión de aproximadamente 100 millones de dólares.

TGM2 va a ser en total, una inversión que se ubica entre 20 y 25 millones de dólares.

El muelle tiene un costo aproximado de unos 15 a 18 millones de dólares. Después hay que hacer toda la inversión en equipamiento para operar ese muelle: grúas, tolvas, graffs, cintas.

La protección del medio ambiente presenta desafíos a la descarga de graneles. ¿Qué medidas han tomado al respecto?

En la instalación actual se invirtieron cerca de 10 millones de dólares en el control del medio ambiente.

Em que fase está a obra?

Neste momento estamos na fase de conclusão do cais.

Estamos realizando a dragagem, com a empresa Jan de Nul, que vai estar finalizando aproximadamente no mês de agosto.

Calculamos que em outubro já estaríamos operacionais.

O que você pode nos dizer sobre os equipamentos da nova doca?

Neste momento, estamos avaliando os investimentos necessários para os equipamentos necessários para movimentar as novas cargas que vão chegar àquele cais.

Quais foram os investimentos realizados?

TGM1 é um investimento de aproximadamente 100 milhões de dólares.

TGM2 vai ser um investimento total entre 20 e 25 milhões de dólares.

O cais tem um custo aproximado de 15 a 18 milhões de dólares. Então você tem que fazer todo o investimento em equipamentos para operar aquela doca: guindastes, tremonhas, graffs, correias.

A proteção ambiental apresenta desafios para o descarregamento a granel. Que medidas foram tomadas a este respeito?

Na instalação atual, foram investidos cerca de 10 milhões de dólares em controle ambiental.

La terminal está muy bien dotada, para no tener impactos significativos en la comunidad. Dado que estamos en medio de la ciudad.

O terminal está muito bem equipado para não ter um impacto significativo na comunidade. Já que estamos no meio da cidade.

Estamos moviendo casi 800.000 T por año. El impacto es muy bajo.

Estamos movimentando quase 800.000 T por ano. O impacto é muito baixo.

Incluso podemos hablar de impacto positivo, pues como tenemos almacenaje, el flujo de camiones es constante. Esto disminuye esa gran cantidad de camiones y movimientos puntuales cuando llega el barco.

Podemos até falar de impacto positivo, pois como temos armazenagem, o fluxo de caminhões é constante. Isso reduz o grande número de caminhões e movimentos ocasionais quando o navio chega.

Ahora se puede regular gradualmente la cantidad de camiones que ingresan. Esto se vuelve mucho menos traumático para la ciudad de Montevideo.

Agora, o número de caminhões que entram pode ser regulado gradualmente. Isso se torna muito menos traumático para a cidade de Montevideú.

¿Cuáles son las ventajas para los clientes?

Quais são as vantagens para os clientes?

El muelle va a estar disponible exclusivamente para el granel. Eso quiere decir, que los tiempos de espera de los barcos de fertilizante fuera, van a ser menores.

A doca estará disponível exclusivamente para granel. Isso significa que os tempos de espera para os navios de fertilizantes do lado de fora serão menores.

“El muelle va a estar disponible exclusivamente para el granel. Eso quiere decir, que los tiempos de espera de los barcos de fertilizante fuera, van a ser menores.”

“A doca estará disponível exclusivamente para granel. Isso significa que os tempos de espera para os navios de fertilizantes do lado de fora serão menores.”

Vamos por lo seguro... al realizar operativas en Paraguay, elige

El puerto más grande de Villeta y la mejor logística de M.R. Alonso.

PUERTO SEGURO FLUVIAL
puertosegurofluvial
puertosegurofluvial
puertosegurofluvial
@psfluvial
Ruta py 19 Villeta - pilar, Km 4.5
Villeta - Paraguay
+59521 238 1627
www.puertosegurofluvial.com
comercial@psf.com.py

PUERTO SEGURO SOLUCIÓN LOGÍSTICA S.A.
SolucionLogisticaPS
SolucionLogisticaPS
solucionlogisticaps
@puertoseguroT
Mcal. Estiguerribia esq. Paseo De Fátima
Mariano Roque Alonso, Paraguay
+595 21 238 1646
www.puertoseguro.com.py
recepcion@puertoseguro.com.py

SGS

“Otro punto muy importante, disponer de un muelle dragado a 13 m. Esto permite que vengan barcos con más volumen. Entonces el impacto del costo del flete de origen es mucho menor que con un barco con menos toneladas.”

“Outro ponto muito importante, é ter um cais dragado a 13 m. Isso permite que navios com mais volume venham. Então o impacto do custo do frete desde a origem é muito menor do que com um navio com menos toneladas.”



Otro punto muy importante, disponer de un muelle dragado a 13 m. Esto permite que vengan barcos con más volumen. Entonces el impacto del costo del flete de origen es mucho menor que con un barco con menos toneladas. Porque el costo del barco se diluye entre muchas más toneladas.

¿Cómo viene la zafra?

Estamos iniciando la cosecha gruesa 2022. Con un volumen que nos está sorprendiendo a todos para bien. Habiendo salido de una cosecha fina, con un volumen muy importante.

Arrancamos el año con 200.000 T embarcadas de otros productos que no son soja, estamos iniciando el año con este volumen y queda por venir toda la cosecha de soja.

Estimamos que este año estaremos cerca de 1 millón de toneladas embarcadas. Un número para nosotros muy pero muy bueno.

Vemos que los clientes han aceptado la solución que TGM propone para sus productos y sus embarques. Y ya están todos ellos embarcando por acá. ●

Outro ponto muito importante, é ter um cais dragado a 13 m. Isso permite que navios com mais volume venham. Então o impacto do custo do frete desde a origem é muito menor do que com um navio com menos toneladas. Porque o custo do navio está diluído entre muitas mais toneladas.

Como está a safra?

Estamos iniciando a colheita pesada de 2022. Com um volume que está nos surpreendendo de vez. Tendo saído de uma boa colheita, com um volume muito importante.

Começamos o ano com 200.000 toneladas embarcadas de outros produtos que não são a soja, estamos começando o ano com esse volume e toda a safra de soja ainda está por vir.

Estimamos que este ano estaremos perto de 1 milhão de toneladas embarcadas. Um número para nós muito, muito bom.

Vemos que os clientes aceitaram a solução que a TGM propõe para seus produtos e seus envios. E todos eles já estão embarcando aqui. ●

CELULOSA | GRANELES
CARGAS DE PROYECTO
CONTENEDORES
FERTILIZANTES

RIOESTIBA

**22 años de trayectoria y respaldo
en operaciones logísticas y portuarias en
una ubicación estratégica para el comercio
en la hidrovía**



LÍDERES EN SERVICIOS PORTUARIOS
DESDE NUEVA PALMIRA A TODO EL LITORAL DEL RIO URUGUAY

RUTA 12 Y BAYGORRIA - NUEVA PALMIRA
COLONIA - URUGUAY
TEL: +598 4544-7184 / 8716
E-MAIL: CONTACTO@RIOESTIBA.COM.UY

"AGENTE COMERCIAL EXCLUSIVO DE ONTUR INTERNATIONAL"

www.rioestiba.com.uy

UNA MIRADA COMPLETA DE VERDADEROS EXPERTOS

UMA VISÃO COMPLETA DE VERDADEIROS ESPECIALISTAS

EN EL MARCO DEL POWER MEETING, UNO DE LOS EVENTOS ONLINE MÁS IMPORTANTES DE LA REGIÓN, TUVIMOS EL PLACER DE PONER EN CONTACTO A VERDADEROS COLOSOS DEL SECTOR FLUVIAL Y MARÍTIMO CON EL GRAN PÚBLICO, LOGRANDO UNA DESTACADA SERIE DE DEFINICIONES QUE COMPARTIMOS CON USTEDES EN EXCLUSIVA.

NO ÂMBITO DO POWER MEETING, UM DOS EVENTOS ONLINE MAIS IMPORTANTES DA REGIÃO, TIVEMOS O PRAZER DE COLOCAR EM CONTACTO COM O GRANDE PÚBLICO VERDADEIROS COLOSSOS DO SETOR FLUVIAL E MARÍTIMO, ALCANÇANDO UM CONJUNTO NOTÁVEL DE DEFINIÇÕES QUE COMPARTILHAMOS COM VOCÊ EXCLUSIVAMENTE.



MANAGING PARTNER
Brezza Legal
PERÚ

Miriam Sara Repetto

Como siempre, nos gusta conocer a la persona detrás del ejecutivo por lo que les queremos proponer que se presenten para que toda nuestra comunidad los conozca.

MIRIAM SARA REPETTO - Muchas gracias, quisiera decir que estoy muy contenta de participar de este interesante acontecimiento. Quisiera contarles que soy abogada especializada en derecho marítimo con más de 20 años de experiencia en el sector público y en el sector privado.

Una de mis principales características, según entiendo, es que soy una apasionada del sector, y hoy lo ejerzo como vicepresidenta de la rama peruana del Instituto Americano de Derecho Marítimo, y socio fundadora de Huista Perú.

ING. RICARDO KOWALEW - Un saludo a todos y con gusto me presento.

Soy Ricardo Kowalew gerente general del Puerto Seguro Fluvial con más de 10 años de experiencia en esta destacada terminal portuaria.

Soy ingeniero industrial y tengo una maestría en administración de empresas y he trabajado en obras civiles carácter público y privado, en trabajos como dragados y otros proyectos también desarrollados aquí en el Paraguay.

Nuestro objetivo empresa, la cual está situada en la zona de Villeta, es lograr un desarrollo sostenible y asesorar a nuestros clientes para que puedan también contribuir a un desarrollo sostenible en nuestra industria.

Como sempre, gostamos de conhecer a pessoa por trás do executivo, por isso queremos propor que se apresentem para que toda a nossa comunidade os conheça.

MIRIAM SARA REPETTO - Muito obrigada, gostaria de dizer que estou muito feliz em participar deste interessante evento. Gostaria de dizer que sou advogada especializada em direito marítimo com mais de 20 anos de experiência nos setores público e privado.

Uma das minhas principais características, no meu entender, é que sou apaixonada pelo setor, e hoje trabalho como vice-presidente da filial peruana do Instituto Americano de Direito Marítimo e sou sócio fundadora da Huista Peru.

ING. RICARDO KOWALEW - Saudações a todos e com prazer me apresento.

Sou Ricardo Kowalew, gerente geral do Porto Seguro Fluvial com mais de 10 anos de experiência neste destacado terminal portuário.

Sou engenheiro industrial e tenho mestrado em administração de empresas e já trabalhei em obras civis públicas e privadas, em obras como dragagem e outros projetos também desenvolvidos aqui no Paraguai.

O objetivo da nossa empresa, localizada na região de Villeta, é alcançar o desenvolvimento sustentável e assessorar nossos clientes para que também possam contribuir para o desenvolvimento sustentável em nossa indústria.

<https://bit.ly/RP48-14>



POWER MEETING XXVII
INTERNACIONAL TERCERA TEMPORADA
Quinta - feira / Aueves
24 de febrero de 2022
17:00 h - 3:00 GTM
YouTube Live LinkedIn Livx Facebook Zoom

SECTOR MARÍTIMO

SILVER SPONSOR: Assekuransa
BRONZE SPONSOR: MIV, GUIA LOGÍSTICA, Encuentro de Protagonistas

ING. RICARDO KOWALEW
GERENTE GENERAL
PUERTO SEGURO FLUVIAL
PARAGUAY

MIRIAM SARA REPETTO
MANAGING PARTNER
BREZZA LEGAL
PERU

¿Cómo visualiza la actualidad de las operaciones navieras en la región?

KOWALEW - Las operaciones navieras son sumamente importantes y sin dudas ante la incertidumbre actual, hay que evaluar qué perspectivas vamos a tener también este año y el año que viene y así como los riesgos a los que también vamos a estar expuestos.

Las navieras están también afectadas por lo que aún sigue siendo todo una incógnita el futuro en nuestra región. De todos modos, podemos decir que en las mejores condiciones de navegabilidad, el comercio exterior de Paraguay se realiza vía fluvial a través de la hidrovía Paraguay Paraná por lo tanto es muy importante el mantener las condiciones de navegabilidad en todo tiempo.

Por esto, es vital el realizar trabajos de dragado, mantenimiento balizamiento y otras obras que podrían mejorar la navegabilidad durante todo el año

¿Cuánto tiempo se mantendrá el alza de los fletes marítimos?

REPETTO - Si bien hacer futurología es complicado, si es cierto que hay proyecciones para el comercio que este incremento en el precio de los fletes se va a mantener, por lo menos, durante este 2022. Esta incertidumbre se relaciona con el hecho de que aún se están viendo los efectos que se han dado en las cadenas de suministro en tiempos de pandemia y es complejo calcular el impacto concreto.

Como você vê as atuais operações de navios na região?

KOWALEW - As operações de navegação são extremamente importantes e, sem dúvida, dada a incerteza atual, devemos avaliar quais as perspectivas que teremos neste ano e no próximo, bem como os riscos aos quais também estaremos expostos.

As companhias de navegação também são afetadas pelo que ainda é um mistério sobre o futuro da nossa região. De qualquer forma, podemos dizer que nas melhores condições de navegabilidade, o comércio exterior do Paraguai é realizado por via fluvial através da hidrovía Paraguai Paraná, por isso é muito importante manter as condições de navegabilidade em todos os momentos.

Por isso, é fundamental a realização de dragagens, manutenção de bóias e outros trabalhos que possam melhorar a navegabilidade ao longo do ano.

Por quanto tempo o aumento do frete marítimo continuará?

REPETTO - Embora fazer futurologia seja complicado, é verdade que há projeções para o comércio de que esse aumento do preço do frete se mantenha, pelo menos, durante este 2022. Essa incerteza está relacionada ao fato de que os efeitos ocorridos nas cadeias de suprimentos em tempos de pandemia ainda estão sendo vistos e é complexo calcular o impacto específico.



Gerente General
PUERTO SEGURO FLUVIAL
Paraguay

Ing. Ricardo Kowalew



Gerente General
PUERTO SEGURO FLUVIAL
Paraguay

Ing. Ricardo Kowalew

¿Qué alternativas existen en situaciones donde el nivel de los ríos de la Hidrovía han afectado la navegación casi en su totalidad?

KOWALEW - Pienso que, por el estiaje aparece la necesidad de trabajar en el diseño de embarcaciones mejor adaptadas a nuestra navegación ya que, con las condiciones actuales, no será posible utilizar buques de ultramar sino que es conveniente adaptar los navíos a estas complicaciones de navegabilidad, las cuales de todos modos deberían ser superadas en un mediano plazo mediante obras de dragado, por ejemplo.

¿Cual es su visión del futuro del Comercio marítimo en el Caribe Atlántico considerando las costas de Venezuela, por ejemplo?

REPETTO - Respecto al desarrollo del comercio no solamente en la zona mencionada sino en toda la región, una alternativa es adoptar una serie de acuerdos comerciales regionales (muchos de ellos ya existentes) y analizar y explorar un poco más la idea de complementariedad, en especial en estos tiempos de crisis derivada del conflicto en Ucrania y los efectos todavía visibles de la pandemia en el comercio mundial.

Que alternativas existem em situações em que o nível dos rios da Hidrovia afetou quase totalmente a navegação?

KOWALEW - Penso que, devido à maré baixa, há necessidade de trabalhar no desenho de barcos mais adaptados à nossa navegação pois, com as condições actuais, não será possível utilizar navios ultramarinos mas é conveniente adaptar os navios a estas complicações de navegabilidade, que em todo o caso deverão ser ultrapassadas a médio prazo através de obras de dragagem, por exemplo.

Qual é a sua visão do futuro do comércio marítimo no Caribe Atlântico considerando as costas da Venezuela, por exemplo?

REPETTO - Em relação ao desenvolvimento do comércio não só na área mencionada, mas em toda a região, uma alternativa é adotar uma série de acordos comerciais regionais (muitos deles já existentes) e analisar e explorar um pouco mais a ideia de complementariedade, principalmente nestes tempos de crise derivados do conflito na Ucrânia e dos efeitos ainda visíveis da pandemia no comércio mundial.

JUAN CARLOS FROIS

“NO EXISTEN IMPOSIBLES SI REALMENTE TE LO PROPONES Y ENCUENTRAS EL MEDIO PARA LOGRARLO.”

EMPRESA UTILAJE CARGO
Director Ejecutivo, CEO
ANTIGÜEDAD EN EL RUBRO
30 años

TU MAYOR DESAFÍO HASTA EL MOMENTO
Mantener y asegurar la motivación, satisfacción y seguridad de todos nuestros colaboradores, directos e indirectos; siempre buscando llegar a toda la cadena de suministro.

UNA PERSONA QUE TE INSPIRE
Mi Padre.
TU PASIÓN FUERA DEL TRABAJO
Pasar el tiempo con mi familia y hacer deporte.
LIBRO FAVORITO
LAS PALABRAS DE MI MAESTRO PERFECTO de Patrul Rinpoché.

¿QUE ES EL ÉXITO PARA TI?
Hacer el bien por el prójimo, tanto en lo personal como en lo profesional logrando la mayor satisfacción de las personas, los colaboradores y clientes.

¿QUE ES SUCESSO PARA VOCÊ?:
Fazer o bem ao próximo, pessoal e profissionalmente, alcançando a maior satisfação das pessoas, colaboradores e clientes.

“NÃO HÁ IMPOSSÍVEIS SE VOCÊ REALMENTE SE DEDICAR A ISSO E ENCONTRAR OS MEIOS PARA ALCANÇÁ-LO.”

¿PUEDES DESCRIBIR EN UNA ORACIÓN, CUAL ES EL APORTE DE VALOR DE TU EMPRESA, EL PROBLEMA QUE RESUELVE?

Sea cual sea su carga, nosotros la movemos!

EMPRESA UTILAJE CARGO
Diretor Executivo, CEO
ANTIGUIDADE NA ÁREA
30 anos

SEU MAIOR DESAFIO ATÉ AGORA:
Manter e garantir a motivação, satisfação e segurança de todos os nossos colaboradores, diretos e indiretos; buscando sempre atingir toda a cadeia de suprimentos.

UMA PESSOA QUE TE INSPIRA:
Meu pai.
SUA PAIXÃO FORA DO TRABALHO:
Passar tempo com minha família e praticar esportes.
LIBRO FAVORITO:
AS PALAVRAS DO MEU MESTRE PERFEITO por Patrul Rinpoche.

VOCÊ PODE DESCREVER EM UMA FRASE, QUAL É A CONTRIBUIÇÃO DE VALOR DA SUA EMPRESA, O PROBLEMA QUE ELA RESOLVE?

Seja qual for a sua carga, nós a movemos!

Estamos viviendo una coyuntura crítica en nuestras cadenas de suministro con este tema de los fletes y efectivamente, si se presentaran ataques cibernéticos a software logístico, habrá una incidencia bastante grande en nuestra industria que se suma al cuello de botella que ya existe en la actualidad.

¿Y cómo cree que se puede escapar de este cuello de botella? ¿Cómo puede el sector marítimo tener alguna alternativa viable?

REPETTO - Tenemos que ser optimistas a pesar de estar en esta coyuntura crítica y según los especialistas, una de las medidas que se podrían adoptar en cada país (en principio) sería promover más inversiones, por ejemplo, en infraestructura portuaria para que obviamente esto pueda facilitar también toda la cadena de suministro.

Otra medida importante sería seguir adoptando protocolos de facilitación del comercio exterior donde las entidades reguladoras supervisen que estas operaciones de comercio se estén dando sin conservación que se estén dando debidamente y de manera transparente. ●

Estamos passando por um momento crítico em nossas cadeias de suprimentos com esse problema do frete e, de fato, se ocorrerem ataques cibernéticos em software de logística, haveria um impacto bastante grande em nosso setor, aumentando o gargalo que já existe hoje.

E como você acha que pode escapar desse gargalo? Como o setor marítimo pode ter alguma alternativa viável?

REPETTO - Temos que estar otimistas apesar de estarmos neste momento crítico e, segundo especialistas, uma das medidas que poderiam ser adotadas em cada país (em princípio) seria promover mais investimentos, por exemplo, em infraestrutura portuária para que obviamente isso possa também facilitar toda a cadeia de abastecimento.

Otra medida importante sería continuar adotando protocolos de facilitação do comércio exterior em que os órgãos reguladores fiscalizem que essas operações comerciais estejam ocorrendo sem a preservação de que estão ocorrendo de forma adequada e transparente. ●



MANAGING PARTNER
Brezza Legal
PERU

Miriam Sara Repetto



- Operador Multipropósito, servicios de carga y descarga de buques portacontenedores, graneles, cargas de proyecto y demás cargas generales que arriben a todos los Puertos del País.
- Mano de obra especializada para el manejo de todas las cargas (estibadores / supervisores).
- Consultoría Logística y Portuaria.
- Servicios de consolidado, desconsolidado, trasiego, almacenaje, fraccionamiento y manejos de stock de mercaderías.
- Transportes Especiales / Cargas de Proyecto.
- Transporte de cargas Nacionales e Internacionales.
- Alquiler de equipos y materiales para movimiento de cargas contenedorizadas, graneles y de proyecto.



SERVICIOS PORTUARIOS



SERVICIOS LOGÍSTICOS



CARGAS DE PROYECTO

Acceso Muelle C – Terminal y Depósito
Puerto de Montevideo - Uruguay
Tel: (+598) 2908 8994 - utilaje@utilaje.com.uy

www.utilaje.com.uy

VISITAMOS PUERTO LA PLATA Y TECPLATA

VISITAMOS PUERTO LA PLATA Y TECPLATA

CONOCIMOS A FONDO SU HISTORIA, SU EQUIPO DE TRABAJO Y SU OFERTA DE INVERSIÓN PARA EL DESARROLLO DEL COMERCIO EXTERIOR.

CONHECEMOS EM PROFUNDIDADE SUA HISTÓRIA, SUA EQUIPE DE TRABALHO E SUA OFERTA DE INVESTIMENTO PARA O DESENVOLVIMENTO DO COMÉRCIO EXTERIOR.



La visita al puerto nos trajo una excelente experiencia donde pudimos compartir anécdotas, trabajo y desarrollo junto a sus Directivos Rodolfo Roca y equipo del PLP, Mario Gygli, y su Presidente, el Ing. José María Lojo.

Dentro de la Provincia de Buenos Aires, se encuentra “el primer puerto argentino”. “Es así como lo llamamos quienes crecimos en éste lugar”, comenta Luciano Delle Ville, nuestro Representante en Brasil, oriundo de la ciudad de Berisso, partido de La Plata, Provincia de Buenos Aires. “Por aquí entraron mis ancestros, el Puerto fue la primera puerta de entrada para nuestros queridos inmigrantes. Es por eso que Berisso se la conoce como “la Capital Provincial del Inmigrante. Que orgullo ver un puerto de primera línea en la ciudad que me vió crecer, y saber que las puertas están abiertas para recibir al mundo entero”

A visita ao porto trouxe-nos uma excelente experiência onde pudemos compartilhar anedotas, trabalho e desenvolvimento juntamente com os seus Diretores Rodolfo Roca e a equipe do PLP, Mario Gygli, e o seu Presidente, Eng. José Maria Lojo.

Dentro da Província de Buenos Aires, se encontra “o primeiro porto argentino”. “Assim o chamamos aqueles que crescemos neste lugar”, comenta Luciano Delle Ville, o nosso Representante no Brasil, natural da cidade de Berisso, distrito de La Plata, Província de Buenos Aires. “Foi por aqui onde meus antepassados entraram, o Porto foi a primeira porta de entrada para nossos queridos imigrantes. É por isso que Berisso é conhecida como “a Capital Provincial do Imigrante. Que orgulho ver um porto de primeira linha na cidade que me viu crescer, e saber que as portas estão abertas para receber o mundo inteiro”

El Puerto La Plata cuenta con una ubicación estratégica y diferenciada que reduce costos y tiempos de navegación. El mismo posee hasta un servicio ferroviario propio que opera las 24 hs.

Con una conexión clave a vías terrestres nacionales, facilita la entrada y salida de mercaderías de manera eficiente.

El Puerto La Plata además cuenta con un Complejo Industrial cercano a Zona Franca La Plata con espacios disponibles para recibir inversores y preparado para operar.

Su zona operativa comprende la terminal de granes sólidos, líquidos y contenedores. Tuvimos el privilegio también de visitar las instalaciones de TecPlata donde apreciamos ese mismo día la llegada de un importante buque carguero proveniente de Brasil, de la empresa Log-In. Conocimos sus operaciones de carga y descarga, su tecnología y servicios a disposición para entrada y salida de bienes. ●

www.puertolaplata.com | www.tecplata.com

Puerto La Plata tem uma localização estratégica e diferenciada que reduz custos e tempos de navegação. Ele ainda tem seu próprio serviço ferroviário que funciona 24 horas por dia.

Com uma ligação fundamental às rotas terrestres nacionais, facilita a entrada e saída de mercadorias de forma eficiente.

Puerto La Plata também possui um Complexo Industrial próximo à Zona Franca de La Plata com espaços disponíveis para receber investidores e prontos para operar.

Sua área de atuação inclui o terminal de granéis sólidos, líquidos e contêineres. Tivemos também o privilégio de visitar as instalações do terminal TecPlata onde apreciamos no mesmo dia a chegada de um importante navio cargueiro do Brasil, da empresa Log-In. Conhecemos suas operações de carga e descarga, sua tecnologia e serviços disponíveis para entrada e saída de mercadorias. ●

www.puertolaplata.com | www.tecplata.com



CÁMARA DE ACTIVIDADES DE PRACTICAJE Y PILOTAJE

Alicia Moreau de Justo 1150 - OF 201 "A"
Ciudad de Buenos Aires - Argentina
Teléfono +5411.4342.2459
Email: info@camaradepRACTICAJE.com.ar

www.camaradepRACTICAJE.com.ar

SUSTENTABILIDAD VS COSTES: EL DEBATE QUE SE VIENE

SUSTENTABILIDADE X CUSTOS: O PRÓXIMO DEBATE

LA SITUACIÓN ACTUAL OBLIGA A QUE LAS EMPRESAS Y LOS ESTADOS LLEVEN A CABO UN IMPORTANTE DEBATE, EL CUAL PONE EN UN COSTADO DE LA BALANZA LA SUSTENTABILIDAD Y EL CUIDADO DEL MEDIO AMBIENTE, Y POR OTRO LA PRODUCTIVIDAD.

A SITUAÇÃO ATUAL OBRIGA EMPRESAS E ESTADOS A REALIZAREM UM DEBATE IMPORTANTE, QUE COLOCA A SUSTENTABILIDADE E O CUIDADO COM O MEIO AMBIENTE DE UM LADO DA BALANÇA E A PRODUTIVIDADE DO OUTRO.



La realidad es que no es posible en el mundo de hoy, plantear nuevas tecnologías sin el aumento de costos y así lo confirma una estimación de Fadeeac, ya que hay informes que darían cuenta de que los transportistas deberían pagar 46% más por cada litro de combustible si se quiere cumplir con «emisiones cero».

Todo inicia con la aceptación del Tratado de París por parte de Argentina, y la puesta en vigencia de la Resolución 1464/2014 que obliga a que todos los vehículos deban cumplir la norma EURO 5a.

Sin duda que adoptar esta medida ayuda a una menor afectación del ambiente y según algunos especialistas, sería notorio el efecto sobre la salud de la población al existir menor contaminación en el aire.

Ahora, y en el mismo plano, es conveniente destacar que de acuerdo a una mirada de oste de distancia media anual por vehículo de transporte de cargas, se diría que cada 100.000 kilómetros y

A realidade é que não é possível no mundo de hoje propor novas tecnologias sem aumentar os custos, e isso é confirmado por uma estimativa da Fadeeac, pois há relatos de que as transportadoras deveriam pagar 46% a mais por cada litro de combustível se quiserem cumprir com «emissões zero».

Tudo começa com a aceitação do Tratado de Paris pela Argentina e a entrada em vigor da Resolução 1464/2014, que exige que todos os veículos cumpram a norma EURO 5a.

Sem dúvida, a adoção dessa medida ajuda a reduzir o impacto no meio ambiente e, segundo alguns especialistas, o efeito na saúde da população seria perceptível, pois há menos poluição no ar.

Agora, e no mesmo plano, convém assinalar que, de acordo com um panorama da distância média anual por veículo de transporte de carga, diria que a cada 100.000 quilômetros e adotando estes regulamentos à letra, o custo comparativo combustíveis sustentáveis em relação ao combustível tradicional

adoptando estas regulaciones al pie de la letra, el sobre coste comparativo de combustibles sustentables respecto al combustible tradicional sería de hasta 1,8 millones de pesos por cada unidad de flota de vehículos por año.

Fadeeac está en proceso de constitución de Mesas Técnicas Interministeriales con el objetivo de analizar y fomentar mecanismos de compensación económica, pero muchos analistas consultados por nuestro medio lo consideran poco práctico. La razón es que mientras no haya avances que permitan disminuir los costes a precios similares a los que se manejan en el combustible tradicional, el uso de combustibles sustentables queda relegado entre el sentido de rentabilidad y el cuidado del ambiente.

Quizá y según las mismas fuentes, una masiva entrada al mercado de bio combustible y el avance del hidrógeno como opción en motores de combustión, puedan ser puntos claves en el equilibrio entre rentabilidad/productividad y sustentabilidad, en un futuro a mediano plazo. ●

seria de até 1,8 milhão de pesos para cada unidade de frota de veículos por ano.

A Fadeeac está em processo de formação de Mesas Técnicas Interministeriais com o objetivo de analisar e promover mecanismos de compensação econômica, mas muitos analistas por nós consultados consideram isso impraticável. A razão é que, enquanto não houver avanços que permitam reduzir custos a preços semelhantes aos do combustível tradicional, o uso de combustíveis sustentáveis fica relegado entre a sensação de rentabilidade e o cuidado com o meio ambiente.

Talvez, e segundo as mesmas fontes, uma entrada massiva no mercado dos biocombustíveis e o avanço do hidrogênio como opção nos motores de combustão possam ser pontos-chave no equilíbrio entre rentabilidade/productividade e sustentabilidade a médio prazo. ●

TRANSLOG ES PARTE DEL GRUPO
TRANSMA
CORPORATION

EN PANAMÁ

SOMOS SU SOCIO ESTRATÉGICO

TRANSPORTE MARÍTIMO | CARGAS AÉREAS
TRANSPORTE TERRESTRE | SEGUIMIENTO DE CARGA
SEGUROS | SERVICIO DE ALMACENAJE | 4PL

TEL: +507-474-9932
EMAIL: INSIDESALES@TRANSLOG-GLOBAL.COM
SKYPE: VENTAS.TRANSLOG
COLON (ONX): COMERCIAL COCO SOLITO,
MANZANA CO 3-2, LOCALES C-7, C-8, C-9
ZONA LIBRE DE COLON, PANAMA

PANAMA CITY: BANK AREA, STREET 50TH,
GLOBAL BANK TOWER, FLOOR 32ND.

+507 6322-8525 / insidesales@translog-global.com

TRANSLOG
GLOBAL SOLUTIONS INC
www.translog.com.pa



Presidente de la Asociación de Operadores Logísticos de México

Paul Sarrapy

SER PARTE DE UNA ASOCIACIÓN ES COMPARTIR PARA CRECER

FAZER PARTE DE UMA ASSOCIAÇÃO É COMPARTILHAR PARA CRESCER

EN ESTA ENTREVISTA EXCLUSIVA, PUDIMOS CONOCER DE PRIMERA MANO LA REALIDAD DE LA LOGÍSTICA MEXICANA DESDE LA MIRADA DEL PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN DE OPERADORES LOGÍSTICOS DE MÉXICO, PAUL SARRAPY.

NESTA ENTREVISTA EXCLUSIVA, PUDEMOS VER EM PRIMEIRA MÃO A REALIDADE DA LOGÍSTICA MEXICANA NA PERSPECTIVA DO PRESIDENTE DA ASSOCIAÇÃO DE OPERADORES LOGÍSTICOS DO MÉXICO, PAUL SARRAPY.

Para conocer a un Protagonista, nos gusta siempre iniciar por saber más de sus inicios, de cómo fue llegando a la actividad y de qué manera logró ser lo que hoy es: un actor destacado en la logística mexicana.

Soy oriundo de Chihuahua en México, ingeniero en Electrónica (aunque no me dedique a ello desde hace tiempo) y desde siempre he estado muy implicado en el mundo de la logística.

Nuestra empresa fue fundadora de la asociación y fue una gran sorpresa cuando me propusieron y me eligieron como Presidente ya que dentro de la asociación hay seis empresas tanto nacionales como internacionales y podría haberle tocado a otro colega esta gran responsabilidad, la cual acepté con agrado.

¿Cómo evalúa hasta el momento su gestión y los desafíos que se presentan a futuro?

Van ya dos años de mucho trabajo y fuertes desafíos. Hay que pensar que como socio, una empresa siempre está a la espera de que la asociación aporte algo puntual, soluciones o propuestas a sus necesidades y es allí donde aparece uno de los principales retos que es cómo lograr que todos nuestros quieran seguir en la Asociación e involucrarse en las diversas actividades que se proponen.

Para conhecer um Protagonista, sempre gostamos de começar por saber mais sobre seu início, como entrou na atividade e como conseguiu ser o que é hoje: um ator líder na logística mexicana.

Sou natural de Chihuahua no México, Engenheiro Eletrônico (embora há muito tempo não me dediquei a isso) e sempre estive muito envolvido no mundo da logística.

A nossa empresa foi a fundadora da associação e foi uma grande surpresa quando me propuseram e me elegeram como Presidente, pois dentro da associação existem seis empresas, nacionais e internacionais, e outro colega poderia ter essa grande responsabilidade, que com prazer aceitaram.

Como você avalia sua gestão até agora e os desafios que estão por vir?

Foram dois anos de muito trabalho e grandes desafios. Você tem que pensar que como associado, uma empresa está sempre esperando que a associação contribua com algo pontual, soluções ou propostas para suas necessidades e é aí que aparece um dos principais desafios, que é como fazer com que todos os nossos associados desejem continuar na Associação e envolver-se nas diversas atividades que lhe são propostas.

<https://bit.ly/RP48-42>





Logística **MÁS ALLÁ DE LAS FRONTERAS**

Coopercarga dispone de un completo servicio de transporte de mercaderías por camión. Nuestra gestión optimizada permite mover más de 30.000 cargas mensuales a través de una flota de alrededor de 2.000 vehículos en 7 países: Brasil, Argentina, Chile, Paraguay, Uruguay, Bolivia y Perú.



30 MIL CARGAS MENSUALES



2 MIL VEHÍCULOS



7 PAÍSES



PROYECTOS PERSONALIZADOS



OPERADOR LOGÍSTICO COMPLETO



INNOVACIÓN EN PROCESOS DE GESTIÓN



PRÁCTICAS SUSTENTABLES

¡Pide tu cotización!

www.coopercarga.com.br



“Recordemos que venimos de dos años de pandemia donde las reglas fueron cambiando, y vimos la necesidad de modelos híbridos de trabajo en casa de trabajo y en la oficina, algo que no existía hasta la llegada del virus.”

“Lembremos que viemos de dois anos de pandemia onde as regras foram mudando, e vimos a necessidade de modelos híbridos de trabalho em casa e no escritório, algo que não existia até a chegada do vírus.”

Un ejemplo de esta motivación que buscamos, es el hecho de que hemos creado un programa para los próximos dos años con actividades relevantes, en especial relacionado con la seguridad que afecta a la logística en México pero considero que también a otros países de Latinoamérica.

Otro tema de vital importancia es el de recursos humanos. Recordemos que venimos de dos años de pandemia donde las reglas fueron cambiando, y vimos la necesidad de modelos híbridos de trabajo en casa de trabajo y en la oficina, algo que no existía hasta la llegada del virus.

Lo interesante es que nos dimos cuenta de que la productividad no baja sino que al contrario aumenta, por lo que tendremos que ver hacia adelante qué es lo que están haciendo las demás empresas del sector y de otros sectores para ver si este modelo es el que se mantiene o si se vuelven a producir cambios en la manera de operar.

Um exemplo dessa motivação que buscamos é o fato de termos criado um programa para os próximos dois anos com atividades relevantes, especialmente relacionados à segurança que afeta a logística no México, mas considero que também outros países da América Latina.

Outra questão de vital importância é a dos recursos humanos. Lembremos que viemos de dois anos de pandemia onde as regras foram mudando, e vimos a necessidade de modelos híbridos de trabalho em casa e no escritório, algo que não existia até a chegada do vírus.

O interessante é que percebemos que a produtividade não diminui, mas pelo contrário aumenta, então teremos que ver o que outras empresas do setor e outros setores estão fazendo para ver se esse modelo é o que se mantém ou se há mudanças na forma de operar.



ENCARGO
SOLUCIONES LOGÍSTICAS

Que tu única preocupación sea vender, nosotros nos encargamos del resto



- Almacená tu stock
- Garantizales a tus clientes envíos en 24hs

LOGÍSTICA DISTRIBUCIÓN ALMACENAJE

www.encargo.com.uy

097 226 106 @encargouy comercial@encargo.com.uy



¿Qué otros elementos considera vitales para que la logística mexicana pueda crecer?

Creo que invertir en tecnología es fundamental. Por un lado para este sistema híbrido que mencioné anteriormente, pero por otro lado, para una mejor operatividad.

Por ejemplo, como asociación tenemos relación con la asociación de operadores en Centroamérica y con entidades de países de América del sur, lo que es vital debido a que compartimos muchas de las experiencias y buenas prácticas que se llevan a cabo en cada una de estas empresas de estas asociaciones.

Este tipo de acciones dan los contactos necesarios por si tú quieres incursionar pues en algún otro mercado con un proyecto, algo que tenemos planificado y nos estamos yendo a las embajadas de los principales países inversores en México para hacernos conocer y que ellos a su vez informen a aquellas empresas que quieran incursionar en el mercado mexicano que existimos los operadores logísticos que les podemos allanar mucho el camino y hacerles mucho más fácil la entrada al país.

Finalmente, ¿por qué cree que es importante que las empresas ingresen en asociaciones como, por ejemplo, la que usted preside?

En primera instancia es importante porque las empresas comparten en las asociaciones las problemáticas y las soluciones, así como el hecho de petitionar en conjunto ante las autoridades y ganar mayor peso en el pedido, algo complicado de hacer en solitario.

Al mismo tiempo, se comparten buenas prácticas en un marco totalmente profesional, aún cuando a nivel mercado las empresas compitan entre sí, existe igualmente cordialidad y en muchas ocasiones, complementariedad. ●

Que outros elementos você considera vitais para o crescimento da logística mexicana?

Acredito que investir em tecnologia é essencial. Por um lado para este sistema híbrido que mencionei anteriormente, mas por outro lado para uma melhor operacionalidade.

Por exemplo, como associação, temos um relacionamento com a associação de operadores da América Central e com entidades de países da América do Sul, o que é vital porque compartilhamos muitas das experiências e boas práticas que são realizadas em cada uma dessas empresas, de essas associações.

Esses tipos de ações fornecem os contatos necessários caso você queira entrar em outro mercado com um projeto, algo que planejamos e vamos às embaixadas dos principais países investidores no México para nos dar a conhecer e que eles por sua vez informam aquelas empresas que querem se aventurar no mercado mexicano que existimos como operadores logísticos que podem abrir o caminho para eles e facilitar muito a entrada no país.

Por último, porque considera importante que as empresas se integrem em associações como a que preside?

Em primeira instância, é importante porque as empresas compartilham os problemas e soluções nas associações, assim como o fato de petitionar junto às autoridades e ganhar maior peso no pedido, algo complicado de fazer sozinho.

Ao mesmo tempo, as boas práticas são partilhadas num quadro totalmente profissional, mesmo quando as empresas competem entre si ao nível do mercado, existe também cordialidade e, muitas vezes, complementariedade. ●

Presidente de la Asociación de Operadores Logísticos de México

Paul Sarrapy

“Este tipo de acciones dan los contactos necesarios por si tú quieres incursionar pues en algún otro mercado con un proyecto, algo que tenemos planificado y nos estamos yendo a las embajadas de los principales países inversores en México para hacernos conocer.”

“Esses tipos de ações fornecem os contatos necessários caso você queira entrar em outro mercado com um projeto, algo que planejamos e vamos às embaixadas dos principais países investidores no México para nos dar a conhecer.”



Gerente Comercial
Ar Racking

Ing. Edward Suescun

AR RACKING ES SINÓNIMO DE ESTRUCTURAS DE CALIDAD

AR RACKING É SINÔNIMO DE ESTRUCTURAS DE QUALIDADE

UNA EMPRESA DE GRAN PRESTIGIO INTERNACIONAL NOS ABRE SUS PUERTAS EN ESTA ENTREVISTA EXCLUSIVA A SU GERENTE COMERCIAL, INGENIERO EDWARD SUESCUN.

UMA EMPRESA DE GRANDE PRESTÍGIO INTERNACIONAL NOS ABRE SUAS PORTAS NESTA ENTREVISTA EXCLUSIVA COM SEU GERENTE COMERCIAL, ENGENHEIRO EDWARD SUESCUN.

Sabemos que vuestra empresa tiene mucha relevancia en diversos mercados internacionales, pero usted se encuentra específicamente en Colombia. ¿Qué puede comentarnos acerca de la ubicación de AR Racking y de sus inicios en la firma?

Efectivamente me encuentro a las afueras de Bogotá, en la zona de Mosquera, un sitio donde se concentra una gran cantidad de parques industriales y donde nuestra compañía tiene su depósito.

Con mi background de Ingeniería Industrial combinado con un postgrado en Gerencia Logística, estuve 23 años en el sector de la producción hasta que pude volcarme de lleno al sector comercial, en el cual llevo unos 15 años en ese sector.

¿Qué proyectos nos puede comentar que hayan tenido un fuerte impacto a nivel mercado?

Recuerdo por ejemplo una iniciativa de sistemas de almacenamientos que nunca se habían instalado en el país, y que sin dudas era un desafío imponer esa tendencia, pero con esfuerzo logramos sacar adelante este proyecto como sistemas autoportantes, o la vez que en un depósito super lleno debimos desmontar una estructura completa para cambiarlo por un sistema semi-automático sin frenar la operatoria de la empresa que por ese entonces nos había contratado.

Es importante destacar que en el mercado colombiano, un 70% de los proyectos en los que formamos parte inician desde cero, donde asesoramos en la intralogística y cambios en la estructura de las bodegas de nuestros clientes.

Sabemos que sua empresa é altamente relevante em vários mercados internacionais, mas você está especificamente na Colômbia. O que você pode nos dizer sobre a localização da AR Racking e seu início na empresa?

De fato, estou nos arredores de Bogotá, na área de Mosquera, um lugar onde se concentra um grande número de parques industriais e onde nossa empresa tem seu armazém.

Com a minha formação em Engenharia Industrial aliada a uma pós-graduação em Gestão Logística, passei 23 anos no setor produtivo até conseguir me dedicar integralmente ao setor comercial, no qual estou nesse setor há cerca de 15 anos.

Quais projetos você pode nos contar que tiveram um forte impacto no mercado?

Lembro-me, por exemplo, de uma iniciativa de sistemas de armazenamento que nunca haviam sido instalados no país, e que sem dúvida foi um desafio impor essa tendência, mas com esforço conseguimos realizar esse projeto como sistemas clad-rack, ou ao mesmo tempo em um armazém super cheio Tivemos que desmontar uma estrutura completa para trocá-la por um sistema semiautomático sem parar as operações da empresa que nos contratou na época.

É importante destacar que no mercado colombiano, 70% dos projetos em que fazemos parte partem do zero, onde assessoramos em intralogística e mudanças na estrutura dos armazéns de nossos clientes.

<https://bit.ly/RP48-46>





Hemos visto que hay una creciente tendencia en lo que concierne a la creación de proyectos logísticos o parques logísticos ¿coincide en que esta tendencia se replica también en Colombia?

Totalmente. Hemos visualizado un crecimiento enorme en la creación de centros logísticos o nuevas zonas francas, por ejemplo, donde empresas locales e internacionales planean su operatividad lo que para nosotros es muy positivo ya que la mayor parte de ellos son, al final, nuestros clientes. En definitiva, la organización de la operatividad de una empresa gracias a las soluciones logísticas que brindamos con los racks es un punto central por el cual nos eligen cada vez más.

Una tendencia es que las empresas creen bodegas en altura, lo que impone que se necesiten racks para la organización del stock y nosotros ofrecemos tanto la posibilidad de adquirir los racks como el de renting, donde no es la empresa en sí la que compra el rack sino un inversionista que termina alquilando la estructura.

Si me preguntan el por qué muchas empresas eligen Colombia les diría que el factor humano tiene mucho que ver, ya que en el país hay un marcado interés por capacitar a las personas y ofrecer a las firmas que quieran instalarse, mano de obra realmente calificada por eso es que por ejemplo la zona franca de Cali ha logrado primacía frente a otras zonas francas de la región.

¿Dónde se produce la estantería que comercializa AR Racking?

Nuestro centro de producción está en Tudela, España lo que garantiza la máxima calidad ya que cumple con estándares europeos, los que son quizá los más exigentes del mundo.

Por ello, los que adquieren nuestros productos saben que, a la larga, compran estructuras de una calidad certificada lo que les da seguridad en que su producto realmente cumplirá con sus expectativas y necesidades. ●

Vimos que há uma tendência crescente de criação de projetos logísticos ou parques logísticos. Você concorda que essa tendência também se repete na Colômbia?

Totalmente. Temos visto um enorme crescimento na criação de centros logísticos ou novas zonas francas, por exemplo, onde empresas locais e internacionais planejam suas operações, o que é muito positivo para nós, pois a maioria delas são, no final das contas, nossos clientes. Em suma, a organização das operações de uma empresa graças às soluções logísticas que fornecemos com as estantes é um ponto central pelo qual nos escolhem cada vez mais.

Uma tendência é que as empresas criem armazéns altos, o que impõe a necessidade de estantes para organizar o estoque e oferecemos tanto a possibilidade de adquirir as estantes quanto de aluguel, onde não é a própria empresa que compra a estante, mas um investidor que acaba alugando a estrutura.

Se você me perguntar por que muitas empresas escolhem a Colômbia, eu diria que o fator humano tem muito a ver com isso, já que no país há um interesse marcante em formar pessoas e oferecer às empresas que querem se estabelecer uma força de trabalho que seja verdadeiramente qualificado por isso é, por exemplo, a zona franca de Cali alcançou a primazia sobre outras zonas francas da região.

Onde são produzidas as estantes comercializadas pela AR Racking?

O nosso centro de produção encontra-se em Tudela, Espanha, o que garante a mais alta qualidade, pois está em conformidade com as normas europeias, que são talvez as mais exigentes do mundo.

Por esta razão, quem compra os nossos produtos sabe que, a longo prazo, compra estruturas de qualidade certificada, o que lhes dá a segurança de que o seu produto irá realmente corresponder às suas expectativas e necessidades. ●

“Una tendencia es que las empresas crean bodegas en altura, lo que impone que se necesiten racks para la organización del stock y nosotros ofrecemos tanto la posibilidad de adquirir los racks como el de renting, donde no es la empresa en sí la que compra el rack sino un inversionista que termina alquilando la estructura.”

“Uma tendência é que as empresas criem armazéns altos, o que impõe a necessidade de estantes para organizar o estoque e oferecemos tanto a possibilidade de adquirir as estantes quanto de aluguel, onde não é a própria empresa que compra a estante, mas um investidor que acaba alugando a estrutura.”

AUMENTAN LOS COSTOS LOGÍSTICOS EN ARGENTINA

AUMENTAM OS CUSTOS LOGÍSTICOS NA ARGENTINA

EL AUMENTO DE LOS COSTOS LOGÍSTICOS ES EL SEGUNDO MÁS ELEVADO DE LOS ÚLTIMOS 20 AÑOS, SEGÚN LA ASOCIACIÓN ARGENTINA DE LOGÍSTICA EMPRESARIA (ARLOG)

O AUMENTO DOS CUSTOS LOGÍSTICOS É O SEGUNDO MAIOR DOS ÚLTIMOS 20 ANOS, SEGUNDO A ASSOCIAÇÃO ARGENTINA DE LOGÍSTICA EMPRESARIAL (ARLOG)

ARLOG llevó a cabo su segundo desayuno del año, el jueves 28 de abril, a través de Zoom y en simultáneo por YouTube. Abordó el escenario de los costos logísticos, con una economía golpeada por los efectos de la pandemia pero con síntomas de reactivación. Cerca de 200 personas participaron del encuentro virtual, que contó con las disertaciones de Emilio Felcman, director del Departamento de Estudios Económicos y Costos de FADEEAC; Carlos Musante, director técnico de CEDOL, y Horacio Díaz Hermelo, presidente del Departamento de Transporte y Logística de la UIA.

Al inicio del webinar, **Alejandro Leiras**, director de capacitación de ARLOG, comentó las modificaciones que se avecinan en la Asociación Argentina de Logística Empresarial, a partir del 1° de mayo, con el cambio de Presidencia. En este sentido, tomaron la palabra Raúl Garreta, presidente saliente, y Fabián Yanonne, quien tomará a su cargo la máxima autoridad en ARLOG. Ambos coincidieron en la necesidad de continuar jerarquizando y profesionalizando la logística.

Horacio Díaz Hermelo, a continuación, se refirió a una reciente encuesta de la Unión Industrial Argentina, que arrojó el siguiente resultado:

ocho de cada 10 empresas se ven afectadas por la suba del costo de fletes y la escasez de contenedores;

Más de la mitad indicó que esto repercute en una suba de los costos, falta en la provisión de insumos y pérdida de la competitividad;

Tres de cuatro empresas registraron subas de costos del transporte por encima del promedio de otros costos;

A ARLOG realizou seu segundo café da manhã do ano, na quinta-feira, 28 de abril, pelo Zoom e simultaneamente no YouTube. Ele abordou o cenário de custos logísticos, com economia atingida pelos efeitos da pandemia mas com sinais de recuperação. Cerca de 200 pessoas participaram do encontro virtual, que contou com palestras de Emilio Felcman, diretor do Departamento de Estudos Econômicos e Custos da FADEEAC; Carlos Musante, diretor técnico do CEDOL, e Horacio Díaz Hermelo, presidente do Departamento de Transporte e Logística da UIA.

*Ao início do webinar, **Alejandro Leiras**, Diretor de treinamento da ARLOG, comentou as próximas mudanças na Associação Argentina de Logística Empresarial, a partir de 1° de maio, com a mudança da Presidência. Nesse sentido, tomaram a palavra Raúl Garreta, presidente cessante, e Fabián Yanonne, que irá assumir a autoridade máxima da ARLOG. Ambos concordaram com a necessidade de continuar hierarquizando e profissionalizando a logística.*

***Horacio Díaz Hermelo**, Ele então se referiu a uma pesquisa recente da União Industrial Argentina, que produziu o seguinte resultado:*

Oito em cada 10 empresas são afetadas pelo aumento dos custos de frete e pela escassez de contêineres.

Mais da metade indicou que isso repercute em aumento de custos, falta de oferta de insumos e perda de competitividade.

Três em cada quatro empresas registraram aumentos nos custos de transporte acima da média dos demais custos.

Dos de cada tres tuvieron que trasladar esas subas a precios;

Dois em cada três tiveram de transferir esses aumentos para os preços.

Una de cada cuatro vio limitada las exportaciones por esta suba;

Um em cada quatro viu as exportações limitadas por esse aumento.

El transporte por camión predomina fuertemente tanto para la provisión de insumos como para el despacho de productos;

O transporte rodoviário predomina fortemente tanto para o fornecimento de insumos quanto para o despacho de produtos.

la mitad de las empresas indicó que tiene flota propia, si bien un 89 por ciento utiliza equipos de terceros, y tres de cada cuatro empresas manifestaron que la presencia de mujeres en puestos operativos de transporte y logística es nula.

Metade das empresas indicou ter frota própria, embora 89% utilizem equipamentos de terceiros, e três em cada quatro empresas afirmaram que a presença de mulheres em cargos operacionais de transporte e logística é zero.

Además, enfatizó en que, a la inflación, se suma el alza de "costos que no se pueden gestionar desde Argentina como los combustibles y los fletes marítimos". Y a modos de conclusión, señaló que "debemos abandonar la idea de que todos los protagonistas están sectorizados. Tanto los dadores de carga como los operadores y administradores del sistema tiene que ser conscientes de todo lo que está sucediendo.

Além disso, destacou que, além da inflação, há o aumento de "custos que não podem ser gerenciados a partir da Argentina, como combustível e frete marítimo". E como conclusão, destacou que "devemos abandonar a ideia de que todos os protagonistas estão divididos em setores. Tanto os doadores de carga quanto os operadores e administradores do sistema precisam estar cientes de tudo o que está acontecendo.



ENVÍOS NACIONALES E INTERNACIONALES

Empresa regulada por la ATT.

Realizamos entregas locales en todas las ciudades capitales de Bolivia.

SERVICIOS DE ENVÍO

VIP 📦	Express ✈️	Económico 🚚	Carga 📦
-----------------	----------------------	-----------------------	-------------------

Sucursales (Bolivia)

SANTA CRUZ Calle Don Bosco #180 Tel: (591) 3398212 (591) 7109 1244	LA PAZ Calle Samuel Oropeza #1346 Telf: (591) 7215 2301 (591) 2270121	COCHABAMBA Calle Ecuador #356 Telf: (591) 6892 4235 (591) 4069649
--	---	---

📧 federal.jit@hotmail.com www.federaljit.com

SALIDA A MÁS DE 200 PAÍSES



**INFO (591) 68924234
(591) 72100327**

Cobertura TOTAL para Bolivia
La Paz - Cochabamba - Santa Cruz - Beni - Pando - Sucre - Potosí - Tarija y PROVINCIAS



Es necesario unir las voluntades de todas las entidades para lograr una propuesta y elevarla a quienes están en las funciones públicas”.

En segundo lugar, **Emilio Felcman** coincidió: “Estamos viendo, en esta primera parte del año, una aceleración de los costos de transporte y logística, sobre todo del combustible”, a raíz de la inflación global más alta en los últimos 40 años. “La inflación batió records en marzo, acumula 16,1% en el primer trimestre y 55,1% interanual. El contexto global que encadenó la guerra con la salida de la pandemia influye, además, sobre los precios de los commodities”. Todo, en un contexto económico que encadena doce meses de recuperación.

El ejecutivo sostuvo que los precios del combustible “impactaron de lleno sobre los costos del autotransporte de cargas, provocando una fuerte merma en su rentabilidad, tónica que se aceleró tras la invasión de Rusia a Ucrania”. “Sólo en marzo pasado, las empresas de camiones padecieron una inflación del 9,18% y en el primer trimestre, de 19,85%, cifra que lleva la inflación para el sector muy por arriba de los 50 puntos porcentuales, el segundo más alto en los últimos veinte años”.

Para terminar, señaló: “La economía argentina necesitaría un plan de estabilización, por lo que es fundamental la interrelación entre los actores de la cadena”.

Finalmente, **Carlos Musante** añadió que a los costos visibles y medibles, como los de mano de obra, material rodante, combustible, peaje y neumáticos, se suman los “costos ocultos o de mayor complejidad, entre los que se encuentran las improductividades, la congestión del tráfico, los cortes de tránsito, las contingencias y la piratería del asfalto”.

La Cámara Empresaria de Operadores Logísticos (CEDOL) publicó el informe sobre la evolución de los costos correspondiente a marzo 2022. El índice que incluye Costos de Transporte subió 9,09%. Así, acumula un aumento de 19,19% en el primer trimestre y trepa a 53,91% el acumulado de los 12 meses.

“Gran parte de los costos que afectan a las operaciones logísticas sin transporte son costos que están atados al tipo de cambio oficial. Como el desfasaje cambiario no va a poder mantenerse en términos tan altos, los costos logísticos van a aumentar al ritmo de la inflación minorista”, comentó. ●

É preciso unir as vontades de todas as entidades para alcançar uma proposta e levá-la aos que estão em funções públicas”.

*Em segundo lugar, **Emilio Felcman** concordou: “Estamos vendo, nesta primeira parte do ano, uma aceleração nos custos de transporte e logística, especialmente combustível”, como resultado da maior inflação global dos últimos 40 anos. “A inflação bateu recordes em março, acumulando 16,1% no primeiro trimestre e 55,1% ano a ano. O contexto global que vinculou a guerra ao fim da pandemia também influencia os preços das commodities.” Tudo, em um contexto econômico que encadeia doze meses de recuperação.*

O executivo argumentou que os preços dos combustíveis “tiveram total impacto nos custos de transporte de cargas, causando uma queda acentuada em sua rentabilidade, tendência que se acelerou após a invasão russa na Ucrânia”. “Somente em março passado, as transportadoras sofreram uma inflação de 9,18% e no primeiro trimestre, 19,85%, número que leva a inflação do setor bem acima de 50 pontos percentuais, a segunda maior alta dos últimos vinte anos.

Para concluir, destacou: “A economia argentina precisaria de um plano de estabilização, por isso a inter-relação entre os atores da cadeia é essencial”.

*Finalmente, **Carlos Musante** acrescentou que aos custos visíveis e mensuráveis, como mão-de-obra, material circulante, combustível, portagens e pneus, juntam-se os “custos ocultos ou mais complexos, entre os quais se contam improdutividade, congestionamentos, cortes de trânsito, contingências e pirataria de asfalto”.*

A Câmara Empresarial dos Operadores Logísticos (CEDOL) divulgou o relatório sobre a evolução dos custos correspondente a março de 2022. O índice que inclui os Custos de Transporte subiu 9,09%. Assim, acumula alta de 19,19% no primeiro trimestre e sobe para 53,91% o acumulado em 12 meses.

“Grande parte dos custos que afetam as operações logísticas sem transporte são custos atrelados ao câmbio oficial. Como o descasamento cambial não vai conseguir se manter em termos tão elevados, os custos logísticos vão aumentar no ritmo da inflação do varejo”, comentou. ●

“La economía argentina necesitaría un plan de estabilización, por lo que es fundamental la interrelación entre los actores de la cadena.”

“A economia argentina precisaria de um plano de estabilização, por isso a inter-relação entre os atores da cadeia é essencial.”

GDX

CARGO LOGISTICS



LOGÍSTICA INTERNACIONAL
INTERNATIONAL LOGISTICS



DESEMBARAÇO ADUANEIRO
CUSTOMS CLEARANCE



TRANSPORTE AÉREO
AIR FREIGHT



TRANSPORTE MARÍTIMO FCL/LCL
SEA FREIGHT FCL/LCL



TRANSPORTE RODOVIÁRIO
ROAD TRANSPORTATION

SEU PARCEIRO NO BRASIL E NO MUNDO
Your partner in Brazil and worldwide



Accredited Agent



São Paulo | Santos | Campinas | Guarulhos
Rio de Janeiro | Goiânia | Belo Horizonte
Itajaí | Manaus | Belém



acesse nosso site
access our site

gdxcargo.com.br

CONTATE-NOS | CONTACT US



Tel: +55 11 2359-7787 | 2359 6465
e-mail: comercial@gdxcargo.com.br

GOLDMEX
LOGISTICS SERVICES



Director comercial de iFlow
ARGENTINA

Carlos Rewerski

DESCENTRALIZAR: LA ESTRATEGIA PARA SER MÁS COMPETITIVOS

DESCENTRALIZAR: A ESTRATÉGIA PARA SER MAIS COMPETITIVO

¿Invertimos, reducimos o esperamos? ¿Con qué recursos contamos? ¿Cuáles son los costes y los riesgos? ¿Cómo hacemos para ser competitivos en un contexto de cambio permanente?

Estos y otros interrogantes son los que hoy las empresas se plantean, en vistas de aumentar sus niveles de competitividad. En un mundo en el que las estructuras organizacionales se achatan y se tiende a operar cada vez más en red, es importante identificar dónde realmente cada compañía agrega valor y, en ese sentido, trazar una estrategia.

Hoy, en la economía "copycat", puede parecer muy sencillo copiar modelos exitosos, ya sea de productos, de servicios o de procesos. Y a su vez, podemos tener la sensación de que todo puede ser imitado. Sin embargo, hay algo que no se puede copiar: la esencia, el talento y el conocimiento que, a su vez, constituyen los verdaderos diferenciales del negocio en los que vale la pena enfocarse. Y para ello, resulta también importante que las empresas y sus líderes logren desprenderse de otras aristas del negocio.

En ese marco, la tercerización de las actividades que no son el core de la empresa se posiciona como un punto clave. En la medida en que quienes asuman las tareas sean especialistas en las mismas, la firma tendrá la oportunidad de ganar competitividad: una mayor eficiencia operativa y un ahorro de tiempos son algunos de los beneficios derivados de la descentralización de procesos.

Investimos, reduzimos ou esperamos? Que recursos temos? Quais são os custos e riscos? Como fazemos para sermos competitivos num contexto de mudança permanente?

Essas e outras perguntas são o que as empresas estão fazendo hoje, para aumentar seus níveis de competitividade. Em um mundo em que as estruturas organizacionais estão se achatando e há uma tendência a operar cada vez mais em rede, é importante identificar onde cada empresa realmente agrega valor e, nesse sentido, traçar uma estratégia.

Hoje, na economia "copiadora", pode parecer muito fácil copiar modelos de sucesso, sejam eles produtos, serviços ou processos. E, por sua vez, podemos ter a sensação de que tudo pode ser imitado. Porém, há algo que não pode ser copiado: a essência, o talento e o conhecimento que, por sua vez, constituem os verdadeiros diferenciais do negócio que vale a pena focar. E, para isso, também é importante que as empresas e seus líderes consigam se desvencilhar de outras arestas do negócio.

Nesse quadro, a terceirização de atividades que não são o core da empresa se posiciona como um ponto chave. Na medida em que aqueles que assumem as tarefas forem especialistas nelas, a empresa terá a oportunidade de ganhar competitividade: maior eficiência operacional e economia de tempo são alguns dos benefícios derivados da descentralização dos processos.

¿Cuáles son entonces alternativas disponibles para hacerlo?

1) Internalizar. Es aconsejable llevar adelante los procesos core del negocio con personal propio –aquello que no es posible delegar.

2) Intermediación por medio de agencias de empleo. Aquí, la empresa se reserva una importante cuota de dirección sobre las tareas, o supervisión y control de los procesos.

3) Tercerización. La empresa delega en su proveedor la dirección de las tareas. La descentralización es un modo de externalizar aquellos procesos que exceden el foco principal, y de esa manera delegar la supervisión y el control, para atender únicamente la obtención o no de los resultados previstos.

En el caso de las operaciones logísticas, dejar el asunto de manipuleo de mercaderías en especialistas es sólo una de las razones para tercerizar procesos.

Quais são então as alternativas disponíveis para fazê-lo?

1) Internalizar. É aconselhável realizar os processos centrais do negócio com pessoal próprio – aquele que não pode ser delegado.

2) Intermediação através de agências de emprego. Aqui, a empresa reserva uma importante cota de direção nas tarefas, ou supervisão e controle dos processos.

3) Terceirização. A empresa delega a direção das tarefas ao seu fornecedor. A descentralização é uma forma de terceirizar aqueles processos que ultrapassam o foco principal e, assim, delegar supervisão e controle, para atender apenas ao alcance ou não dos resultados esperados.

No caso das operações logísticas, deixar o manuseio de mercadorias para especialistas é apenas um dos motivos da terceirização dos processos.

“En el caso de las operaciones logísticas, dejar el asunto de manipuleo de mercaderías en especialistas es sólo una de las razones para tercerizar procesos.”

“No caso das operações logísticas, deixar o manuseio de mercadorias para especialistas é apenas um dos motivos da terceirização dos processos.”

LOGÍSTICA DE CONGELADOS Y REFRIGERADOS

FRIGORIFICO MODELO

Su socio estratégico para la logística de productos congelados en Uruguay y Paraguay

CAPACIDAD DE CÁMARAS

40.000 TONELADAS URUGUAY	9.000 TONELADAS PARAGUAY
---------------------------------------	---------------------------------------

COMO HACE MÁS DE 90 AÑOS, NOS PROYECTAMOS PARA SEGUIR SIENDO LA SOLUCIÓN EN LOGÍSTICA DE CONGELADOS DE MAYOR CAPACIDAD Y MEJOR SERVICIO EN:

URUGUAY **PARAGUAY**

frimosa.com.uy **friamodelo.com**

“En síntesis, si bien típicamente el empresario pyme (y no tanto) gusta de “estar encima de todos los procesos”, la tercerización no implica pérdida de control; muy por el contrario, obedece a concentrarse en aquello que diferencia a cada organización, a privilegiar el conocimiento adquirido, y tiene que ver con derivar (monitoreando) en especialistas los procesos (logísticos u otros) que posibilitarán ser más competitivos.”

“Em resumo, embora tipicamente o empreendedor PME (e nem tanto) goste de “estar por dentro de todos os processos”, a terceirização não implica perda de controle; Muito pelo contrário, deve-se centrar-se no que diferencia cada organização, privilegiar os conhecimentos adquiridos, e tem a ver com remeter (acompanhar) a especialistas os processos (logísticos ou outros) que permitirão ser mais competitivos.”

A ello se suman una mayor facilidad para controlar indicador clave de gestión (KPI's) y acceder a un esquema de mermas limitados y controlables en lugar de tomar todo el riesgo. Para muchas empresas, a su vez, implica una forma de posibilitar su crecimiento: no tener inversiones propias, importantes y significativas en infraestructura suma mucho al momento de tomar una decisión. Claro que los asuntos asociados a los riesgos laborales, ambientales y tecnológicos también juegan un papel cada vez más importante en la decisión de descentralizar procesos y aumentar los niveles de competitividad.

En tiempos donde la experiencia de compra define mucho del vínculo ya sea entre empresas y también entre estas y el consumidor final, no operar correctamente puede llevar aparejada una pérdida de confianza de los clientes. Y ello redundará en menos ventas en el futuro, errores de inventarios, problemas de vencimiento, roturas, entre otros muchos inconvenientes que afectará la rentabilidad de la empresa.

En síntesis, si bien típicamente el empresario pyme (y no tanto) gusta de “estar encima de todos los procesos”, la tercerización no implica pérdida de control; muy por el contrario, obedece a concentrarse en aquello que diferencia a cada organización, a privilegiar el conocimiento adquirido, y tiene que ver con derivar (monitoreando) en especialistas los procesos (logísticos u otros) que posibilitarán ser más competitivos. Cual zapatero a su zapato, la mayor especialización resultará en productos o servicios de la más alta calidad y vanguardia.

ACERCA DE IFLOW

Es una empresa logística integral con más de 50 años en el mercado argentino. Se caracteriza por diseñar y desarrollar negocios junto a sus clientes apalancados en la logística. Trabaja en diversos segmentos, entre otros: alimentos secos, refrigerados y congelados, temperatura controlada, eCommerce, internacional, cosmética, pharma, gas & oil. Tiene presencia en 5 países, 400.000 mts cubiertos en CDS, 30.000 posiciones en racks, 1.200.000 millones de bultos movidos mensualmente. ●

Soma-se a isso uma maior facilidade para controlar os indicadores chave de gestão (KPI's) e aceder a um esquema de perdas limitadas e controláveis em vez de correr todo o risco. Para muitas empresas, por sua vez, implica em uma forma de viabilizar seu crescimento: não ter investimentos próprios, importantes e significativos em infraestrutura somam muito na hora de tomar uma decisão. É claro que questões associadas a riscos trabalhistas, ambientais e tecnológicos também desempenham um papel cada vez mais importante na decisão de descentralizar processos e aumentar os níveis de competitividade.

Em tempos em que a experiência de compra define muito do vínculo entre as empresas e também entre elas e o consumidor final, não operar corretamente pode levar à perda de confiança do cliente. E isso resultará em menos vendas no futuro, erros de estoque, problemas de vencimento, quebras, entre muitos outros inconvenientes que afetarão a lucratividade da empresa.

Em resumo, embora tipicamente o empreendedor PME (e nem tanto) goste de “estar por dentro de todos os processos”, a terceirização não implica perda de controle; Muito pelo contrário, deve-se centrar-se no que diferencia cada organização, privilegiar os conhecimentos adquiridos, e tem a ver com remeter (acompanhar) a especialistas os processos (logísticos ou outros) que permitirão ser mais competitivos. Como um sapateiro ao seu sapato, a maior especialização resultará em produtos ou serviços da mais alta qualidade e vanguarda.

SOBRE A IFLOW

É uma empresa de logística integral com mais de 50 anos no mercado argentino. Caracteriza-se por projetar e desenvolver negócios em conjunto com seus clientes alavancados em logística. Atua em diversos segmentos, entre outros: alimentos secos, refrigerados e congelados, temperatura controlada, eCommerce, internacional, cosméticos, farmacêutico, gás & óleo. Está presente em 5 países, 400.000 m² cobertos em CDS, 30.000 posições de rack, 1.200.000 milhões de pacotes movimentados mensalmente. ●

EXPO LOGÍSTICA TRANSPORTE

B

I

2

中国重汽
SINOTRUK

DIRECT
AUTO
QUERÉTARO

odolog
& Comercio



cluster
industrial

TodOLOGÍSTICA
& Comercio Exterior

17 - 19 mayo 2022



QUERÉTARO
CENTRO DE CONGRESOS

www.expologisticaytransporte.com.mx

EL TRANSPORTE NO ES FORMADOR DE PRECIOS O TRANSPORTE NÃO É FORMADOR DE PREÇOS

LA FEDERACIÓN ARGENTINA DE ENTIDADES EMPRESARIAS DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGAS (FADEEAC), NOS EXPLICAN POR QUÉ EL TRANSPORTE NO ES FORMADOR DE PRECIOS.

A FEDERAÇÃO ARGENTINA DE ENTIDADES EMPRESARIAIS DE TRANSPORTE DE CARGAS (FADEEAC), EXPLICA POR QUE O TRANSPORTE NÃO É UM FORMADOR DE PREÇOS.

“Los transportistas no somos formadores de precios. Según la distancia y el tipo de producto, la incidencia del flete en el precio final de un producto es de entre 2 y 4 por ciento. No es correcto que si el flete aumenta 30% se traslade ese incremento de forma directa al azúcar, el aceite o la carne”, dijo Roberto Guarnieri, presidente de la Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (FADEEAC).

Ante versiones que responsabilizan de los aumentos en diferentes productos al transporte de cargas, la Federación que nuclea a 43 cámaras de transporte de todo el país (alrededor de 4000 pymes familiares, en su mayoría) considera oportuno compartir un par de ejemplos prácticos para graficar de modo claro por qué el sector no es formador de precios.

Caso 1. Aceite mezcla botellas de 1 litro.

El costo para transportar 28 toneladas (28.000 kg) de aceite embotellado para consumo familiar a lo largo de 700 km (desde una planta productora hasta un centro de distribución) es de 120.000 pesos finales.

Tomando en cuenta una botella de aceite cuyo precio al consumidor es de \$250, el cargamento total tendrá un valor de 7 millones de pesos. Sobre el valor de cada botella (\$250), el peso del costo de transporte es de \$4,29, lo que equivale al 1,71% del valor final.

En el hipotético caso que se produjera un aumento del 20% del precio del combustible, la incidencia del costo por transporte sobre el precio total debería ser de \$5,14, lo que equivaldría a 2,06% del valor final de la botella de aceite.

“As operadoras não são formadoras de preços. Dependendo da distância e do tipo de produto, a incidência do frete no preço final de um produto fica entre 2 e 4 por cento. Não é correto que se o frete aumentar 30%, esse aumento seja transferido diretamente para o açúcar, óleo ou carne”, disse Roberto Guarnieri, presidente da Federação Argentina de Entidades Empresariais de Transporte de Carga (FADEEAC)

Perante versões que culpam os aumentos de diferentes produtos para o transporte de mercadorias, a Federação que reúne 43 câmaras de transporte de todo o país (cerca de 4.000 PME familiares, na sua maioria) considera oportuno partilhar alguns exemplos práticos para ilustrar de forma clara o porquê o setor não é um formador de preços.

Caso 1. Óleo misto em garrafas de 1 litro.

O custo para transportar 28 toneladas (28.000 kg) de óleo engarrafado para consumo familiar ao longo de 700 km (de uma planta de produção a um centro de distribuição) é de 120.000 pesos finais.

Levando em conta uma garrafa de petróleo cujo preço ao consumidor é de US \$250, a remessa total terá um valor de 7 milhões de pesos. Sobre o valor de cada garrafa (\$250), o peso do custo de transporte é de \$4,29, o que equivale a 1,71% do valor final.

No caso hipotético de haver um aumento de 20% no preço do combustível, a incidência do custo de transporte no preço total deveria ser de \$5,14, o que equivaleria a 2,06% do valor final da garrafa de óleo.

Caso 2. Salchichas de primera marca, en transporte refrigerado Buenos Aires-Comodoro Rivadavia.

El costo para transportar 28 toneladas (28.000 kg) de salchichas de primera marca a lo largo de 1.800 km (desde una planta productora en Buenos Aires hasta un centro de distribución en Comodoro Rivadavia) es de 447.700 pesos finales.

Tomando en cuenta que el kilo de salchichas de primera marca en un supermercado de Comodoro Rivadavia es de \$569 para el consumidor final, el cargamento total tendrá un valor de 15.932.000 pesos. Sobre el valor de cada kilo (\$569), el peso del costo de transporte es de \$15,99, lo que equivale al 2,81% del valor final.

En el hipotético caso que se produjera un aumento del 20% del precio del combustible, la incidencia del costo por transporte sobre el precio total debería ser de \$19,19, lo que equivaldría a 3,37% del valor final del kg de salchichas frescas. ●

Caso 2. Salsichas de primeira marca, no transporte refrigerado Buenos Aires-Comodoro Rivadavia.

O custo para transportar 28 toneladas (28.000 kg) de linguiças de marca premium ao longo de 1.800 km (de uma planta de produção em Buenos Aires para um centro de distribuição em Comodoro Rivadavia) é de 447.700 pesos finais.

Levando em conta que um quilo de salsichas de primeira marca em um supermercado de Comodoro Rivadavia custa US \$569 para o consumidor final, o embarque total terá um valor de 15.932.000 pesos. Sobre o valor de cada quilo (\$569), o peso do custo de transporte é de \$15,99, o que equivale a 2,81% do valor final.

No caso hipotético de haver um aumento de 20% no preço do combustível, a incidência do custo de transporte no preço total deveria ser de \$19,19, o que equivaleria a 3,37% do valor final do kg de embutidos frescos. ●



EL ESLABÓN
QUE CONECTA
LA CADENA
PRODUCTIVA



FPT Fundación Profesional
para el Transporte

Sánchez de Bustamante 54
(1173) Buenos Aires - Argentina
FADEEAC.ORG.AR

EN ARGENTINA, LOS COSTOS AUMENTARON 9,18% EN MARZO Y ACUMULAN EL 20% EN EL PRIMER TRIMESTRE

NA ARGENTINA, CUSTOS AUMENTARAM 9,18% EM MARÇO E ACUMULAM 20% NO PRIMEIRO TRIMESTRE

El combustible, principal insumo del sector, se incrementó significativamente en marzo luego de la fuerte suba en febrero, en un marco de precios internacionales muy elevados y fuertes tensiones, asimismo, en el mercado mundial.

Con el incremento de marzo, la variación acumulada alcanza casi el 20% en el primer trimestre (19,85%), y se ubica en 54% en los últimos doce meses.

Si bien no es generalizado, en varias regiones productivas del país, el agro en particular, se vienen registrando situaciones de menor disponibilidad de gasoil, así como también cupos y topes para la carga, generando importantes sobrecostos en el Combustible.

La aceleración de los costos de transportar mercadería en el país continúa en línea con la alta inflación general.

Os combustíveis, principal insumo do setor, aumentaram significativamente em março após a forte alta em fevereiro, em um quadro de preços internacionais muito elevados e fortes tensões, também, no mercado mundial.

Com o aumento de março, a variação acumulada chega a quase 20% no primeiro trimestre (19,85%), e fica em 54% nos últimos doze meses.

Embora não seja generalizado, em várias regiões produtivas do país, principalmente na agricultura, têm-se registado situações de menor disponibilidade de gasóleo, bem como quotas e limites de carga, gerando derrapagens significativas nos custos dos combustíveis.

A aceleração dos custos de transporte de mercadorias no país segue em linha com a alta da inflação geral.

CAPACITATE PARA CONSTRUIR EL TRANSPORTE DEL MAÑANA

FORMACIÓN PERMANENTE
EN TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

Ruta N°9 KM 58
Colectora Este, Belén de Escobar
Provincia de Buenos Aires
011 4860-7750 • FPT.ORG.AR



FPT

Fundación Profesional
para el Transporte

El Índice de Costos de Transporte elaborado por FADEEAC (Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas) exhibió en marzo un marcado incremento de 9,18% -tras la suba de 7,16% en febrero-, y luego de también registrar en el año 2021 un aumento acumulado de 49% -el segundo más alto de los últimos veinte años-

El mes de marzo marca el incremento mensual del Índice de Costos más elevado en 3 años y medio, en un contexto económico caracterizado por una importante aceleración de la inflación minorista y mayorista en el país en la primera parte del año.

Con el incremento de marzo la variación acumulada alcanza casi el 20% en el primer trimestre (19,85%), y se ubica en 54% en los últimos doce meses, luego de cerrar el año 2021 en 49%, y tras los considerables aumentos de costos en 2018 (61,5%, récord) y 2019 (47%).

El alza acumulada en el primer trimestre de 2022 implica, asimismo, una diferencia de más de 4 puntos por encima de la variación de costos de igual período del año anterior (15,6% - primer trimestre de 2021) y de posiblemente 5 puntos en relación a la inflación minorista.

Las subas tan marcadas en el Combustible y, en consecuencia, en los costos de la actividad implican una ampliación de la brecha en relación a la inflación minorista durante la primera parte del año. Esta diferencia posiblemente se amplíe a cinco puntos en el primer trimestre de 2022 (19,85% ICT vs. proyección IPC -inflación minorista- 15%).

El estudio, realizado por el Departamento de Estudios Económicos y Costos de FADEEAC, mide 11 rubros que impactan directamente en los costos de las empresas de transporte de cargas de todo el país, y es referencia en buena medida para la fijación o ajuste de las tarifas del sector.

En el mes de marzo, al igual que en febrero, la mayoría de los rubros mostraron fuertes subas. En primer término, se destaca en marzo un nuevo y significativo aumento del Combustible (12,7%) -tras el 10% de febrero-, abarcando tanto el segmento mayorista como minorista, y en un marco de precios récords y fuertes tensiones en el mercado internacional. Lubricantes, por su parte, se incrementó 7,5% luego de varios meses sin modificaciones.

En segundo lugar, sobresale el aumento del costo laboral, que surge del segundo tramo del convenio rubricado en junio de 2021, con su impacto directo en Personal-Conducción (9,43%) y en los rubros componentes relacionados Reparaciones (3,92%) y Gastos Generales (6,28%).

A continuación, los rubros relacionados con el equipo de transporte volvieron a traccionar sobre el Índice General. Seguros mostró la suba más elevada (17,6%) y Neumáticos, volvió a exhibir otro incremento (5,1%) -tras registrar el récord de aumento en 2021-. Finalmente, se registró una menor variación en Material Rodante (2,45%).

El resto de los rubros (Peaje, Patentes), con excepción del Costo Financiero (14,08%), no sufrieron modificaciones en relación con el mes anterior. ●

O Índice de Custos de Transporte elaborado pela FADEEAC (Federação Argentina de Entidades Empresarias de Transporte de Carga) mostrou um aumento acentuado de 9,18% em março -após a alta de 7,16% em fevereiro-, e depois de registrar também em 2021 um aumento acumulado de 49% -o segundo maior dos últimos vinte anos-

O mês de março marca a maior alta mensal do Índice de Custos em 3 anos e meio, em um contexto econômico caracterizado por uma significativa aceleração da inflação no varejo e no atacado no país na primeira parte do ano.

Com o aumento de março, a variação acumulada chega a quase 20% no primeiro trimestre (19,85%), e fica em 54% nos últimos doze meses, após fechar o ano de 2021 em 49%, e após os consideráveis aumentos de custos em 2018 (61,5%, recorde) e 2019 (47%).

O aumento acumulado no primeiro trimestre de 2022 também implica uma diferença de mais de 4 pontos acima da variação de custos do mesmo período do ano anterior (15,6% - primeiro trimestre de 2021) e possivelmente 5 pontos em relação à inflação do varejo.

Os aumentos acentuados nos Combustíveis e, conseqüentemente, nos custos da atividade implicam um alargamento do gap em relação à inflação do retalho durante a primeira parte do ano. Essa diferença possivelmente aumentará para cinco pontos no primeiro trimestre de 2022 (19,85% ICT vs. projeção IPC -inflação no varejo- 15%).

O estudo, realizado pelo Departamento de Estudos Econômicos e Custos da FADEEAC, mede 11 itens que impactam diretamente os custos das empresas de transporte de cargas em todo o país, e é referência em grande parte para a fixação ou reajuste das tarifas do setor.

No mês de março, assim como em fevereiro, a maioria dos itens apresentou fortes altas. Em primeiro lugar, destaca-se um novo e significativo aumento em Combustíveis (12,7%) em março -após 10% em fevereiro-, abrangendo tanto o segmento de atacado quanto o de varejo, e em um quadro de preços recordes e fortes tensões no mercado internacional. Os lubrificantes, por outro lado, aumentaram 7,5% após vários meses sem alterações.

Em segundo lugar, destaca-se o aumento dos custos com mão de obra, decorrente da segunda tranche do acordo assinado em junho de 2021, com impacto direto na Condução de Pessoal (9,43%) e nos itens componentes relacionados Reparaciones (3,92%) e Geral Despesas (6,28%).

Posteriormente, os itens relacionados a equipamentos de transporte voltaram a puxar o Índice Geral. Seguros apresentou o maior aumento (17,6%) e Pneus, novamente exibiu outro aumento (5,1%) depois de registrar o aumento recorde em 2021-. Por último, registrou-se uma menor variação no Material Circulante (2,45%).

Os demais itens (Pedágios, Patentes), com exceção do Custo Financeiro (14,08%), não sofreram modificações em relação ao mês anterior. ●



Head of Branch Office de
BBC-Chartering

Bob Kroger

HISTORIAS DE VIDA HISTÓRIAS DE VIDA

En realidad me llamo Roberto Kroger, me conocen por Bob. Mi padre vino de Hamburgo, mi madre de Belo Horizonte y yo nací en Río de Janeiro.

Tengo 40 años de profesión por más increíble que parezca. Comencé a fines de 1980 en la naviera Aliança, en la Avenida Venezuela nº 3 en Río de Janeiro. Trabajé allí y luego me enviaron a Alemania. En Alianza Europa me quedé por un año y cuando volví, a finales del '82 fui directo a San Pablo. Justo a esa edad, como carioca en San Pablo, fue muy difícil, debo decirte. Pero hoy puedo compartirte que estoy enamorado de San Pablo!

En los 40 años de navegación trabajé para otras empresas también y salté al otro lado de la mesa. Trabajé en Kuehne-Nagel, luego abrí mi propio Freight Forwarder, Brasil Projects, y luego volví para BBC. Por qué digo que "volví para BBC"?

Na verdade meu nome é Roberto Kroger, me conhecem por Bob. Meu pai veio de Hamburgo, minha mãe é de Belo Horizonte e eu nasci no Rio de Janeiro.

Tenho 40 anos de profissão por incrível que pareça. Comecei no final de 1980 na empresa de navegação Aliança, na Avenida Venezuela nº 3 no Rio de Janeiro. Trabalhei lá e depois me mandaram para a Alemanha. Fiquei um ano na Alianza Europa e quando voltei, no final de 82 fui direto para São Paulo. Só nessa idade, como carioca em São Paulo, foi muito difícil, devo dizer. Mas hoje posso compartilhar com vocês que sou apaixonada por San Pablo!

Nos 40 anos de vela trabalhei também para outras empresas e saltei para o outro lado da mesa. Trabalhei na Kuehne-Nagel, depois abri meu próprio Freight Forwarder, Brasil Projects, e depois voltei para a BBC. Por que digo que "voltei para a BBC"?



TIRAPU

Transporte de líquidos a granel



Cno. Carlos A. López 7871
Tel: (598) 2323 8824*
Montevideo - Uruguay

tirapu@tirapu.com.uy



Certificado N° 44/2017



www.tirapu.com.uy

“Hoy en día BBC es un “monstruo!”

Tiene aproximadamente 130 barcos, rodando por todo el mundo.”

“Hoje a BBC é um “monstro!”

Tem aproximadamente 130 navios, circulando por todo o mundo.”

En el año 2000 cerré una carga con BBC y quedaron impresionados porque nadie conseguía vender esas cargas en aquella época y ocurrió que cerramos un transformador de Siemens y allí fue que comenzamos nuestra “relación amorosa” con BBC. En esa época BBC tenía 14 barcos y ellos me preguntaron si no quería dejar la agencia para la cual trabajaba, Aquarius, que no existe más, y ser parte de BBC Chartering, entonces hice eso.

Cuando las personas hablan de Bob Kruger dentro de BBC, dicen “it was an inception in Brazil, with Bob Kruger” (fue un comienzo en Brasil, con Bob Kruger) y yo tengo mucho orgullo de esto.

Como contaba, luego de trabajar en KN, como Gerente de Proyectos, abrimos con el equipo un pequeño Freight Forwarder especializado en Carga Proyecto, hasta 2013. Luego volví para BBC Chartering y sigo aquí desde entonces. Hoy en día BBC es un “monstruo!” Tiene aproximadamente 130 barcos, rodando por todo el mundo. Fue muy interesante salir de una BBC con 14 barcos y entrar en una BBC con 120/ 130 barcos.

No ano 2000 fechei uma carga com a BBC e eles ficaram impressionados porque ninguém conseguia vender aquelas cargas naquela época e aconteceu que fechamos um transformador Siemens e foi aí que começamos nossa “relação amorosa” com a BBC. Naquela época a BBC tinha 14 barcos e eles me perguntaram se eu não queria deixar a agência onde trabalhava, Aquarius, que não existe mais, e fazer parte da BBC Chartering, então eu fiz isso.

Quando as pessoas falam sobre Bob Kruger dentro da BBC, elas dizem “it was an inception in Brazil, with Bob Kruger” (foi um começo no Brasil, com Bob Kruger) e eu tenho muito orgulho disso.

Como ia dizendo, depois de trabalhar na KN, como Gerente de Projetos, abrimos um pequeno Freight Forwarder especializado em Carga de Projetos com a equipe, até 2013. Depois voltei para a BBC Chartering e estou aqui desde então. Hoje a BBC é um “monstro!” Tem aproximadamente 130 navios, circulando por todo o mundo. Foi muito interessante sair de uma BBC com 14 barcos e entrar numa BBC com 120/130 barcos.



Asegurá tu distribución con logística de primera

Hg Logística cuenta con 32 años de experiencia en transporte y distribución de productos de consumo masivo, cargas generales refrigeradas, cargas IMO y transporte de pasajeros enfocados en las empresas con excelencia por todo el país y el Mercosur.

HG
LOGÍSTICA Y LEASING

Tel: (+59521) 672489
Cel.: (+595981) 520201
hg@hglogistica.com
www.hglogistica.com

Ybyturuзу esq. Máximo Caballero
Asunción - Paraguay



Nosotros solo transportamos la carga, así mismo, la carga de proyecto son cargas de alto valor agregado. Tenemos que tomar mucho cuidado al amarrarla, tenerla segura, y de la misma forma descargar con cuidado.

La primera vez que vi un transformador siendo cargado, estaba frente a uno de 120 toneladas. Para cargarlo, el barco necesitó una hora y media más o menos. Todo hay que hacerlo muy lento porque hay que tener mucho cuidado. Cualquier balanceo extra, podemos decir que se puede perder la carga. Hace un "yo-yo" y golpea, con facilidad!

Si cargamos piezas de Oil & Gas, hay que tener muchísimo cuidado adicional por los riesgos. Tenemos 3 centros de ingeniería, uno en Singapur, otro en Alemania y otro en Houston. Preparamos el dossier de cómo la carga será transportada desde abajo de la grúa hasta la descarga en el punto final. Es muy detallado. Todo es grande, y todo es muy delicado. Por eso si el transformador balancea, perdés el transformador así, en un "puff", en dos minutos todo se hace polvo.

Por eso digo que la misión de BBC es dar un servicio extremadamente competente y seguro para los embarcadores de carga proyecto de alto valor agregado. ●

Transportamos apenas a carga, da mesma forma, a carga do projeto é uma carga de alto valor agregado. Temos que ter muito cuidado para amarrá-lo, mantê-lo seguro e também descarregá-lo com cuidado.

A primeira vez que vi um transformador sendo carregado, estava olhando para um transformador de 120 toneladas. Para carregá-lo, o navio precisou de mais ou menos uma hora e meia. Tudo tem que ser feito muito devagar porque você tem que ter muito cuidado. Qualquer balanço extra, podemos dizer que a carga pode ser perdida. Ele faz um "ioiô" e bate, com facilidade!

Se carregarmos peças de óleo e gás, devemos ter cuidado dobrado devido aos riscos. Temos 3 centros de engenharia, um em Cingapura, um na Alemanha e um em Houston. Elaboramos o dossiê de como a carga será transportada de debaixo do guindaste até a descarga no ponto final. É muito detalhado. Tudo é grande, e tudo é muito delicado. Por isso se o transformador balançar, você perde o transformador assim, num "puff", em dois minutos tudo vira pó.

Por isso digo que a missão da BBC é prestar um serviço extremamente competente e seguro para os embarcadores de cargas de projeto de alto valor agregado. ●

Visite
bbc-chartering.com

Sepa más sobre
Saiba mais sobre
Bob Kroger
y BBC Chartering.



Vea la Video
Entrevista completa
y la recomendación
de Bob al final.

Veja a entrevista em
vídeo completa e a
recomendação do
Bob no final



Responsable del área comercial
Alvaro Paleo Transportes

Martin Paleo Díaz

SIEMPRE BUSCANDO SER SUSTENTABLE SEMPRE BUSCANDO SER SUSTENTÁVEL

MARTÍN PALEO TIENE 42 AÑOS DE EDAD Y DESDE LOS 14 AÑOS ESTÁ VINCULADO AL TEMA TRANSPORTE. TRABAJABA LOS VERANOS, ESCOBA EN MANO Y CON UN ANDAMIO, RETIRANDO TELAS DE ARAÑA DE CADA RINCÓN DEL GALÓN ASÍ COMO LAVANDO LAS CISTERNAS POR DENTRO Y FUERA. UNA VEZ INGRESÓ A LA FACULTAD, HIZO SU EXPERIENCIA FUERA DE LA EMPRESA, MANTENIENDO UN DOBLE TRABAJO, RETORNANDO PARA TRABAJAR EN LA ADMINISTRACIÓN DE LA EMPRESA FAMILIAR, HASTA LAS 22HS E INCLUSO LOS FINES DE SEMANA.

A CONTINUACIÓN EL INTERCAMBIO MANTENIDO CON REVISTA PROTAGONISTA.

MARTÍN PALEO TEM 42 ANOS E DESDE OS 14 ESTÁ LIGADO À QUESTÃO DO TRANSPORTE. ELE TRABALHAVA NOS VERÕES, DE VASSOURA NA MÃO E COM UM ANDAIME, REMOVENDO TEIAS DE ARANHA DE TODOS OS CANTOS DO GALÃO E LAVANDO AS CISTERNAS POR DENTRO E POR FORA. ASSIM QUE ENTROU NA FACULDADE, FEZ SUA EXPERIÊNCIA FORA DA EMPRESA, MANTENDO UM EMPREGO DUPLO, VOLTANDO A TRABALHAR NA ADMINISTRAÇÃO DOS NEGÓCIOS DA FAMÍLIA, ATÉ AS 22H E ATÉ NOS FINAIS DE SEMANA.

SEGUE O INTERCÂMBIO REALIZADO COM A REVISTA PROTAGONISTA.

¿Desde cuando trabajas en Alvaro Paleo.?

A partir del 2006 cuando volví del viaje de ciencias económicas, me dediqué por completo a la empresa, pues sentía que podía hacerle útil. En ese momento el nombre de la empresa era Paleo Hermanos. Optamos por separarnos y desde el 2007 somos Alvaro Paleo.

¿Qué le falta a la administración del transportista?

Le falta capacitación. Más de la mitad de las empresas de transporte uruguayas, son de dos o tres camiones, donde trabaja el padre, el hijo o el cuñado. Entonces como quien dice la mayoría, son empresas familiares.

Desde quando você trabalha na Alvaro Paleo?

A partir de 2006, quando voltei da viagem de ciências econômicas, me dediquei totalmente à empresa, porque senti que poderia torná-la útil. Naquela época o nome da empresa era Paleo Hermanos. Optamos por nos separar e desde 2007 somos Alvaro Paleo.

O que está faltando no gerenciamento de operadoras?

A falta de capacitação. Mais da metade das empresas de transporte uruguaias são de dois ou três caminhões, onde trabalha o pai, filho ou cunhado. Então, como a maioria diz, são empresas familiares.

En mi caso, el de mis hermanos, todos trabajamos fuera de la empresa. Supimos lo que es tener un jefe y vimos otras personas administrar otras empresas. Trabajamos en estudios contables y de escribanos, multinacionales, Abitab y hasta en una papelería.

Y toda esa experiencia con mis hermanos, la pudimos traer para acá.

¿Cómo transmiten esa experiencia a los nuevos integrantes?

Tenemos un sector de recursos humanos. Pues no es lo mismo tener una entrevista con un conductor, un administrativo o alguien para el taller.

Igualmente en todas las entrevistas disponemos de una a tres horas, donde le explicamos todo la experiencia que pasamos, los problemas que nos surgieron.

Para que la persona entienda exactamente lo bueno y lo malo.

Siempre le pedimos que lo consulte con la familia, sobre todo para el cargo de conductor para transporte internacional.

No meu caso, o dos meus irmãos, todos trabalhamos fora da empresa. Aprendemos o que é ter um chefe e vimos outras pessoas gerenciarem outras empresas. Atuamos em escritórios de contabilidade e de escribanos, multinacionais, Abitab e até em uma papeleria.

E toda essa experiência com meus irmãos, conseguimos trazer aqui.

Como você passa essa experiência para os novos membros?

Temos um setor de recursos humanos. Bem, não é o mesmo ter uma entrevista com um motorista, um administrador ou alguém da oficina.

Da mesma forma, em todas as entrevistas temos uma a três horas, onde explicamos tudo sobre a experiência que tivemos, os problemas que surgiram.

Para que a pessoa entenda exatamente o que é bom e o que é ruim.

Pedimos sempre que consulte a família, principalmente para a vaga de motorista para transporte internacional.

“Tenemos un sector de recursos humanos. Pues no es lo mismo tener una entrevista con un conductor, un administrativo o alguien para el taller.”

“Temos um setor de recursos humanos. Bem, não é o mesmo ter uma entrevista com um motorista, um administrador ou alguém da oficina.”

Guía Logística SPONSOR OFICIAL del POWER MEETING INTERNACIONAL

Consulta la Guía Logística online

GUÍA LOGÍSTICA Y DE COMERCIO EXTERIOR

DESCARGA GRATIS

PDF

FlippingBook

todologistica.com/guialogistica

Todologística & Comercio Exterior 360

Si tienes hijos chicos, estar alejado de la familia, más de una semana fuera de tu casa, aunque luego estos tres días o más, es un desafío.

Lo sabemos bien, pues nuestro padre trabajó como chofer, siendo la segunda generación en su momento, de la empresa creada por nuestro abuelo. Comunicándose a través de radio o de llamadas telefónicas.

¿Cuál es el aporte de valor de la empresa?

Queremos ser una empresa sustentable en el tiempo, líder en el mercado y referente en la región.

Por eso nuestras instalaciones brindan a nuestra gente, tanto del taller, del lavadero, así como a los conductores y administrativos, la mejor comodidad.

¿Y cómo ves el futuro?

Somos la segunda generación dentro de la nueva empresa que se creó en el 2007.

Pero si sumamos toda la trayectoria, podemos decir que somos la tercera generación.

Ya que la empresa madre la creó mi abuelo y tres hermanos.

Tengo 42 años y hermanos menores. Tenemos mucho más para "tirar del carro". Queremos hacer inversiones no solo por cinco años. Sino inversiones que el día de mañana podamos seguir desarrollando.

¿Qué nos puedes decir sobre la sustentabilidad?

Hemos invertido mucho en la parte de maquinaria nueva. Apostando a lo que es más amigable con el medio ambiente.

Si bien sabemos que los camiones contaminan, nosotros tenemos más de un 95% de la flota con todo euro cinco, que es lo más amigable con el medio ambiente.

Nosotros estamos certificados con la norma ISO 9001.

Estamos por certificarnos con la trinorma: calidad, salud ocupacional y medio ambiente.

Estamos en proceso de certificación con el Programa Cuidado Responsable de Medio Ambiente

Se você tem filhos pequenos, ficar longe da família, mais de uma semana longe de casa, embora depois desses três dias ou mais, é um desafio.

Conhecemo-lo bem, porque o nosso pai trabalhava como motorista, sendo na altura a segunda geração, da empresa criada pelo nosso avô. Comunicação via rádio ou telefone.

Qual é a contribuição de valor da empresa?

Queremos ser uma empresa sustentável ao longo do tempo, líder no mercado e referência na região.

É por isso que nossas instalações oferecem às nossas pessoas, tanto da oficina, da lavanderia, quanto aos motoristas e funcionários administrativos, o melhor conforto.

E como você vê o futuro?

Somos a segunda geração dentro da nova empresa que foi criada em 2007.

Mas se somarmos toda a trajetória, podemos dizer que somos a terceira geração.

Já que a empresa mãe foi criada pelo meu avô e três irmãos.

Tenho 42 anos e tenho irmãos mais novos. Temos muito mais para "puxar a onda". Queremos fazer investimentos não apenas por cinco anos. Mas investimentos que podemos continuar a desenvolver amanhã.

O que você pode nos dizer sobre sustentabilidade?

Investimos muito na nova parte de maquinário. Apostando no que é mais amigável ao ambiente.

Embora saibamos que os caminhões poluem, temos mais de 95% da frota com todos os cinco euros, que é o mais amigável ao ambiente.

Somos certificados com a norma ISO 9001.

Estamos prestes a nos certificar com o trinômio: qualidade, saúde ocupacional e meio ambiente.

Estamos em processo de certificação com o Programa de Cuidado Ambiental Responsável (PCRMA) da Asiqur. Bem como certificação de lavanderia.

“Queremos ser una empresa sustentable en el tiempo, líder en el mercado y referente en la región.”

Por eso nuestras instalaciones brindan a nuestra gente, tanto del taller, del lavadero, así como a los conductores y administrativos, la mejor comodidad.”

“Queremos ser uma empresa sustentável ao longo do tempo, líder no mercado e referência na região.”

É por isso que nossas instalações oferecem às nossas pessoas, tanto da oficina, da lavanderia, quanto aos motoristas e funcionários administrativos, o melhor conforto.”



alvaro | **PALEO**
TRANSPORTES

Una Familia Creando Camino

• TRANSPORTE

de líquidos a granel, contenedores, forestal, cargas en general y arrastre de cisternas específicas, tanto en el ámbito nacional como internacional; especializados en el transporte de Mercancías Peligrosas y Alimenticias

• LAVADERO Y SANITIZADO

lavadero y planta de tratamiento autorizado

• MANTENIMIENTO

ligero de unidades de terceros

+598 096114038

Cno. Carlos A. López 6480

visítanos en alvaropaleo.com



(PCRMA) de Asiqu. Así como certificación del lavadero.

Y también en proceso de certificación como operador económico calificado OEC.

¿Sobre las inversiones?

Hemos invertido mucho.

En el 2007 empezamos a invertir y crecer, en base a la gente que nos apoyó al principio, y a las cuales vamos a estar agradecidos de por vida.

En el 2012, empezamos a comprar nuestros primeros camiones por los bancos.

Y hoy nuestros socios son los bancos. Ellos son nuestros grandes aliados. Obviamente hay que ser muy prolijo, presentar los balances y recibir auditores externos.

Cumpliendo a los bancos, pudimos hacer el predio, así como la renovación y crecimiento de la flota.

E também em processo de certificação como operador econômico qualificado OEC.

Sobre investimentos?

Temos investido muito.

Em 2007 começamos a investir e crescer, com base nas pessoas que nos apoiaram no início e a quem seremos gratos por toda a vida.

Em 2012, começamos a comprar nossos primeiros caminhões por meio de bancos.

E hoje nossos parceiros são os bancos. Eles são nossos grandes aliados. Obviamente você tem que ser muito arrumado, apresentar os saldos e receber auditorias externas.

Cumprindo com os bancos, conseguimos construir o imóvel, bem como a renovação e crescimento da frota.

“Si bien nuestros aliados estratégicos son nuestros clientes, en el tema inversiones nuestros aliados estratégicos, nuestros socios son los bancos.”

“Embora nossos aliados estratégicos sejam nossos clientes, em matéria de investimentos, nossos aliados estratégicos, nossos parceiros são os bancos.”

Si bien nuestros aliados estratégicos son nuestros clientes, en el tema inversiones nuestros aliados estratégicos, nuestros socios son los bancos.

¿Qué nos puedes decir sobre el cliente?.

Ojalá el cliente pudiera ver todo el valor que tiene una instalación modelo certificada y una flota renovada y certificada. Pero lamentablemente muchos de los clientes se fijan exclusivamente en el precio. En licitaciones del estado, hemos perdido por precio.

Gracias a Dios hay clientes que nos sorprenden.

Por ejemplo, antes trabajábamos un cliente en líquidos, después lo empezamos a trabajar con carga seca y posteriormente lo estamos trabajando también con contenedores.

Este cliente nos dijo, que tenemos una cotización más cara que la que él tenía, pero prefiere trabajar con nosotros por tranquilidad y por seguridad.

Esas son las grandes satisfacciones que nos dan y que confirman que vamos por buen camino. ●

Embora nossos aliados estratégicos sejam nossos clientes, em matéria de investimentos, nossos aliados estratégicos, nossos parceiros são os bancos.

O que você pode nos dizer sobre o cliente?

Eu gostaria que o cliente pudesse ver todo o valor de uma instalação modelo certificada e uma frota reformada e certificada. Mas, infelizmente, muitos dos clientes olham exclusivamente para o preço. Nas licitações estaduais, perdemos em preço.

Graças a Deus existem clientes que nos surpreendem.

Por exemplo, antes trabalhávamos com um cliente em líquidos, depois começamos a trabalhar com carga seca e depois estamos trabalhando também com contêineres.

Este cliente nos disse que temos um orçamento mais caro do que o que ele tinha, mas ele prefere trabalhar conosco por tranquilidade e segurança.

Essas são as grandes satisfações que nos dão e que confirmam que estamos no caminho certo. ●

“Ojalá el cliente pudiera ver todo el valor que tiene una instalación modelo certificada y una flota renovada y certificada.”

“Eu gostaria que o cliente pudesse ver todo o valor de uma instalação modelo certificada e uma frota reformada e certificada.”




**TRANSPORTE RODOVIÁRIO NO BRASIL
PARA CARGAS DE IMPORTAÇÃO
E EXPORTAÇÃO**

**TRANSPORTE TERRESTRE EN BRASIL
PARA CARGAS DE IMPORTACIÓN
Y EXPORTACIÓN**

BRAMORIM
EM MOVIMENTO COM OS SEUS NEGÓCIOS

**Em Movimento
com os seus Negócios**

atendimento@bramorim.com.br

Fale Conosco pelo WhatsApp  +55 11 97466-2819

www.bramorim.com.br



Directora Agencia Sallustro Paraguay

Cecilia Sallustro

AGENCIA SALLUSTRO, PUEDE AGÊNCIA SALLUSTRO, PODE

ENTREVISTA EXCLUSIVA CON CECILIA SALLUSTRO, UNA DE LAS MUJERES CON MÁS EXPERIENCIA EN EL SECTOR LOGÍSTICO DE PARAGUAY.

ENTREVISTA EXCLUSIVA COM CECILIA SALLUSTRO, UMA DAS MULHERES MAIS EXPERIENTES NO SETOR DE LOGÍSTICA DO PARAGUAI.

El país ha diversificado su matriz productiva y tanto la maquila como la producción primaria, generan fuertes ingresos a la economía. ¿De qué manera desde su rol de Despacho Aduanero, la Agencia Sallustro logra acompañar este proceso de comercio exterior?

Nosotros acompañamos el proceso desde el “análisis de posibilidades de inversión” en nuestro país, de tal manera que la/s persona/s o empresa interesada conozcan todas las cargas impositivas, detalles de costos que por ser un país mediterráneo no se conocen.

También es muy importante conocer cuáles son los requisitos necesarios para la importación a Paraguay, nos referimos a registros sanitarios, permisos, autorizaciones, registro de firma en las diferentes instituciones públicas relacionadas al rubro de importación.

Y este apoyo se da por nuestra permanente capacitación, actualización y conocimiento de las normativas legales, experiencias, relacionamiento con las autoridades; lo que nos permite dar un amplio panorama de la situación de la realidad en Paraguay.

¿De qué manera han tenido que adaptar su asesoría para que se ajuste a estos tiempos donde la pandemia aún está latente?

Hemos re-adaptado todos los sistemas y procesos en la Agencia, con la tecnología y los ambientes de trabajo virtuales, por supuesto esto conlleva al cambio en cadena de todos los afectados (clientes, socios comerciales, proveedores, etc.)

O país diversificou sua matriz produtiva e tanto a maquila quanto a produção primária geram fortes receitas para a economia. De que forma, a partir de sua função de Alfândega, a Agência Sallustro consegue acompanhar esse processo de comércio exterior?

Acompanhamos o processo a partir da “análise de possibilidades de investimento” no nosso país, de forma a que o(s) interessado(s) ou empresa interessada conheça todos os encargos fiscais, pormenores de custos que, sendo um país mediterrânico, não são conhecidos.

Também é muito importante saber quais são os requisitos necessários para importar para o Paraguai, nos referimos a registros de saúde, alvarás, autorizações, registro de assinatura nas diferentes instituições públicas relacionadas à categoria de importação.

E esse suporte se dá pela nossa permanente capacitação, atualização e conhecimento das normas legais, experiências, relacionamento com as autoridades; o que nos permite dar uma visão ampla da situação atual no Paraguai.

Como você teve que adaptar seus conselhos para se adequar a esses tempos em que a pandemia ainda está latente?

Readaptamos todos os sistemas e processos da Agência, com tecnologia e ambientes virtuais de trabalho, claro que isso levou a uma mudança na cadeia de todos os afetados (clientes, parceiros de negócios, fornecedores, etc.)

Con la Pandemia Covid-19 y sus restricciones de contacto nos encontramos con el desafío de implementar las herramientas y actualizaciones necesarias en nuestros procedimientos; por ejemplo: todos los pagos vía home banking/ transferencias bancarias, procedimientos, análisis de nuevas opciones de trabajo, nuevas formas de control, lo que nos trajo aprendizaje a todos.

Fue un desafío en múltiples sentidos, porque tuvo replica en la forma de trabajar también de cada cliente, con sus directivos y encargados de pagos, hacerles entender y valorar los beneficios de esta nueva forma de trabajo, lo que consolido los procesos de implementación, y que hoy podemos decir que logramos adaptarnos a estos cambios que constituyen toda una estructura moderna y a la cual debemos enfocarnos porque esto solo tiene avances hacia prácticas a nivel global.

Ya que muchos empresarios que forman parte de nuestra comunidad de lectores en toda Hispanoamérica nos han manifestado que Paraguay es realmente un sitio que llama la atención para invertir, la pregunta que nos hacen es si el proceso para llevar a cabo esta acción es más bien simple o complejo. ¿Cómo vuestra firma ayuda a posibles inversores a poder finalmente establecerse en el país y que tan burocrático es, según su visión, el estado paraguayo a la hora de permitir la llegada de capitales extranjeros?

Les acompañamos en el proceso que implica la llegada al país. En estos casos, trabajamos con asesores jurídicos, contables, regentes, y todo aquel que brinde servicios que requiere el interesado. Recibimos muchos contactos de empresas que quieren establecerse en Paraguay.

Dependiendo del rubro es más o menos burocrático.

Ej: rubro maquinaria, vehículos no tiene tanta burocracia para llegar a la importación de los productos.

Cuando se trata de alimentos, medicamentos, domisanitarios, el proceso es más burocrático. La diferencia recae en que estos rubros requieren registros sanitarios para su debida importación. En estos casos, trabajamos muy de cerca con todas las instituciones públicas involucradas para lograr la mejora continua en todos los procesos internos en cada una de ellas. Conformamos mesa de trabajo público-privada.

Com a Pandemia Covid-19 e suas restrições de contato, nos deparamos com o desafio de implementar as ferramentas e atualizações necessárias em nossos procedimentos; por exemplo: todos os pagamentos via home banking/ transferência bancária, procedimentos, análise de novas opções de trabalho, novas formas de controle, que trouxeram aprendizado para todos nós.

Foi um desafio em vários sentidos, pois foi replicado na forma de trabalhar de cada cliente, com seus diretores e gerentes de pagamento, fazendo com que eles entendessem e valorizassem os benefícios dessa nova forma de trabalhar, que consolidou os processos de implantação, e que hoje podemos dizer que conseguimos nos adaptar a essas mudanças que constituem toda uma estrutura moderna e nas quais devemos focar porque isso só tem avanços para práticas em nível global.

Como muitos empresários que fazem parte da nossa comunidade de leitores em toda a América Latina nos disseram que o Paraguai é realmente um lugar atraente para investir, a pergunta que nos fazem é se o processo para realizar essa ação é o bastante simples ou complexo. Como sua empresa ajuda potenciais investidores a finalmente se estabelecerem no país e quão burocrático é, segundo sua visão, o estado paraguaio quando se trata de permitir a entrada de capital estrangeiro?

Acompanhamo-los no processo que implica a chegada ao país. Nesses casos, trabalhamos com assessores jurídicos, contadores, regentes e qualquer pessoa que preste serviços solicitados pelo interessado. Recebemos muitos contatos de empresas que querem se estabelecer no Paraguai.

Dependendo do item, é mais ou menos burocrático.

Ex: categoria maquinaria, os veículos não possuem tanta burocracia para chegar na importação dos produtos.

Quando se trata de alimentação, remédios, saúde em casa, o processo é mais burocrático. A diferença é que esses itens exigem registros sanitários para a devida importação. Nesses casos, trabalhamos em estreita colaboração com todas as instituições públicas envolvidas para alcançar a melhoria contínua em todos os processos internos de cada uma delas. Formamos uma mesa de trabalho público-privada.

“Con la Pandemia Covid-19 y sus restricciones de contacto nos encontramos con el desafío de implementar las herramientas y actualizaciones necesarias en nuestros procedimientos; por ejemplo: todos los pagos vía home banking/ transferencias bancarias, procedimientos, análisis de nuevas opciones de trabajo, nuevas formas de control, lo que nos trajo aprendizaje a todos.”

“Com a Pandemia Covid-19 e suas restrições de contato, nos deparamos com o desafio de implementar as ferramentas e atualizações necessárias em nossos procedimentos; por exemplo: todos os pagamentos via home banking/ transferência bancária, procedimentos, análise de novas opções de trabalho, novas formas de controle, que trouxeram aprendizado para todos nós.”

“En los 72 años de existencia de la Agencia Sallustro, siendo parte de la segunda generación (y la tercera ya en proceso de formación), después de haber obtenido las certificaciones de OEA (Operador Económico Autorizado) e ISO9001:2015 en noviembre 2020 – hoy ya re-certificados de nuevo -, más que nunca vemos la necesidad de la profesionalización de los que conformamos la Agencia.”

“Nos 72 anos de existência da Agência Sallustro, fazendo parte da segunda geração (e a terceira já em formação), após ter obtido as certificações AEO (Operador Econômico Autorizado) e ISO9001:2015 em novembro de 2020 – hoje já recertificada novamente -, mais do que nunca vemos a necessidade da profissionalização de quem compõe a Agência.”

Ejemplo: En la mesa de trabajo, conformada por todos los gremios relacionados a DINAVIS (Dirección Nacional de Vigilancia Sanitaria), quien regula todos los registros sanitarios de medicamentos, domissanitarios, cosméticos, etc., se logró la donación de un sistema informático que ayuda a la digitalización de los procesos para las gestiones de todos los tramites por autogestión en DNVS. Dicho sistema hoy ya está funcionando en un alto porcentaje. En un segundo momento, esta plataforma se va a vincular con la de aduana para que en el momento de la solicitud de permiso de importación (por la plataforma de VUI), automáticamente el sistema corrobore la vigencia del registro sanitario y apruebe dicha solicitud. Hoy este proceso lleva aproximadamente 5 días hábiles para su aprobación.

Igual situación con INAN (Instituto Nacional de Alimentación y Nutrición) que regula rubro alimentos y bebidas. El sistema informático donado por el sector privado – SIGRA: Sistema Integrado de Gestión de Registros y Control de Alimentos - ya en funcionamiento, permite la carga y consulta permanente de todos los usuarios de una manera ágil.

Estos sistemas ayudaron en gran medida a la optimización de tiempos en cuanto a los procesos de registros sanitarios. Anteriormente se obtenían registros sanitarios en 8 a 12 meses mínimo. Hoy, se redujo a 3 meses aproximadamente.

Agencia Sallustro está en constante evolución, por lo que, agradeciendo su gentileza, nos gustaría preguntarle cuáles son los proyectos a mediano y largo plazo de su prestigiosa firma.

En los 72 años de existencia de la Agencia Sallustro, siendo parte de la segunda generación (y la tercera ya en proceso de formación), después de haber obtenido las certificaciones de OEA (Operador Económico Autorizado) e ISO9001:2015 en noviembre 2020 – hoy ya re-certificados de nuevo -, más que nunca vemos la necesidad de la profesionalización de los que conformamos la Agencia.

Estamos enfocados en formar a la nueva generación en todo lo que refiere a nuestro servicio con nuestras Políticas de Calidad, Ética y Seguridad, y Valores –Respeto, Honestidad, Integridad, Lealtad, Responsabilidad- que son los pilares en los que basamos nuestra tarea. Con esto, nos enfocamos al futuro con personas capacitadas, conocedoras de su tarea apuntando a la excelencia del servicio, y por sobre todo con “la camiseta de la Agencia puesta”

Exemplo: Na mesa de trabalho, formada por todos os sindicatos vinculados à DINAVIS (Diretoria Nacional de Vigilância Sanitária), que regulamenta todos os registros sanitários de medicamentos, domissanitários, cosméticos, etc., conseguiu-se a doação de um sistema informatizado que auxilia à digitalização dos processos para a gestão de todos os procedimentos por autogestão no DNVS. Este sistema já está funcionando hoje em alta porcentagem. Em um segundo momento, esta plataforma será vinculada à plataforma alfandegária para que no momento da solicitação da licença de importação (através da plataforma VUI), o sistema automaticamente comprove a validade do registro sanitário e aprove a referida solicitação. Hoje esse processo leva aproximadamente 5 dias úteis para aprovação.

A mesma situação ocorre com o INAN (Instituto Nacional de Alimentação e Nutrição) que regulamenta a categoria de alimentos e bebidas. O sistema informático doado pela iniciativa privada – SIGRA: Sistema Integrado de Gestão de Registos e Controlo Alimentar – já em funcionamento, permite o carregamento e consulta permanente de todos os utilizadores de forma ágil.

Esses sistemas ajudaram muito a otimizar o tempo em termos de processos de registro de saúde. Anteriormente, os registros sanitários eram obtidos em no mínimo 8 a 12 meses. Hoje, foi reduzido para aproximadamente 3 meses.

A Agência Sallustro está em constante evolução, por isso, agradecendo sua gentileza, gostaríamos de perguntar quais são os projetos de médio e longo prazo de sua prestigiosa empresa.

Nos 72 anos de existência da Agência Sallustro, fazendo parte da segunda geração (e a terceira já em formação), após ter obtido as certificações AEO (Operador Econômico Autorizado) e ISO9001:2015 em novembro de 2020 – hoje já recertificada novamente -, mais do que nunca vemos a necessidade da profissionalização de quem compõe a Agência.

Estamos focados em treinar a nova geração em tudo relacionado ao nosso serviço com nossas Políticas de Qualidade, Ética e Segurança, e Valores - Respeito, Honestidade, Integridade, Lealdade, Responsabilidade - que são os pilares sobre os quais baseamos nosso trabalho. Com isso, focamos no futuro com pessoas capacitadas, conhecedoras de sua tarefa, visando a excelência no atendimento, e acima de tudo com “a camisa vestida da Agência”



“Con las Certificaciones OEA e ISO9001:2015, obtuvimos el primer puesto en la categoría LOGÍSTICA – subcategoría AGENCIA ADUANERA – premio otorgado por la Cámara de Anunciantes del Paraguay – CAP – en la 1ra Edición del Ranking de Marcas de Empresas 2021 (premio que nos tomó por sorpresa sinceramente), nos impulsan a seguir avanzando en el camino de las buenas prácticas.”

“Com as Certificações OAS e ISO9001:2015, obtivemos o primeiro lugar na categoria LOGÍSTICA - subcategoría AGÊNCIA ADUANEIRA - prêmio concedido pela Câmara de Anunciantes do Paraguai - CAP - na 1ª Edição do Ranking de Marcas Empresariais 2021 (prêmio que nos levou sinceramente de surpresa), nos incentivam a continuar avançando no caminho das boas práticas.”

En este sentido, aplicamos el trabajo en equipo con mejoras continuas, aplicando nuevas tecnologías que nos ayudan a la eficiencia en los procesos y así poder proyectar el camino de la Agencia hacia sus 100 años de vida – compromiso asumido por la tercera generación (mis hijos) con mi padre (+) fundador de la Agencia – hace más de 7 décadas.

Con las Certificaciones OEA e ISO9001:2015, obtuvimos el primer puesto en la categoría LOGÍSTICA – subcategoría AGENCIA ADUANERA – premio otorgado por la Cámara de Anunciantes del Paraguay – CAP – en la 1ra Edición del Ranking de Marcas de Empresas 2021 (premio que nos tomó por sorpresa sinceramente), nos impulsan a seguir avanzando en el camino de las buenas prácticas.

Empezamos el año 2021 el proceso de Certificar Compliance, porque estamos seguros que lo podemos lograr. El único camino que vemos desde la Agencia Sallustro es el camino de lo legal y de lo correcto, aquí demostramos a clientes, amigos, socios y al país entero, ¡que se puede cumplir con todas las exigencias nacionales e internacionales y que eso es rentable para todos! ●

Nesse sentido, aplicamos o trabalho em equipe com melhorias contínuas, aplicando novas tecnologias que nos ajudam a processar eficiência e assim poder projetar o caminho da Agência rumo aos seus 100 anos de vida - compromisso assumido pela terceira geração (meus filhos) com meu pai (+) fundador da Agência – há mais de 7 décadas.

Com as Certificações OAS e ISO9001:2015, obtivemos o primeiro lugar na categoria LOGÍSTICA - subcategoría AGÊNCIA ADUANEIRA - prêmio concedido pela Câmara de Anunciantes do Paraguai - CAP - na 1ª Edição do Ranking de Marcas Empresariais 2021 (prêmio que nos levou sinceramente de surpresa), nos incentivam a continuar avançando no caminho das boas práticas.

Iniciamos o processo de Certificar Conformidade em 2021, porque temos certeza de que podemos alcançá-lo. O único caminho que vemos da Agência Sallustro é o caminho do que é legal e do que é correto, aqui demonstramos para clientes, amigos, parceiros e todo o país, que é possível cumprir todos os requisitos nacionais e internacionais e que é rentável para todos! ●



FECOMERCIO SP | ES FAVORABLE REDUCIR EL IMPUESTO QUE SE COBRA SOBRE LOS FLETES

FECOMERCIO SP | É FAVORÁVEL À REDUÇÃO DE TRIBUTO COBRADO SOBRE FRETE

EL CAMBIO EN LAS TASAS AFRMM ES UNA GRAN NOTICIA PARA LOS IMPORTADORES.

ALTERAÇÃO NAS ALÍQUOTAS AFRMM É UMA ÓTIMA NOTÍCIA PARA IMPORTADORES.

La reducción de las tarifas del Flete Adicional para la Renovación de la Marina Mercante (AFRMM) es una gran noticia para las empresas importadoras brasileñas, que han enfrentado, en los últimos dos años, desafíos impuestos por la pandemia del covid-19, como la inestabilidad en el tipo de cambio, aumento de los precios de los fletes internacionales, falta de contenedores, etc.

A redução nas alíquotas do Adicional de Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) é uma ótima notícia para as empresas brasileiras importadoras, que têm enfrentado, nos últimos dois anos, desafios impostos pela pandemia de covid-19, como instabilidade cambial, aumento nos preços dos fretes internacionais, falta de contêineres etc.



Con la publicación de la Ley 14.301, de 2022, BR do Mar, las tarifas quedan así:

* 8% en navegación con escalas internacionales;

* 8% en cabotaje;

* 8% en la navegación fluvial y lacustre, cuando se transporten graneles sólidos y otras cargas en las regiones Norte y Nordeste;

* 40% en navegación fluvial y lacustre, cuando transporte graneles líquidos en las regiones Norte y Nordeste.

Antes de la publicación de la ley en el Boletín Oficial el 25 de marzo, la legislación establecía tarifas que variaban entre el 10%, 25% y hasta un 40% sobre el valor del flete, según la modalidad.

La Federación de Comercio de Bienes, Servicios y Turismo del Estado de São Paulo (FecomercioSP) acompañó y apoyó las medidas implementadas por el Ministerio de Economía para promover la apertura comercial.

Com a publicação da Lei 14.301, de 2022, a BR do Mar, as alíquotas passam a ser as seguintes:

** 8% na navegação de longo curso;*

** 8% na navegação de cabotagem;*

** 8% na navegação fluvial e lacustre, por ocasião do transporte de graneis sólidos e outras cargas nas regiões Norte e Nordeste;*

** 40% na navegação fluvial e lacustre, por ocasião do transporte de graneis líquidos na regiões Norte e Nordeste.*

Antes de a lei ser divulgada no Diário Oficial do dia 25 de março, a legislação previa alíquotas que variavam entre 10%, 25% e até 40% sobre o valor do frete, a depender da modalidade.

A Federação do Comércio de Bens, Serviços e Turismo do Estado de São Paulo (FecomercioSP) tem acompanhado e apoiado as medidas implementadas pelo Ministério da Economia no sentido de promover uma abertura comercial.



Para la Entidad, la reducción de las tarifas AFRMM es acertada, ya que esa es la forma de reducir el Costo Brasil, además de aumentar la productividad y competitividad del país. Así, se podrá beneficiar a los consumidores y al sector productivo para lograr un crecimiento económico sostenible en el largo plazo.

Beneficios

Según un estudio realizado por la Secretaría de Política Económica (SPE), del Ministerio de Economía, la reducción de la tasa AFRMM trae una serie de beneficios, tales como:

* facilitación de las importaciones, reduciendo el Costo Brasil y abaratando la producción nacional, lo que podría generar un impacto positivo del 0,2% en el Producto Bruto Interno (PIB);

* reducción del costo de vida doméstico, especialmente para los más pobres, a través de alimentos más baratos, con rebajas en el precio del combustible y gas para cocinar;

* la expectativa es que la reducción del AFRMM pueda reducir el precio de los alimentos básicos en al menos un 4%;

Para a Entidade, a redução das alíquotas do AFRMM é acertada, pois este é o caminho para reduzir o Custo Brasil, bem como aumentar a produtividade e competitividade do País. Assim, será possível beneficiar os consumidores e o setor produtivo para alcançar um crescimento econômico sustentável em longo prazo.

Benefícios

De acordo com estudo realizado pela Secretaria de Política Econômica (SPE), do Ministério da Economia, a redução da alíquota do AFRMM traz uma série de benefícios, como:

** Facilitação das importações, reduzindo o Custo Brasil e barateando a produção nacional podendo gerar um impacto positivo de 0,2% no Produto Interno Bruto (PIB);*

** Redução do custo de vida interno, em especial dos mais pobres, a partir do barateamento dos alimentos, com abatimentos sobre o preço de combustíveis e gás de cozinha;*

** Expectativa é que a redução do AFRMM possa reduzir o preço dos produtos da cesta básica em, pelo menos, 4%;*



* en un contexto de conflicto entre Ucrania y Rusia, la medida abaratará las importaciones de fertilizantes agrícolas.

* Num contexto de conflito entre Ucrânia e Rússia, a medida vai baratear a importação de fertilizantes agrícolas.

Dudas sobre el uso del impuesto

Questionamento sobre o uso do tributo

El AFRMM es un impuesto que grava el flete, establecido por el art. 1 del Decreto Ley 2.404/1987, y tiene por objeto atender la carga de la intervención de la Unión de apoyo al desarrollo de la marina mercante y de la industria de la construcción y reparación naval brasileña.

O AFRMM é um tributo cobrado sobre o frete, instituído pelo art. 1º do Decreto Lei 2.404/1987, e é destinado a atender aos encargos da intervenção da União no apoio ao desenvolvimento da marinha mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileiras.

A pesar de ser una fuente básica del Fondo de la Marina Mercante (FMM), el uso de los recursos es un punto de cuestionamiento en el sector, ya que sólo una pequeña porción de lo recaudado se destina al fin para el cual fue creado el impuesto. Datos del Ministerio de Infraestructura muestran que, en 2021, se recaudaron R\$ 13,5 mil millones con la AFRMM, un crecimiento del 139,9% - estimulado por el aumento de los precios de los fletes internacionales. En 2021, solo se invirtieron R\$ 214,1 millones en la financiación de proyectos de embarcaciones y nada en astilleros. ●

Apesar de constituir fonte básica do Fundo da Marinha Mercante (FMM), a utilização dos recursos é ponto de questionamento no setor, já que apenas uma pequena parcela do montante arrecadado é utilizada para a finalidade que o tributo foi criado. Dados do Ministério da Infraestrutura mostram que, em 2021, foram arrecadados R\$ 13,5 bilhões com o AFRMM, crescimento de 139,9% - estimulado pela alta dos preços dos fretes internacionais. Em 2021, apenas R\$ 214,1 milhões foram aplicados em financiamento de projetos de embarcações e nada em estaleiros. ●



Gerente de Legal
en Assekuransa
ARGENTINA

Dra María Laura Rosa Vilardo

ES VITAL TENER DOCUMENTADA LA INFORMACIÓN É VITAL TER INFORMAÇÕES DOCUMENTADAS

CON MUCHA EXPERIENCIA Y UN FUERTE ENFOQUE EN LO LEGAL, LAURA INGRESA A LA COMPAÑÍA EN SEPTIEMBRE DEL 2021. ANTERIORMENTE HABÍA TENIDO CONTACTOS CON ASSEKURANSA DESDE EL LADO ACADÉMICO POR LA PARTE DE TRANSPORTE Y TAMBIÉN DESDE EL LADO PROFESIONAL.

COM MUITA EXPERIÊNCIA E UMA FORTE APOSTA EM QUESTÕES JURÍDICAS, LAURA INGRESSA NA EMPRESA EM SETEMBRO DE 2021. JÁ TINHA TIDO CONTACTOS COM A ASSEKURANSA PELA VERTENTE ACADÉMICA DEVIDO À LIGAÇÃO COM O TRANSPORTE E DEPOIS PELA VERTENTE PROFISSIONAL.

¿Cómo es una semana de un gerente de legales en una compañía de seguros internacionales?

Sucede de todo. Tenemos todo tipo de desafíos.

Por un lado, la parte más conocida de una compañía es que pueda ocurrir algún siniestro o algún reclamo donde haya que intervenir desde lo legal. Ver si está bien planteado el reclamo, si corresponde y está dentro de los términos de la póliza. Eso es lo que uno entiende de la gerencia legal.

Pero hay un montón de aspectos, como son las previas a la emisión de la póliza. Asesorar a las distintas áreas para el funcionamiento de la compañía. Es algo muy abarcativo.

No solamente la parte de reclamos, desde un siniestro o por algún cobro.

Si bien los litigios nacionales presentan complicaciones ¿Qué dificultades agregan los negocios internacionales?

En el tema internacional, el gran desafío es saber qué sucede cuando alguna de las partes tiene alguna notificación en el extranjero.

Alguna prueba que haya que producir para el extranjero o que se produzca en el extranjero y tengan que traerla. Esos son los grandes desafíos, lograr que el proceso sea más eficaz y con más celeridad.

Como é uma semana para um gerente jurídico de uma seguradora internacional?

Acontece de tudo. Temos todos os tipos de desafios.

Por um lado, a parte mais conhecida de uma empresa é que um acidente ou reclamação pode ocorrer onde a intervenção legal é necessária. Veja se a reclamação está bem levantada, se corresponde e está dentro dos termos da apólice. É isso que se entende de gestão jurídica.

Mas há muitos aspectos, como os anteriores à emissão da apólice. Assessorar as diferentes áreas para o funcionamento da empresa. É algo muito abrangente, não se trata apenas de gestão de sinistros.

Embora o litígio nacional apresente complicações, que dificuldades os negócios internacionais acrescentam?

No contencioso internacional, o grande desafio é saber o que acontece quando uma das partes está domiciliada no exterior e deve ser feita alguma notificação, ou alguma prova que deve ser produzida no exterior ou que é produzida no exterior e eles têm que trazer. Esses são os grandes desafios, tornando o processo mais eficiente e rápido.

Uno tiene que tener en cuenta ciertos requisitos, sobre todo de la documentación que se va a traer, para que el juzgado la acepte y la apruebe. Por ejemplo, que no falte ningún requisito formal, como algún apostillado, algún sellado o que falte alguna traducción. Ésas son cuestiones que pueden suceder.

Lo mismo si tengo que hacer una notificación en el extranjero. Lo bueno es que en Argentina, con la pandemia, todo comenzó a ser más electrónico. Entonces enviar una cédula al extranjero, ahora se puede canalizar a través de un sistema electrónico, un expediente digital. Tanto en provincia como en capital se están implementando modos digitales de llegar al Ministerio de Relaciones Exteriores, que es quien lo envía finalmente. El uso de la firma digital lo hace todo mucho más expeditivo.

El desconocimiento en los negocios, se paga muy caro. ¿Cuáles son las cosas importantes en tu área que el lector debe tener presente?

Por ejemplo, quien va a comprar una propiedad tiene que asesorarse sobre el estado de los títulos en tu área cuáles son las cosas que deberían conocer los clientes e interiorizarse.

Cada cliente gestiona todo el negocio con la idea que salga todo bien. Pero si en el medio llega a aparecer algún inconveniente, lo fundamental es tener un backup de información documentada. Aquí en Argentina es muy importante la prueba documental.

Es relevante tener información respaldatoria de todo lo que sucedió.

No solamente los documentos del negocio en sí, sino también los correos electrónicos, los mensajes intercambiados. Si el día de mañana se llega a un litigio, o alguna negociación previa a perjudicar, esas pruebas son muy importantes.

Porque a uno, le da herramientas para poder asesorar e incluso mejorar su posición en una negociación.

¿Hay homogeneidad en la documentación en los diferentes países?

Salvo alguna cuestión reglamentaria de algún país. Como algún documento para presentar en aduana o alguna certificación. En general los documentos del transporte internacional de comercio internacional están homologados. Es muy difícil que haya una documentación específica para un país determinado.

Lo que puede suceder es diferencia en los formularios. La reglamentación interna de cada país indica que se vuelque la información en algún formulario en particular.

É preciso levar em conta alguns requisitos, principalmente a documentação que vai ser trazida, para que o tribunal aceite e aprove. Por exemplo, que não falem requisitos formais, como um documento apostilado, um selo, ou que falte uma tradução. São coisas que podem acontecer.

O mesmo se eu tiver que fazer uma notificação no exterior. O positivo é que na Argentina, com a pandemia, tudo relacionado à justiça foi digitalizado. Então envie um cartão para o exterior, agora ele pode ser canalizado pelo arquivo digital. Tanto nas províncias como na Cidade Autônoma estão a ser implementados sistemas que permitem o envio de documentos como cartas rogatórias ao Ministério dos Negócios Estrangeiros, que é a entidade que finalmente os envia para o exterior. O uso da assinatura digital tornou todo o processo muito mais ágil.

A ignorância nos negócios se paga muito caro. Quais são as coisas importantes em sua área que o leitor deve ter presente?

Cada cliente gere todo o negócio com a ideia de que tudo corre bem. Mas se algum inconveniente aparecer no meio, o fundamental é ter um backup das informações documentadas. Aqui na Argentina a evidência documental é muito importante.

É importante ter informações de apoio sobre tudo o que aconteceu na operação.

Não apenas os documentos comerciais em si, mas também os e-mails, as mensagens trocadas. Se amanhã houver um litígio, ou alguma negociação pré-judicial anterior, esses testes são muito importantes, pois nos dão ferramentas para poder assessorar e até melhorar a posição em uma negociação.

Existe homogeneidade na documentação nos diferentes países?

Exceto por qualquer questão regulatória em um país, como um documento para apresentar na alfândega ou alguma certificação. A maioria dos documentos de transporte internacional e comércio internacional são semelhantes e é muito difícil encontrar diferenças. O que pode acontecer é que haja alguma diferença nas formas exigidas pelos regulamentos internos de cada país.

Por isso é importante, em uma importação ou exportação, o papel do despachante para a liberação da mercadoria, e possuir todos os documentos correspondentes.

Por eso es importante, en una importación o exportación, la función del despachante para la liberación de la mercadería. Y que se cumplan todos los requisitos de presentación de los documentos correspondientes.

Nosotros vemos mucho en relación a las pólizas de caución en el transporte, los temas de certificados de origen. A nivel de aduana está todo un poco más homogeneizado con los códigos aduaneros, que son similares en todos los países. Son los mismos requisitos que se piden para cumplir la clasificación de la mercadería que se intenta ingresar a un país o egresar de un país. Están homogeneizados los documentos.

Puede que haya algunas diferencias en algunos otros aspectos o términos en los contratos que se utilizan.

Soy docente en la Universidad de Buenos Aires, en la materia Derecho Internacional Privado. Y siempre planteamos el caso del matrimonio. En Argentina, el matrimonio se constituye si es ante el oficial público. Pero en Grecia, el matrimonio puede constituirse ante una oficina religiosa. Entonces, si viene a Argentina alguien que se casó en Grecia: ¿está casado o no está casado.?

Lo mismo sucede en la documentación o en los términos que se utilizan en los contratos. Quizás en el extranjero tiene un significado que nosotros podemos llegar a encuadrar como un contrato. O es novedoso y totalmente distinto y no lo tenemos regulado. Estos son algunos de los problemas que pueden llegar a suceder cuando se trata de la negociación internacional y las contrataciones internacionales.

¿Puedes darnos algún ejemplo de complejo que te haya tocado?

Hay una situación bastante particular acá en Argentina que es la situación del operador logístico. Porque no hay una regulación específica. No hay una regulación de contrato, ni de las funciones que cumple el operador logístico.

Lo hacemos día a día, pero sin una regulación concreta. En otros países está regulado, pero en la Argentina no. Podríamos tomar esos ejemplos de regulación en otros países y analizarlos. Ver si nos conviene tomarlos o armar una nueva regulación. Lo que tenemos, es desde el lado de la doctrina, de la jurisprudencia. En definitiva, qué es lo que entienden los jueces. ●

Vemos muito em relação às apólices de fiança, com certificados de origem, documentação para entrar no país, entre outros. No nível aduaneiro, essa questão é homogeneizada com os códigos alfandegários, pois existem acordos internacionais sobre a classificação de mercadorias, por exemplo, ao tentar entrar ou sair de um país.

Podemos encontrar essas diferenças em alguns aspectos ou termos de um contrato internacional de venda de mercadorias.

Sou professor da Universidade de Buenos Aires, na área de Direito Internacional Privado. E sempre apresentamos aos alunos o caso de uma letra de câmbio. Este instrumento poderia ser diferente em outro país, como o conhecemos aqui na Argentina, porém ainda é uma letra de câmbio e terá efeitos em nosso país.

O mesmo vale para os termos usados nos contratos. Talvez no exterior esse documento tenha um alcance diferente do que podemos vir a enquadrar como contrato. Ou é novo e totalmente diferente e, portanto, não o temos regulamentado em nosso ordenamento jurídico. Esses são alguns dos problemas que podem ocorrer quando se trata de negociação internacional e contratação internacional, onde diferentes direitos se cruzam. Apesar disso, a verdade é que os casos são ínfimos, pois os contratos internacionais como o de transporte sempre tiveram documentos homogeneizados, caso contrário seria muito difícil realizar operações internacionais.

Você pode nos dar um exemplo complexo que tenha experimentado?

Há uma situação muito particular aqui na Argentina, que é a situação do operador logístico. Porque não há regulamentação específica desse contrato, nem das funções desempenhadas pelo operador logístico.

O operador logístico cumpre diversas funções no dia a dia, como se fossem um conjunto de contratos executados ao mesmo tempo, mas sem uma regulamentação específica que contemple suas particularidades. Em outros países é regulamentado, mas na Argentina não. Poderíamos pegar esses exemplos de regulamentação em outros países e analisá-los. Mas o que temos hoje na Argentina é a elaboração de doutrina e jurisprudência. Em suma, o que os juízes entendem por esse contrato específico. ●

“Por eso es importante, en una importación o exportación, la función del despachante para la liberación de la mercadería. Y que se cumplan todos los requisitos de presentación de los documentos correspondientes.”

“Por isso é importante, em uma importação ou exportação, o papel do despachante para a liberação da mercadoria. E que estejam cumpridos todos os requisitos para a apresentação dos documentos correspondentes.”



LA SOLUCIÓN PARA ESTAR **BIEN ASEGURADOS** TRANSPORTE DE MERCANCÍAS - CAUCIONES Y GARANTÍAS IATA.

www.assekuransa.com +54 11 52545254

SSN www.ssn.gov.ar
0800 666 8400
Calle Arce 1000 - CABA



Economista, escritor y mentor

Miguel Sainún Nozar

EL MEDIADOR O MEDIADOR

MIGUEL SAINÚN NOZAR, ECONOMISTA, ESCRITOR Y MENTOR, CON UNA MIRADA ESPECIAL SOBRE EL ROL DEL EMPRENDEDOR EN LA CONSTRUCCIÓN DEL FUTURO.

MIGUEL SAINÚN NOZAR, ECONOMISTA, ESCRITOR E MENTOR, COM UMA VISÃO ESPECIAL SOBRE O PAPEL DO EMPRESÁRIO NA CONSTRUÇÃO DO FUTURO.



Gigantescas fuerzas luchan por la supremacía global, en un mundo donde la única certeza es que todo debe cambiar. En el horizonte apenas perceptible de los tiempos venideros, la guerra inesperada entre Rusia y Ucrania añade nuevas e indeseables incertidumbres en el camino de la humanidad hacia la construcción de un futuro sin problemas y en armonía con los deseos de sus habitantes.

En la percepción de la mayoría de los analistas internacionales, el 23/02/2022 cuando Ucrania fue invadido, la Carta de las Naciones Unidas, la Constitución del Mundo, fue destrozada y sus principios más queridos violados por uno de los vencedores de la Segunda Guerra Mundial - Estados Unidos, China, Rusia, Francia y Reino Unido - que forman parte del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, máximo órgano de la organización, cuya principal misión es "velar por la paz, la seguridad y la armonía entre todas las naciones".

Forças gigantescas pugnam pela supremacia global, num mundo onde a única certeza é que tudo deve mudar. No horizonte apenas perceptível dos tempos que virão, a inesperada guerra entre Rússia e Ucrânia acrescenta novas e indesejáveis incertezas no caminho da humanidade para a construção de um futuro sem sobressaltos e em harmonia com os anseios de seus habitantes.

Na percepção da maioria dos analistas internacionais, em 23/02/2022 quando a Ucrânia foi invadida, a Carta das Nações Unidas, a Constituição do Mundo, foi rasgada e seus princípios mais caros violados por um dos vencedores da Segunda Guerra Mundial - Estados Unidos, China, Rússia, França e Reino Unido - que integram o Conselho de Segurança das Nações Unidas, órgão máximo do organismo, cuja missão principal é "velar pela paz, segurança e harmonia entre todas as nações".

Este principio básico fue ignorado por Rusia o, más bien, por su líder dictatorial el que, con un efecto cascada, de una forma u otra, voluntariamente o no, con mayor o menor intensidad, hace que todos sean afectados por este cataclismo en las relaciones entre naciones.

Peor aún: la historia enseña que las poblaciones más vulnerables pagarán la mayor parte de esta factura creada a la sombra de la insensatez humana.

En este convulso escenario, China irrumpe para sumarse a los esfuerzos de mediación de los principales líderes europeos que trabajan para el final del conflicto.

De hecho, el gigante asiático ha buscado mantenerse en una posición de neutralidad, solo enfatizando principios importantes para la coexistencia pacífica entre países, tales como la autonomía, el respeto a la integridad territorial y la resolución de conflictos a través de las negociaciones.

Esse princípio básico foi ignorado pela Rússia ou, melhor, por seu dirigente ditatorial o que, com efeito cascata, de um jeito ou de outro, querendo ou não, com maior ou menor intensidade, faz que todos sejam afetados por esse cataclismo nas relações entre as nações.

Pior ainda: A história ensina que as populações mais vulneráveis pagarão a maior parcela dessa fatura criada nas sombras da insensatez humana.

Nesse cenário conturbado, irrompe a China para somar-se aos esforços de mediação das principais lideranças da Europa que trabalham para o final do conflito.

Na verdade, o gigante asiático tem procurado manter-se numa posição de neutralidade, apenas enfatizando princípios importantes para a convivência pacífica entre os países, como autonomia, respeito à integridade territorial e a solução de conflitos mediante negociações.

“En este convulso escenario, China irrumpe para sumarse a los esfuerzos de mediación de los principales líderes europeos que trabajan para el final del conflicto.”

“Nesse cenário conturbado, irrompe a China para somar-se aos esforços de mediação das principais lideranças da Europa que trabalham para o final do conflito.”

Possum
CONSULTING

DIVISIÓN LOGÍSTICA:
Selección, Tercerización y Capacitación de personal.
En Possum entendemos que en todo proceso logístico hay un componente clave, las personas.

possum.com.uy
contacto@possum.com.uy

“En la actualidad, lejos de los años en que el país compartía con la India la triste condición de albergar al mayor número de pobres y hambrientos del planeta, hoy China asume un posición de liderazgo – es la 2da. economía más grande del mundo, solo superada por EE.UU.”

“No presente, longe dos anos que o país compartilhava com a Índia a triste condição de albergar o maior número de pobres e famintos do planeta, hoje a China assume uma posição de liderança – é a 2ª. maior economia do mundo, somente superada pelos EUA .”



Está claro que China tiene las credenciales para ejercer una influencia positiva y contribuir a el final de esta pesadilla, aunque sólo sea en el papel de “amigo unido por lazos indestructibles” en la expresión del presidente ruso en su último encuentro virtual con Xi Jinping, en diciembre/2021.

Pero también porque es uno de los países más poderosos del planeta, tanto desde el punto de vista económico, como militar, científico y tecnológico. No es posible olvidar que en las últimas cuatro décadas, China ha experimentado una transformación dramática y sustancial al pasar de una economía que obedecía a los principios del comunismo ortodoxo para una nueva fase llamada “socialista de mercado” con el objetivo de extraer lo mejor de ambos sistemas sin perder de vista la necesidad de mantener el equilibrio de fuerzas que hasta entonces se consideraban antagónicas y naturalmente excluyentes.

En la actualidad, lejos de los años en que el país compartía con la India la triste condición de albergar al mayor número de pobres y hambrientos del planeta, hoy China asume un posición de liderazgo – es la 2da. economía más grande del mundo, solo superada por EE.UU. – y no hay duda de que, de muchas maneras, ha afectado el equilibrio mundial imperante en el siglo XX e indiscutiblemente, haciendo que la balanza de producción de la riqueza se incline hacia Asia.

Entonces, no es difícil predecir que, con su habilidad milenaria, este buscando un papel en protagonista en este conflicto, una mano al volante para consolidar su importancia y poder,

É claro que a China tem credenciais para exercer uma influência positiva e contribuir para o fim desse pesadello, nem que mais não seja no papel de “amiga unida por laços indestrutíveis” na expressão do mandatário russo no seu último encontro virtual com Xi Jinping, em dezembro/2021.

Mas também porque é um dos países mais poderoso do planeta, tanto do ponto de vista econômico, como militar, científico e tecnológico. Não é possível esquecer que nas últimas quatro décadas, a China experimentou uma transformação dramática e substancial na medida em que passava de uma economia que obedecia aos princípios do comunismo ortodoxo para uma nova fase batizada de “socialista de mercado” com o objetivo de extrair o melhor de ambos os sistemas sem perder de vista a necessidade de manter o equilíbrio de forças que até então eram consideradas antagônicas e naturalmente excludentes.

No presente, longe dos anos que o país compartilhava com a Índia a triste condição de albergar o maior número de pobres e famintos do planeta, hoje a China assume uma posição de liderança – é a 2ª. maior economia do mundo, somente superada pelos EUA – e não há dúvidas de que, de várias maneiras, tem afetado o equilíbrio mundial vigente no Século XX e, de modo indiscutível, fazendo a balança da produção de riqueza pender para Ásia.

Então, não é difícil prever que, com sua habilidade milenar, está procurando um papel de protagonista nesse conflito, uma mão na roda para consolidar sua importância e poder entre os 500 milhões de aflitos habitantes do continente europeu.

entre los 500 millones de habitantes afligidos del continente europeo.

Los intereses económicos y geopolíticos de China se ejemplifican en su posición como principal exportador a la Unión Europea, donde en 2021 más de 4.400 trenes llevaron mercancías de las lejanas tierras del dragón.

Y no menos importante, donde también aparecen rutas imprescindibles del colosal proyecto chino "The Belt and Road Initiative", el sello distintivo del estilo impulsado por la globalización del gigante asiático, recordando y ampliando la mítica Ruta de la Seda que más de 1.000 años atrás era la principal vía de unión entre civilizaciones lejanas.

China quiere, como nadie, la paz en Europa. Porque eso significa negocios, de los cuales, como ningún otro país, puede extraer beneficios que consoliden su preeminencia mundial.

Ya veremos. Las enigmáticas sonrisas de los hijos del dragón, siempre esconden sorpresas. ●

Os interesses econômicos e geopolíticos da China são exemplificados na sua posição de principal exportador para a União Europeia, para onde transitaram em 2021 mais de 4.400 trens trazendo mercancias desde as distantes terras do dragão.

E não menos importante, onde também figuram rotas essenciais do colossal projeto chinês "The Belt and Road Initiative", a marca registrada do estilo de globalização impulsionado pelo gigante asiático, lembrando e ampliando a lendária Rota da Seda que mais de 1.000 anos atrás foi o principal caminho de união entre civilizações distantes.

A China quer, como ninguém, paz na Europa. Porque isso significa negócios dos quais, como nenhum outro país, pode extrair benefícios que consolidem sua preeminência global.

Veremos. Os sorrisos enigmáticos dos filhos do dragão sempre escondem surpresas. ●

"China quiere, como nadie, la paz en Europa. Porque eso significa negocios, de los cuales, como ningún otro país, puede extraer beneficios que consoliden su preeminencia mundial."

"A China quer, como ninguém, paz na Europa. Porque isso significa negócios dos quais, como nenhum outro país, pode extrair benefícios que consolidem sua preeminência global."

MAQSAT
SOLUCIONES IOT A MEDIDA

DESCARGUE LA APP Y OBTENGA SU DEMO GRATIS

- Siga el progreso de sus despachos
- Certifique la entrega por medio de foto y firma digital
- Genere la ruta más eficiente para el conductor
- Sepa en tiempo real el status de las entregas

OPTIMICE SUS COSTOS, SEA MÁS EFICIENTE Y MEJORE EL NIVEL DE SU SERVICIO
www.maqsat.com.uy



Manager
Tester Colombia SAS
Tester Smart SRL
(Argentina)

**Jorge Pablo
Dobrusky
D'Andrea**

¿CÓMO SE REALIZA UN BUEN TESTING DE SOFTWARE DE LOGÍSTICA?

COMO FAZER UM BOM TESTE DE SOFTWARE DE LOGÍSTICA?

SIN DUDA QUE REALIZAR UNA APLICACIÓN QUE RESUELVE PROBLEMAS ES GENIAL. PERO SI LA MISMA NO ESTÁ LO SUFICIENTEMENTE TESTEADA, ES POSIBLE QUE EN LUGAR DE DAR SOLUCIONES, COMPLIQUE LA EXISTENCIA DEL USUARIO. CONVERSAMOS CON JORGE PABLO DOBRUSKY D'ANDREA, MANAGER DE LAS COMPAÑÍAS TESTER COLOMBIA SAS Y TESTER SMART SRL (ARGENTINA), SOBRE ESTE INTERESANTE TEMA.

SEM DÚVIDA, FAZER UM APLICATIVO QUE RESOLVA PROBLEMAS É ÓTIMO. MAS SE NÃO FOR SUFICIENTEMENTE TESTADO, É POSSÍVEL QUE AO INVÉS DE FORNECER SOLUÇÕES, COMPLIQUE A EXISTÊNCIA DO USUÁRIO. CONVERSAMOS COM JORGE PABLO DOBRUSKY D'ANDREA, MANAGER DAS COMPANHIAS TESTER COLOMBIA SAS E TESTER SMART SRL (ARGENTINA), SOBRE ESTE INTERESSANTE TÓPICO.

¿Cuáles han sido para ti, las más vergonzosas fallas que recuerdes, en presentaciones públicas, por falta de testeo de un producto de software?

Todos recordamos el lanzamiento de Windows 98 en Abril del mismo año donde al conectar un scanner apareció la pantalla azul que paralizó a Bill Gates en el evento y luego, 24 años después, hace pocos días, en la presentación de Windows 11 se cortaba la transmisión del streaming del lanzamiento del sistema operativo por falla en sus servidores.

¿Cuáles han sido las fallas que han generado más pérdidas económicas por falta de testeo?

La falla del software de la NASA del Mariner 1, la caída de la red de AT&T, el efecto Y2K, los apagones eléctricos porque el software detecta una alarma inexistente, la pérdida de 500 millones de dólares en 45 minutos de la empresa Knight Capital y los más recientes, los tres accidentes mortales de los aviones Boeing 737 Max que ya lleva tres actualizaciones de software aprobados por la FAA.

En líneas generales, ¿cómo se realiza un buen testeo a un nuevo software?

Hoy cada nueva pieza de software que se construye interactúa con una o más piezas de software existentes, donde éstas no siempre están desarrolladas en la misma tecnología o con el mismo lenguaje.

Quais foram para você, as falhas mais embaraçosas que você lembra, em apresentações públicas, por falta de teste de um produto de software?

Todos nos lembramos do lançamento do Windows 98 em abril do mesmo ano onde ao conectar um scanner apareceu a tela azul que paralisou Bill Gates no evento e depois, 24 anos depois, há poucos dias, na apresentação do Windows 11 a transmissão foi cortado do streaming do lançamento do sistema operacional devido a uma falha em seus servidores.

Quais foram as falhas que mais geraram perdas econômicas por falta de testes?

A falha do software Mariner 1 da NASA, o crash da rede AT&T, o efeito Y2K, apagões elétricos porque o software detecta um alarme inexistente, a perda de 500 milhões de dólares em 45 minutos da empresa Knight Capital e o mais recente, os três acidentes fatais da aeronave Boeing 737 Max que já possui três atualizações de software aprovadas pela FAA.

Em termos gerais, como é feito um bom teste em um novo software?

Hoje, cada novo software construído interage com um ou mais softwares existentes, onde nem sempre são desenvolvidos na mesma tecnologia ou com a mesma linguagem.

Cada nuevo software debe pasar por un exhaustivo control de calidad en su "Software Factory", luego debe pasar el control de calidad en el momento de instalación en el cliente final, y luego, superar un aseguramiento de la calidad (QA) que sea integrador con que todo lo que esté conectado, con lo que está y estará interactuando y con todo lo que conviva en el ecosistema de aplicaciones y/o con otros softwares de tienen las compañías. Sin olvidarnos además de las pruebas de campo, que consisten en llevar al software a los lugares donde se va a usar para los dispositivos que fueron diseñados y con la conectividad que hay en el lugar o durante el recorrido que deberá hacer el software mientras procesa datos y envía información, ya que las pruebas de laboratorio (dispositivos en la Software Factory) no son completamente representativas.

El uso actual de emuladores y simuladores mitigan algunos errores de software, pero no todos. Los softwares no solo pueden contener defectos de fabricación en el código, sino también pueden tener errores de comunicación o errores en los valores que arrojan sus cálculos y así informar mal el espacio disponible en los almacenes, informar un inventario impreciso, etc. y que todo eso resulte en pérdidas en ventas por falta de mercadería cuando en realidad hay productos en stock que "duermen" en lugares del almacén que el software invisibiliza por error. ●

Cada novo software deve passar por um controle de qualidade exaustivo em sua "Fábrica de Software", depois deve passar pelo controle de qualidade no momento da instalação no cliente final, e depois passar por uma garantia de qualidade (QA) que seja integrativa com tudo que é conectado, com o que está e estará interagindo e com tudo que convive no ecossistema de aplicativos e/ou com outros softwares que as empresas possuem. Sem esquecer, além disso, os testes de campo, que consistem em levar o software aos locais onde será utilizado pelos dispositivos que foram projetados e com a conectividade existente no local ou durante o percurso que o software deve fazer enquanto processa dados e envia informações, pois os testes laboratoriais (dispositivos da Fábrica de Software) não são totalmente representativos.

O uso atual de emuladores e simuladores mitiga alguns bugs de software, mas não todos. O software não só pode conter defeitos de fabricação no código, como também pode ter erros de comunicação ou erros nos valores que seus cálculos lançam e assim desinformar o espaço disponível nos armazéns, informar um estoque impreciso, etc. e que tudo isso resulta em vendas perdidas por falta de mercadoria quando na realidade existem produtos em estoque que "dormem" em locais do armazém que o software por engano torna invisíveis. ●

ColorWorks®

MÁS COLOR, VALOR.

Imprimí tus etiquetas sin cantidades mínimas y con total flexibilidad.

Epson ColorWorks® C3500

Epson ColorWorks® C6000

Epson ColorWorks® C6500

Epson ColorWorks® C7500

COLORWORKS Impresoras de etiquetas a color

Tel: 0341 426-3322
 Tel: 011 5263-7778
 Tel: 011 3987-2853
 Tel: 011 4877-7100

www.epson.com.ar
 @epsonlatinoamerica
 @epsonlatin
 @epsonlatinoamerica
 @epsonlatinoamerica

EPSON®
EXCEED YOUR VISION

CONFERENCIA ONLINE GRATUITA
QUINTA-FEIRA / JUEVES 30 SETIEMBRE / SETEMBRO DE 2021

POWER MEETING INTERNACIONAL XXII TECNOLOGÍA

YouTube Live
LinkedIn
facebook

GOLD SPONSOR: SIMPAPEL
SILVER SPONSOR: SISCOM
BRONZE SPONSOR: EPSON, GUÍA LOGÍSTICA Y DE COMERCIO EXTERIOR, KENTUM, Possum

CO-FOUNDER AND BOARD MEMBER
MAGAYA CORPORATION
Jesús David Rodríguez
ESTADOS UNIDOS

RESPONSABLE DE OPERACIONES
POLAR DEVELOPMENTS
Rafael Moreno
ESPAÑA

CPO ALTO / CEO ALTO USA
Cristián López
MÉXICO

TECNOLOGÍA EN LA LOGÍSTICA: EL RETO DEL FUTURO

TECNOLOGIA NA LOGÍSTICA: O DESAFIO DO FUTURO

PONIENDO SIEMPRE ÉNFASIS EN QUIENES SON LOS PROTAGONISTAS EN NUESTRA ACTIVIDAD, TENEMOS HOY EL AGRADO DE HABLAR EN FORMA EXCLUSIVA CON JESÚS DAVID RODRÍGUEZ CO-FOUNDER AND BOARD MEMBER MAGAYA CORPORATION, RAFAEL MORENO RESPONSABLE DE OPERACIONES POLAR DEVELOPMENTS Y CRISTIÁN LÓPEZ CPO ALTO / CEO ALTO USA, VERDADEROS EXPERTOS QUE NOS DEJARON CONCEPTOS DE GRAN IMPORTANCIA EN ESTE DIÁLOGO EXCLUSIVO EN NUESTRO POWER MEETING INTERNACIONAL.

SEMPRE ENFATIZANDO QUEM SÃO OS PROTAGONISTAS EM NOSSA ATIVIDADE, HOJE TEMOS O PRAZER DE CONVERSAR EXCLUSIVAMENTE COM JESÚS DAVID RODRÍGUEZ CO-FOUNDER AND BOARD MEMBER MAGAYA CORPORATION, RAFAEL MORENO RESPONSÁVEL DE OPERAÇÕES DA POLAR DEVELOPMENTS E CRISTIÁN LÓPEZ CPO ALTO / CEO ALTO USA, VERDADEIROS ESPECIALISTAS QUE NOS DEIXARAM CONCEITOS DE GRANDE IMPORTÂNCIA NESTE DIÁLOGO EXCLUSIVO NO NOSSO POWER MEETING INTERNACIONAL.

¿Cuál es su formación y como ingresaron al mundo de la logística?

Qual é a sua formação e como entraram no mundo da logística?

Rodríguez - Primero gracias por la invitación a este interesante intercambio de ideas.

Rodríguez -Primeiramente, obrigado pelo convite para esta interessante troca de ideias.

Vengo del mundo de ingeniería, y formo parte de una empresa que se dedica a automatizar los procesos principalmente para cadenas logísticas internacionales.

Venho do mundo da engenharia e faço parte de uma empresa que se dedica a automatizar processos principalmente para cadeias logísticas internacionais.

He trabajado desde escribir códigos para los sistemas logísticos e implementar sistemas logísticos en diferentes países en diferentes regiones y sistemas de seis tomas de computación y todo tipo de sistemas que automatiza el proceso, aunque en estos últimos años ha sido todo un desafío el mantener el crecimiento de esta compañía.

Moreno - En mi caso, provengo del mundo industrial, más bien del diseño industrial, por lo que soy un entusiasta de los procesos industriales a nivel mecánico.

En nuestra trayectoria, nos hemos enfrentado siempre a una mejora de los procesos y creo que me podría describir como una persona que le gusta lo que hace, porque adoro el diseño industrial y el mejorar el día a día de las empresas.

A nivel logístico, con el tema de la pandemia y con la incertidumbre imperante a nivel mundial lo que al final nos interesa es ver dónde podemos llegar y qué nuevos mercados puedan requerir de nuestros servicios.

Trabalhei desde a escrita de códigos para sistemas logísticos e implementação de sistemas logísticos em diferentes países em diferentes regiões e sistemas de computador de seis tiros e todos os tipos de sistemas que automatizam o processo, embora nos últimos anos tenha sido um desafio manter o crescimento desta empresa.

Moreno - *No meu caso, venho do mundo industrial, mais do design industrial, por isso sou um entusiasta dos processos industriais a nível mecânico.*

Em nossa história, sempre enfrentamos a melhoria de processos e acho que você poderia me descrever como uma pessoa que gosta do que faz, pois adoro design industrial e aprimorar o dia a dia das empresas.

A nível logístico, com a questão da pandemia e a incerteza prevalecente a nível mundial, o que nos interessa, em última análise, é ver para onde podemos ir e que novos mercados podem exigir os nossos serviços.



Responsable de Operaciones
Polar Developments
ESPAÑA

Rafael Moreno

TU BANCO EN TU BOLSILLO 

LLEVÁ UNA SUCURSAL DE TU BANCO CONTIGO:
 hacé transferencias, solicitá préstamos, plazos fijos, pagá facturas y mucho más a través de

 brou.com.uy |  App eBROU

OCA
e-P A K

**Simplificamos la logística
de tu negocio online!**

Elegí la plataforma que potencia tus ventas

OCA ePak está diseñada para que Grandes Empresas, PyMES y Emprendedores gestionen y realicen sus envíos de eCommerce a todo el país.

También podés integrarte a nuestros servicios a través de las principales plataformas de eCommerce.

Conoce más en www.oca.com.ar

OCA
Las buenas noticias llegan



CPO ALTO / CEO ALTO US
MÉXICO

Cristián López

López - Muchas gracias en primera instancia por haberme invitado a este panel.

Soy el gerente general de la empresa Alto y un apasionado en el emprendimiento y la tecnología. Desde hace aproximadamente 5 años el dueño de esta compañía me invitó a participar de un ambicioso sueño de abrir quiera abrir una empresa americana en USA, que sabemos que no es nada fácil. Nuestra empresa tiene cuatro líneas de negocio siempre enfocadas en locker y en las soluciones digitales integrales.

¿Cuál considera es la mejor manera de optimizar tiempo y costo en logística?

Rodríguez - Si bien hay algunas herramientas y formas, quisiera referirme a la forma quizás más sencilla y más práctica de hacerlo. Cuando implementamos un sistema de informática muchas veces analizamos el alcance del beneficio y eficiencia que se le proveerá a la compañía, y nos hemos dado cuenta que el sistema sólo es efectivo si elimina o reduce una limitación actual en los procesos de nuestros clientes. Si no se revisan los procesos existentes y como la actualización trabaja en relación a lo que ya existen, no podrás obtener los beneficios al 100%, por lo que hay que adaptar un sistema informático que sea el que se ajuste a tu compañía tuya y revisar los procesos para que puedas obtener el mayor beneficio de este sistema.

¿Cuáles son los retos tecnológicos que la cadena logística debe superar?

Moreno - La verdad que es una excelente pregunta. Primero pensemos que en todo el mundo las empresas quieren vender un producto o servicio y que el usuario final esté satisfecho. Entonces, todo lo que conlleva esa cadena es un reto desde que se inicia el proceso de creación de un producto o propuesta de servicio sobre todo en la parte

Lopez - Muito obrigado em primeira instância por me convidar para este painel.

Sou o gerente geral da empresa Alto e apaixonado por empreendedorismo e tecnologia. Há cerca de 5 anos, o dono desta empresa me convidou para participar de um sonho ambicioso de abrir uma empresa americana nos EUA, que sabemos não ser nada fácil. Nossa empresa possui quatro linhas de negócios sempre focadas em locker e soluções digitais abrangentes.

Qual você considera ser a melhor forma de otimizar tempo e custo na logística?

Rodriguez - Embora existam algumas ferramentas e maneiras, gostaria de me referir à maneira talvez mais fácil e prática de fazê-lo. Quando implantamos um sistema de informação, muitas vezes analisamos o alcance do benefício e eficiência que será proporcionado à empresa, e percebemos que o sistema só é eficaz se eliminar ou reduzir uma limitação atual nos processos de nossos clientes. Se os processos existentes não forem revistos e como a atualização funcionar em relação ao que já existe, não conseguirá obter os benefícios 100%, pelo que terá de adaptar um sistema informático que seja o que se adequa à sua empresa e rever os processos para que possa obter o máximo benefício deste sistema.

Quais são os desafios tecnológicos que a cadeia logística deve superar?

Moreno - Essa é uma excelente pergunta.. Vamos primeiro pensar que empresas de todo o mundo querem vender um produto ou serviço e que o usuário final está satisfeito. Então, tudo o que essa cadeia envolve é um desafio desde o início do processo de criação de uma proposta de produto ou serviço, principalmente na parte de logística, especialmente com a questão da pandemia e com todas as intempéries nas diferentes partes do mundo.



CO-FOUNDER AND BOARD MEMBER
MAGAYA CORPORATIO
ESTADOS UNIDOS

Jesús David Rodríguez

logística, especialmente con el tema de la pandemia y con todas las inclemencias meteorológicas en las diferentes partes del mundo.

De hecho, el poder estar al día en todo momento y saber dónde está tu producto por el y poder garantizar esa cadena de suministro, implica una serie de tecnologías en acción.

Por eso, podemos mencionar como desafiante a la entrada de mercancías en diversos mercados, y en realidad lo único que hay que tener presente es que la digitalización es una realidad y no podemos esperar para implementarla. Hay que prepararse para lo nuevo, ya que la adaptación es la clave para subsistir hoy en un mercado cada vez más competitivo.

La clave será que tenemos que ser más eficientes recolectando la mayor cantidad de data, analizando y dar una buena base para que las empresas tomen las mejores decisiones

¿Piensa que será posible que la inteligencia artificial entre en breve a la actividad logística?

Moreno - Quisiera en ese punto, mencionar un problema muy grave que tenemos en la industria y es que hay mucha entrada de datos manual en nuestra logística. En perspectiva, se pierde mucho tiempo ingresando datos de documentos al sistema (por ejemplos en trámites aduaneros) cuando podría usarse una herramienta que sea accesible con el móvil con interpretación de lenguaje converso y del dato y ese dato inyectado al sistema.

Hoy se está trabajando en "sistemas económicos" donde simplemente por ejemplo escaneando una factura, la cadena logística en su conjunto reciba la información pertinente y se ultimen los detalles de cada eslabón.

Quiero mencionar además, una tendencia que agrupa varias tecnologías y es la tendencia de la digitalización del flete, base de la revolución que hubo en el e-commerce.

Es algo muy impresionante visto desde los ojos de 2 o 3 años en el pasado, el como es posible tener control haciendo la reservación del flete online o en el seguimiento del paquete/vehículo por ejemplo.

El tema es que, al final, las firmas que no se monten en el carro de la digitalización del flete va a ser difícil que sean competitivas en el mercado. ●

De fato, poder estar sempre atualizado e saber onde está seu produto para ele e poder garantir essa cadeia de suprimentos, implica em uma série de tecnologias em ação.

Por esta razão, podemos referir a entrada de mercadorias em vários mercados como desafiante, e na realidade a única coisa a ter em conta é que a digitalização é uma realidade e não podemos esperar para a implementar. É preciso se preparar para o novo, pois a adaptação é a chave para sobreviver hoje em um mercado cada vez mais competitivo.

A chave será que temos que ser mais eficientes coletando a maior quantidade de dados, analisando-os e fornecendo uma boa base para as empresas tomarem as melhores decisões.

Você acha que será possível que a inteligência artificial entre na atividade logística em breve?

Moreno - Neste ponto, gostaria de mencionar um problema muito sério que temos no setor e é que há muita entrada manual de dados em nossa logística. Em perspectiva, perde-se muito tempo inserindo dados de documentos no sistema (por exemplo em procedimentos alfandegários) quando uma ferramenta acessível com o celular poderia ser usada com interpretação do idioma convertido e dos dados e esses dados injetados no sistema.

Hoje estão trabalhando em "sistemas econômicos" onde simplesmente pela digitalização de uma nota fiscal, por exemplo, a cadeia logística como um todo recebe as informações pertinentes e os detalhes de cada elo são finalizados.

Também quero citar uma tendência que reúne várias tecnologias e é a tendência de digitalização do frete, base da revolução que ocorreu no e-commerce.

É algo muito impressionante visto aos olhos de 2 ou 3 anos no passado, como é possível ter o controle fazendo a reserva do frete online ou no rastreamento do pacote/veículo por exemplo.

A questão é que, no final das contas, as empresas que não entrarem na onda da digitalização de fretes terão dificuldade em ser competitivas no mercado. ●

<https://bit.ly/RP48-92>



IDEAS EN MOVIMIENTO

RADIO SHUTTLE

Sistema de almacenamiento automático, capaz de dar solución a instalaciones nuevas o existentes.



ALMACENAR CON EQUIPO ARTICULADO

Aumente hasta en un 50 % la capacidad, con Mayor Seguridad y Eficiencia

COMBILIFT
LIFTING INNOVATION

AISLE MASTER
LIFTING INNOVATION

VEHÍCULOS CARGA LARGA

También contamos con vehículos diseñados para cargas largas, operando con mayor seguridad y Eficiencia.

CONSULTORÍA LOGÍSTICA
Analizamos cada operación.

PREPARACIÓN DE PEDIDOS POR LUCES
Tecnología aplicada a la preparación de pedidos.

SISTEMA DE GESTIÓN DE ALMACÉN WMS
Herramienta amigable, sencilla y confiable.

SERVICIO POST-VENTA
Todos nuestros productos cuentan con el respaldo de nuestro equipo técnico y de repuestos.





PROTAGONISTAS ¿QUIÉN ES QUIÉN? PROTAGONISTAS QUEM É QUEM?

TE INVITAMOS A DISFRUTAR DEL PROGRAMA POWER MEETING Y CONOCER LAS RESPUESTAS DE ANDRÉS, IGNACIO Y PABLO A LAS PREGUNTAS DE LA AUDIENCIA.

CONVIDAMOS VOCÊ A DESFRUTAR DO PROGRAMA DE ENCONTRO DE POWER E OUVIR AS RESPOSTAS DE ANDRÉS, IGNACIO E PABLO ÀS PERGUNTAS DO PÚBLICO.



<https://bit.ly/RP48-94>



Vertical Marketing Lead

ZEBRA TECHNOLOGIES CORPORATION
LATAM

Ing. Andres Avila

Soy ingeniero y llevo bastantes años trabajando en temas logísticos relacionados con retail para América Latina. Soy el gerente de mercadeo de verticales para Latinoamérica en Zebra Technologies basado en Bogotá, Colombia.

En Zebra trabajamos durante más de 50 años proveyendo soluciones de visibilidad y de manejo de información conectando los mundos físico y digital a través de diferentes tecnologías como radiofrecuencia y códigos de barras.

Proveyendo soluciones tanto de hardware y software a diferentes industrias. Ya sea retail, transporte y logística o incluso salud.

Con Zebra, las empresas pueden encontrar esta conexión de información que muchas veces necesitan. Conexión de información que es muy importante en este momento, donde los entornos deben estar muy conectados para ofrecer la mejor experiencia a los clientes.

Sou engenheiro e trabalho há muitos anos em questões de logística relacionadas ao varejo para a América Latina. Sou gerente de marketing vertical para a América Latina da Zebra Technologies com sede em Bogotá, Colômbia.

Na Zebra, trabalhamos há mais de 50 anos fornecendo soluções de visibilidade e gerenciamento de informações. Conectando os mundos físico e digital por meio de diferentes tecnologias, como radiofrequência e códigos de barras.

Fornecendo soluções de hardware e software para diferentes indústrias. Seja varejo, transporte e logística ou até mesmo saúde.

Com a Zebra, as empresas podem encontrar essa conexão de informações frequentemente necessária. Conexão de informações que é muito importante neste momento, onde os ambientes devem estar altamente conectados para oferecer a melhor experiência aos clientes.



Presidente

Intergremial de Transporte Profesional de Carga - ITPC
URUGUAY

Ec. Ignacio Asumendi

Tengo 41 años y vivo en Montevideo aunque tengo mi empresa en el interior de Uruguay en la zona de Florida. Quede muy joven en esto del transporte y la logística, con la empresa que fundó mi abuelo. Hace casi 20 años que estoy trabajando en la empresa.

Soy economista, egresado la universidad la República y el año pasado culminé un MBA en la Universidad de Montevideo, acá en Uruguay.

Por mi formación, mi perfil es un poco diferente dentro del transporte.

Yo vine de otro lugar. La idoneidad de la profesión me la dio mi abuelo y yo vine un poco desde la universidad a tratar de dar un toque diferente con mi participación en las cámaras empresariales. Tengo un perfil diferente, complementario a lo que son el resto de los transportistas y creo que desde ahí, es donde puedo este aportar.

Tenho 41 anos e moro em Montevideu, embora tenha minha empresa no interior do Uruguai na região da Flórida. Eu era muito jovem em transporte e logística, com a empresa que meu avô fundou. Trabalho na empresa há quase 20 anos.

Sou economista, formado pela Universidade da República e no ano passado fiz um MBA na Universidade de Montevideu, aqui no Uruguai.

Devido à minha formação, meu perfil é um pouco diferente dentro do transporte.

Eu vim de outro lugar. A idoneidade da profissão foi-me dada pelo meu avô e vim um pouco da universidade para tentar dar um toque diferente com a minha participação em câmaras empresariais. Tenho um perfil diferente, complementar ao que são as restantes operadoras e acho que a partir daí é de onde posso contribuir.



Asesor en Logística y Supply Chain, Project

4i SOLUCIONES
URUGUAY

Pablo Caldeiro Sarli

Soy ingeniero industrial mecánico de profesión. He hecho algunas especializaciones en particular en dirección y gestión de calidad y obviamente en logística. Una actividad que me ha atrapado en mi carrera profesional.

He trabajado como gerente de operaciones durante buena parte de mi carrera. Trabajé en Costa Logística, un operador reconocido en el Uruguay y después hice alguna aventura regional.

Trabajé doce años en Río de Janeiro en la parte distribución. Dos años en Buenos Aires. Y después de eso, un pequeño cambio de rumbo.

Me dedico a asesorar otras empresas. Tratando de aportar valor desde la práctica propia que he vivido. Ese ha sido mi camino en los últimos diez años. En los últimos cinco me encuentro trabajando en 4i Soluciones. Empresa de consultoría aplicada, concebida para mejorar la competitividad de las empresas uruguayas, colaborando en la modernización de los modelos de negocio e incorporación de tecnología y herramientas adecuadas a los desafíos.

Sou engenheiro mecânico industrial de profissão. Fiz algumas especializações em particular em Direção e gestão da qualidade e obviamente em logística. Uma atividade que me pegou na minha carreira profissional.

Trabalhei como gerente de operações durante grande parte da minha carreira. Trabalhei na Costa Logística, operador reconhecido no Uruguai, e depois fiz uma aventura regional.

Trabalhei doze anos no Rio de Janeiro na parte de distribuição. Dois anos em Buenos Aires. E depois disso, uma pequena mudança de curso.

Me dedico a aconselhar outras empresas. Tentando agregar valor à minha própria prática que experimentei. Esse tem sido o meu caminho nos últimos dez anos. Nos últimos cinco anos tenho trabalhado na 4i Soluciones. Empresa de consultoria aplicada, concebida para melhorar a competitividade das empresas uruguaias, colaborando na modernização dos modelos de negócios e incorporação de tecnologia e ferramentas adequadas aos desafios.

CUATRO REDES SOCIALES QUE DEBES SEGUIR

QUATRO REDES SOCIAIS A SEGUIR

TRANSPORTE FERROVIARIO Y SUSTENTABILIDAD

5 Drivers para mejora de eficiencia energética



- Considerar los aspectos de medición de la energía.
- Eco driving, enseñar a los conductores como manejar más eficientemente.
- Los conductores deben conocer los consumos de energía de su unidad.
- Considerar como impacta ambientalmente, manejo más eficiente.
- Estudiar el factor de carga (disminuir los viajes sin carga).
- Adecuación y modernización de la flota de equipos (material rodante y otros).
- Mejorar, adecuar y/o potenciar el sistema/estructura de carga, transferencia de energía/s.
- Energías sustentables para consumos en procesos directos/indirectos del sistema ferroviario.

CIRCULAR ORIENTAL
LESAPRODUCCIÓN SUSTENTABLES

ENCONTRANOS EN
LinkedIn e Instagram
servicios@circularoriental.com

[in](#) [ig](#) @circular_oriental

GUILLERMO SCHRAMM
DESPACHANTE DE ADUANA LOGÍSTICA INTEGRAL

OPERADOR ECONÓMICO CALIFICADO (OEC)

ES LA CERTIFICACIÓN QUE OTORGA LA DIRECCIÓN NACIONAL DE ADUANAS, PARA FACILITAR Y ASEGURAR EL COMERCIO INTERNACIONAL MEDIANTE LA ALIANZA ENTRE ADUANAS Y EL SECTOR PRIVADO.

Algunos de los beneficios de ser OEC:

- Reconocimiento como socio que garantiza seguridad y protección.
- Reducción del número de controles tras el despacho.
- Reconocimiento internacional de la figura en sus relaciones comerciales cuando se suscriban Acuerdos de Reconocimiento Mutuo con otros países.
- Prioridad para las verificaciones tanto físicas como documentales.
- Capacitaciones periódicas.

www.instagram.com/guillermoschramm_despachante

[in](#) [ig](#) @guillermoschramm_despachante

Te asesoramos en los procesos de comercio exterior



TRANSMA CORPORATION

info@transmacorporation.com

[in](#) [ig](#) @transma-corporation

MODALIDADES DE CARGA

CAMIÓN COMPLETO (FTL - Full Truckload)



- CONTIENE MERCADERÍA DE UN SOLO CLIENTE
- IDEAL PARA PRODUCTOS DELICADOS Y URGENTES
- MENOR PROBABILIDAD DE SUFRIR DAÑOS
- MAYOR RAPIDEZ

CAMIÓN CONSOLIDADO (LTL - Less Than Truckload)



- COMBINA MERCADERÍA DE VARIOS CLIENTES
- MENOR COSTO
- ADECUADO PARA PEQUEÑAS EMPRESAS
- IDEAL PARA ENVÍO DE MUESTRAS



www.dinamicoexpress.com.br



Celular/ Whatsapp: +591 77869363
Fijo: +591 3 341-4655
email para cotización: comercio@dinamicoexpress.net

[in](#) [ig](#) @dinamico_express

Nos encargamos de las redes sociales de tu empresa

LLEGÓ LA HORA DE
TERCERIZAR ESTA LABOR.

Nos encarregamos das redes sociais da tua empresa

CHEGOU A HORA DE
TERCEIRIZAR ESTE TRABALHO.



www.todologistica.com/communitymanager



TERCERIZACIÓN DE GESTIÓN
DE LAS REDES SOCIALES
TERCEIRIZAÇÃO DE GESTÃO
DAS REDES SOCIAIS

>> MÁS INFORMACIÓN
>> MAIS INFORMAÇÃO



DOS MODALIDADES ESCALABLES PARA TU ELECCIÓN
DOIS MODALIDADES ESCALAVEIS PARA A SUA ELEIÇÃO



C12 LOGISTICS

Rivera Maya
MÉXICO

www.c12community.com

SIL AMÉRICAS

BARRANQUILLA
COLOMBIA

www.silamerica.com



INTERMODAL

SAN PABLO
BRASIL

www.intermodal.com.br



LOGISTIQUE

JOINVILLE SC
BRASIL

www.logistique.com.br



ALACAT

CONGRESO
VIRTUAL
www.alacat.org



ENCUENTRO DE PROTAGONISTAS

SAN PABLO - BRASIL
www.encontrodeprotagonistas.com



AAPA LATINO

SANTOS - BRASIL
www.aapalatioamerica.com



CAINCO

SANTA CRUZ
BOLIVIA

www.cainco.org.bo
www.ruedadenegociosbolivia.com



ENLOCE

VIÑA DEL MAR
CHILE

www.enloce2020.cl



ARLOG - CEDOL - CERA

BUENOS AIRES - ARGENTINA



NAVEGISTIC

ASUNCIÓN
PARAGUAY

www.navegistic.com



REDPARQUES

BUENOS AIRES
ARGENTINA

www.epiba.com.ar



ENCUENTRO DE PROTAGONISTAS

ASUNCIÓN - PARAGUAY
MONTEVIDEO - URUGUAY

www.encuentrodeprotagonistas.com



EXPOLOGÍSTICA

ASUNCIÓN
PARAGUAY

www.marketcomunicaciones.com



+100 eventos del sector Logistics events

TodoLOGÍSTICA
& Comercio Exterior **360**

En nuestro portal encontrarás la información de los principales eventos de Latinoamérica y Europa. En muchos de estos te estaremos esperando en nuestro STAND, tu punto de negocios para conocer a los protagonistas del sector. Accede con este Código QR para ver la lista completa.

In our portal you will find information about the main events in Latin America and Europe. In many of them we will be waiting for you at our STAND, your point of business to meet the protagonists of the area.

Access with this QR Code to see the complete list.

Em nosso portal você encontrará informações sobre os principais eventos da América Latina e Europa. Em muitos deles estaremos esperando por você em nosso ESTANDE, seu ponto de negócios para conhecer aos protagonistas do setor. Acesse com este código QR para ver a lista completa.

SILBARCELONA
expo & congress
// B2B

SIL BARCELONA

BARCELONA
ESPAÑA

www.silbcn.com



**POWER
MEETING**
INTERNACIONAL

**POWER
TALK**
INTERNACIONAL

**POWER
FORUM**
INTERNACIONAL

ENCUENTRO INTERNACIONAL DE LOGÍSTICA Y SCM	SANTA CRUZ	BOLIVIA	WWW.GMLOGISTICA.COM
EXPOLOGISTICA	ASUNCIÓN	PARAGUAY	WWW.MARKETCOMUNICACIONES.COM
FORO LOGÍSTICA CAINCO	SANTA CRUZ	BOLIVIA	WWW.CAINCO.ORG.BO
CONGRESO NACIONAL LDE SUPPLY CHAIN	SANTA CRUZ	BOLIVIA	WWW.GMLOGISTICA.COM
NAVEGISTIC	ASUNCIÓN	PARAGUAY	WWW.NAVEGISTIC.COM
AAPA LATINO	CARTAGENA	COLOMBIA	WWW.AAPALATINOAMERICA.COM
ENCUENTRO DE PARQUES REDPARQUES	BUENOS AIRES	ARGENTINA	WWW.EPI.BA.COM.AR
ENLOCE	VIÑA DEL MAR	CHILE	WWW.ENLOCE2020.CL
EXPOLOGISTICA	SANTA CRUZ	BOLIVIA	WWW.EXPOLOGISTICA.COM.BO
INTERMODAL	SAN PABLO	BRASIL	WWW.INTERMODAL.COM.BR
ENCUENTRO DE PROTAGONISTAS	LATAM	LATAM	WWW.ENCUENTRODEPROTAGONISTAS.COM
LOGISTIQUE	JOINVILLE SC	BRASIL	WWW.LOGISTIQUE.COM.BR
RUEDA DE NEGOCIOS CAINCO	SANTA CRUZ	BOLIVIA	WWW.RUEDADENEGOCIOSBOLIVIA.COM
SIL AMÉRICAS	BARRAMQUILLA	COLOMBIA	WWW.SILAMERICA.COM
SIL BARCELONA	BARCELONA	ESPAÑA	WWW.SILBCN.COM
EXPO CARGA - SITL AMERICAS	CDMX	MÉXICO	WWW.SITLAMERICAS.COM
POWER MEETING INTERNACIONAL	LATAM	LATAM	WWW.POWERMEETINGINTERNACIONAL.COM

ESTOS SON LOS PRINCIPALES EVENTOS DE LATINOAMERICA Y ESPAÑA EN LOS QUE SOMOS MEDIA PARTNER - ALIADOS ESTRATÉGICOS. LOS INVITAMOS A VISITAR SUS WEBS

THESE ARE THE MAIN EVENTS IN LATIN AMERICA AND SPAIN IN WHICH WE ARE MEDIA PARTNER - STRATEGIC ALLIES. WE INVITE YOU TO VISIT THEIR WEBSITES

ESTES SÃO OS PRINCIPAIS EVENTOS NA AMÉRICA LATINA E NA ESPANHA EM QUE ESTAMOS PARCEIRO DE MÍDIA - ALIADOS ESTRATÉGICOS. CONVIDAMOS VOCÊ A VISITAR SEUS WEBSITES



M
SOUTH
AMERICA
2022

LET'S SEE EACH OTHER IN
SÃO PAULO, BRAZIL

FECOMERCIO SP

MODAL SHOW

OCTOBER 5 / FECOMERCIO SP
SÃO PAULO BRASIL

BE PART OF THE FAIR

COME AND JOIN US. BE PART OF MODAL SHOW SOUTH AMERICA, THE NEW SPECIAL EXPO FOR THOSE WHO LOVE LOGISTICS, PORTS, INTERNATIONAL BUSINESS AND TRANSPORTATION. VISIT IT, BRING YOUR BRAND AND ASK FOR OUR PREMIUM MODAL CLUB MEMBERSHIP.

CONTACT:

Luciano Delle Ville

Director de Comunicación de Encuentro de Protagonistas

luciano@todologica.com

Whatsapp: +55 11 9 9617-9337

MODAL SHOW IS A PRODUCT OF
TODOLOGISTICA GROUP AND
ENCUENTRO DE PROTAGONISTAS