

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

# PROTAGONISTA

PUERTOS, LOGÍSTICA, TRANSPORTE Y COMERCIO EXTERIOR

Ministro  
**INDUSTRIA  
Y COMERCIO**  
Luis Alberto  
Castiglioni  
PARAGUAY



Directora  
de Mercadeo  
de Soluciones  
y Producto  
**Zebra  
Technologies**  
Ana Maria Cabrales  
LATINOAMÉRICA



Diretor-Geral  
Agência Nacional  
de Transportes  
Aquaviários  
**ANTAQ**  
Dr. Eduardo Nery  
BRASIL



Presidente  
del Instituto  
Nacional de  
Logística  
**INALOG**  
Ing. Alvaro  
Olazabal  
URUGUAY



**ANP**  
ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE PUERTOS  
República Oriental del Uruguay

**FADEEAC**  
El Desarrollo de Cargas

**INALOG** | Uruguay  
Logístico

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



Diretor Superintendente  
Administrativo  
PORTONAVE  
**Osmari de Castilho  
Ribas**  
BRASIL



Presidente  
Puertos del Estado  
**Álvaro Rodríguez  
Dapena**  
ESPAÑA



Presidenta  
Asociación de Agentes  
Marítimos del Paraguay  
ASAMAR  
**Karina Ferreira**  
PARAGUAY



Gerenta  
de Área Comercialización  
Administración  
Nacional de Puertos - ANP  
**Cra. Ana Rey**  
URUGUAY



CEO  
Repremar Logistics  
**Cecilia Pena**  
URUGUAY

**Lifestyle**

ESTILO DE VIDA / MODO DE VIDA



**HONDA**

**CIVIC**



## **Mejor auto compacto 2022**

El Civic 2022 combina un interior atractivo con un manejo enérgico y excelentes calificaciones de economía de combustible, entregando un valor general que lo ayudó a ser nombrado el Mejor auto compacto 2022 por US News & World Report.

## **Melhor Carro Compacto 2022**

O Civic 2022 combina um interior atraente com manuseio dinâmico e excelentes classificações de economia de combustível, oferecendo um valor geral que o ajudou a ser nomeado o Melhor Carro Compacto de 2022 pela US News & World Report.



# GRUPO TODOLOGISTICA EN ACCIÓN

## GRUPO TODOLOGISTICA EM AÇÃO

GRUPO  
**Todológica**  
& COMERCIO EXTERIOR

Llevando la oferta de productos y servicios de nuestros clientes a BUENAS MANOS.

*Llevando a oferta de produtos e serviços dos nossos clientes para BOAS MÃOS*



### Presente en Congreso AAPA

Nombre del evento: XXX Congreso Latinoamericano de Puertos

Organizador: AAPA

Fecha: 28 al 30 de noviembre 2022

Lugar: Puerto de Santos, Brasil



### Presente en Collab Day

Nombre del evento: Collab Day

Organizador: C12

Fecha: 20 de octubre

Lugar: Lucerna, CDMX, México



### Presente en Asociación Argentina de Logística Empresarial ARLOG

XXIX Encuentro Nacional de Logística Empresarial

Organizador: ARLOG

Fecha: 15 de noviembre

Lugar: Espacio Darwin, Buenos Aires Argentina



### Presente en Navegistic

Nombre del evento: Navegistic Trade Show 2022

Organizador: Navegistic

Fecha: 12 a 14 de octubre 2022

Lugar: Centro de Eventos Paseo La Galería, Paraguay



### Presente en Congreso AMTI

Nombre del evento: XXIII Congreso Intermodal AMTI

Organizador: AMTI

Fecha: 19 al 22 de octubre 2022

Lugar: Guerrero, México



### Presente en Rueda de Negocios CAINCO

Nombre del evento: Rueda de negocios

Organizador: CAINCO

Fecha: 21 a 23 de septiembre 2022

Lugar: Sede - Cainco - SCZ - Bolivia



### Presente en Encuentro de Protagonistas

Nombre del evento: Encuentro de Protagonistas  
Organizador: Todologista  
Fecha: 5 de octubre 2022  
Lugar: Sede - FECOMERCIO SP, São Paulo, Brasil



### Presente en Desayuno de Trabajo de CALOG

Nombre del evento: Latin America Cargo City  
Organizador: CALOG / Fecha: 7 de septiembre 2022  
Lugar: Club de Industriales de CIU, Montevideo, Uruguay



### Presente en Cámara Empresaria de Operadores Logísticos (CEDOL)

Nombre del evento: 12° Encuentro CEDOL 2022  
Organizador: CEDOL  
Fecha: 15 de septiembre 2022  
Lugar: Goldcenter, Buenos Aires, Argentina



### Presente en Inauguración LOBRAUS

Nombre del evento: Inauguración bodegas de LOBRAUS  
Organizador: LOBRAUS  
Fecha: 6 de septiembre 2022  
Lugar: Puerto de Montevideo



### Presente en Precarga

Nombre del evento: PRECARGA, VI Fórum Nacional de Prevenção de Robo de Cargas  
Organizador: Kbes Key Business Eventos  
Fecha: 14 de septiembre 2022  
Lugar: Tivoli Mofarrej Hotel, San Pablo, Brasil



### Presente en Expo Maquila Paraguay

Nombre del evento: 6ta. Expo Maquila 2022  
Organizador: Cámara de Empresas Maquiladoras del Paraguay / Fecha: 1 y 2 de septiembre 2022  
Lugar: Unión Industrial Paraguaya - UIP, Asunción, Paraguay



### Presente en Invest in Paraguay

Nombre del evento: Invest in Paraguay Foro de Inversiones 2022  
Organizador: REDIEX / Fecha: 8 y 9 de septiembre 2022  
Lugar: Centro de Convenciones CONMEBOL, Asunción, Paraguay



### Presente en Logistique

Nombre del evento: Logistique 2022  
Organizador: Zoom  
Fecha: 30, 31 de agosto y 1 de setiembre 2022  
Lugar: Expoville, Joinville, Santa Catarina, Brasil





### Presente en 25 aniversario de Global Cargo

Nombre del evento: 25 años de Global Cargo  
Organizador: Global Cargo  
Fecha: 18 de Agosto 2022  
Lugar: Club de Golf, Montevideo, Uruguay



### Presente en 35 aniversario de AMANAC

Nombre del evento: Cóctel 35 aniversario de AMANAC  
Organizador: AMANAC  
Fecha: 4 de agosto 2022  
Lugar: Hotel Galería Plaza San Jerónimo, CDMX, México



### Presente en Logistics Summit

Nombre del evento: The logistics world summit & expo 2022  
Organizador: B2BLatam  
Fecha: 17 y 18 de agosto 2022  
Lugar: Centro Citibanamex, CDMX, México



### Presente en Centro de Navegación

Nombre del evento: Almuerzo aniversario del Centro de Navegación  
Organizador: CENNAVE  
Fecha: 28 de julio 2022  
Lugar: Club de Golf, Montevideo, Uruguay



### Presente en Desayuno AMTI

Nombre del evento: Desayuno de AMTI  
Organizador: AMTI  
Fecha: 17 de agosto 2022  
Lugar: Centro Citibanamex, CDMX, México



### Presente en Presentación plan de obras del MTOP

Nombre del evento: Plan de obras del MTOP  
Organizador: MTOP  
Fecha: 9 de julio 2022  
Lugar: Torre Ejecutiva



### Presente en Encuentro de Protagonistas

Nombre del evento: Paraguay, origen y destino de nuevos negocios  
Organizador: Encuentro de Protagonistas  
Fecha: 11 de agosto 2022  
Lugar: Centro de Convenciones CONMEBOL, Asunción



### Presente en Expologística

Nombre del evento: Expologística  
Organizador: Grupo PST  
Fecha: 29-30 de junio y 1 de julio 2022  
Lugar: Pabellon Brasil - Fexpocruz - Santa Cruz de la Sierra - Bolivia



### Presente en Management Logístico

Nombre del evento: 15ta Edición de Management Logístico – Encuentro 2022

Organizador: Enfasis

Fecha: 8 de junio 2022

Lugar: Goldencenter, Buenos Aires, Argentina



### Presente en Encuentro de Protagonistas

Nombre del evento: Uruguay, origen y destino de nuevos negocios

Organizador: Todologista

Fecha: 12 de mayo 2022

Lugar: Radisson Montevideo, Uruguay



### Presente en Expologística Paraguay

Nombre del evento: EXPO LOGÍSTICA PARAGUAY

Organizador: Market Comunicaciones

Fecha: 7 y 8 de junio 2022

Lugar: Talleyrand Costanera



### Presente en Encuentro Fluvial de Rosario

Nombre del evento: Encuentro Argentino de Transporte Fluvial

Organizador: Instituto de Desarrollo Regional

Fecha: 3 de mayo 2022

Lugar: Bolsa de Comercio de Rosario. Santa Fe, Arg.



### Presente en Inauguración Línea del Plata

Nombre del evento: Inauguración Línea del Plata

Organizador: Efecón

Fecha: 28 de mayo 2022

Lugar: Juan Lacaze, Colonia, Uruguay



### Presente en Expologística Panamá

Nombre del evento: Expologística Panamá 2022

Organizador: Cámara de Comercio de Panamá

Fecha: 23 al 26 de marzo 2022

Lugar: PANAMA CONVENTION CENTER - Panama City, Panamá



### Presente en Tecnolog

Nombre del evento: Revolución 5G

Organizador: Fundación Tecnolog

Fecha: 19 de mayo 2022

Lugar: Torre de Antel, Montevideo, Uruguay



### Presente en Intermodal

Nombre del evento: INTERMODAL

Organizador: informa Markets

Fecha: 28 febrero - 2 de marzo 2022

Lugar: São Paulo Expo - SP, Brasil

# La logística comienza en las personas

A logística começa com as pessoas



## CONTENIDO / CONTEÚDO

Grupo todologista en acción	4
Editorial	10
Gadgets: el futuro ya está aquí	12
Nuestra misión es posicionar a Paraguay en el mundo	16
“Estamos generando el contexto ideal para la llegada de inversiones”	20
ENCUENTRO DE PROTAGONISTAS “BRASIL, ORIGEM E DESTINO DE NOVOS NEGÓCIOS”	24
Uruguay busca brindar más y mejores servicios	28
Delegación de la ANP visita Paraguay	32
Más de USD 1.000 millones en nuevas inversiones públicas y privadas	36
Conozca los beneficios que aportan las grúas Reachstacker	44
Eficiencia y sostenibilidad	46
El Puerto de Barcelona: infraestructuras y conectividad al servicio del comercio exterior de Latinoamérica	52
Prodevelop: Todo lo que un recinto portuario necesita	54
Financiamiento Inteligente en épocas de incertidumbre	58
20 de Octubre DÍA DEL PRÁCTICO ARGENTINO	62
“Trabajamos en la modernización y eficiencia de la logística multimodal”	64
“Sabemos la importancia que tiene la hidrovía”	66
El sector logístico como oportunidad para la contratación de personas en situación de discapacidad	76
“Miebach: mejorando su Supply Chain con innovación y sustentabilidad”	78
“Hay voluntad de mejorar a fondo la logística paraguaya”	80
CLASSE STELLE REALIZÓ SUS PRIMEROS 100 VUELOS EN SUDAMÉRICA	84
Articulación internacional para el transporte	86
En septiembre los costos de transporte se incrementaron 6,45% en Argentina	89
Salomón Grúas, referente en izaje y transporte de cargas especiales	92
Crece transporte de carga vía ferrocarril	95
La actividad del forwarder continúa sin ser legislada en Uruguay	96
EL GRUPO ASSEKURANSA CELEBRÓ SUS 30 AÑOS EN MALLORCA	99
25° Aniversario Global Cargo	100
GKF NETWORK celebra su 7mo encuentro anual de agentes de carga en la ciudad de Sao Paulo- Brasil	107
COLUMNA DE PRENSA CON ANA MARÍA CABRALES	112

## ANUNCIANTES

AAPA LATINO	51
AEROMAR	19
AGENCIA SALLUSTRO	17
ANP	29
BOLUDA TOWAGE REYLA	33
BRAMORIM	95
BRASIL TERMINAL PORTUARIO	42
BROU	101
CÁMARADE PRACTICAJE	63
CARGO EXPRESS	106
CLAA	82
CORFRISA	CONTRATAPA
CORPORACIÓN NAVIOS	41
CYSA - YAGUARETE	83
DOUBLE ACE CARGO	85
DUARTE & MORALES	59
ENCUENTRO DE PROTAGONISTAS	94
ENSA	13
FADEEAC	87
FEDERAL JUSTINTIME	103
FITAC	105
FTP	88
FUNDACIÓN VALENCIA PORT	47
GDX	115
GENTE DE RIO	67
GKF	107
GUIA LOGISTICA	97
INALOG	75
IPL GROUP	81
MULTIMAR	35
PORTONAVE	11
POSSUM	61
POWER MEETING INTERNACIONAL	114
PRODEVELOP	57
PUERTO SEGURO FLUVIAL	65
PYD	9
TAMIBEL GROUP	37
TERMINAL CUENCA DEL PLATA	31
TGM	39
TODOLOGISTICANEWS	93
TOUS	9
TRANSLOG	49
TRANSUR	21
U HUB PAIS LOGISTICO	79
UTILAJE	45

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

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

GRUPO  
**Todológica**  
& COMERCIO EXTERIOR

### Director / Editor

*Diretor / Editor.*

Mario Alonso | mario@todologista.com

### Diseño / Publicidad

*Design / Publicidade.*

Alvaro Alonso | alvaro@todologista.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.



# TOUS MAN CHILL



# TOUS

TOUS.COM

Nuestra querida GUÍA LOGÍSTICA llevaba cinco años de vida cuando decidimos crear una segunda publicación especializada, que se enfocara en nuestros clientes. Aquellos empresarios que estaban desarrollando esta apasionante Industria Logística. Esos emprendedores que estaban apostando todo, confiando en desarrollar el sector logístico y de comercio exterior.

Encontramos una palabra que los definía perfectamente: PROTAGONISTA.

Así surge, hace 15 años, la REVISTA PROTAGONISTA. Una publicación especializada que presenta a nuestra audiencia, esos actores relevantes, que están cambiando la industria.

Hoy llegamos a la edición número 50. Con alegría y orgullo por el acompañamiento fiel de nuestros clientes. Ellos encuentran en esta publicación, un camino válido para comunicarse con nuestra audiencia. Muchos recibiendo el ejemplar impreso, otros la revista electrónica y muchos en persona. En este retorno a la normalidad, nos reencontramos con ellos, en el ENCUENTRO DE PROTAGONISTAS de Uruguay, Paraguay y ahora también en Brasil; así como en más de 30 eventos del sector.

En este último tramo del año, quiero comentarte que estamos editando la GUÍA LOGÍSTICA 2023. Me gustaría invitarte a que te sumes y seas parte nuevamente de esta gran edición que estamos construyendo y que llegará a BUENAS MANOS.

Buena jornada y éxitos en los negocios.

*Nosso querido GUIA LOGÍSTICA já existia há cinco anos quando decidimos criar uma segunda publicação especializada, focada em nossos clientes. Aqueles empreendedores que estavam desenvolvendo esta excitante indústria de logística. Aqueles empresários que apostavam tudo, confiando no desenvolvimento do setor de logística e comércio exterior.*

*Encontramos uma palavra que os definia perfeitamente: PROTAGONISTA.*

*Assim surge, há 15 anos, a REVISTA PROTAGONISTA. Uma publicação especializada que apresenta ao nosso público os atores relevantes que estão mudando a indústria.*

*Hoje chegamos à edição 50. Com alegria e orgulho pelo fiel apoio de nossos clientes. Eles encontram nesta publicação uma forma válida de se comunicar com nosso público. Muitos recebendo a edição impressa, outros a revista eletrônica e muitos pessoalmente. Neste retorno à normalidade, voltamos a reencontrá-los, no ENCONTRO DE PROTAGONISTAS do Uruguai, Paraguai e agora também no Brasil; bem como em mais de 30 eventos do setor.*

*Nesta última parte do ano, quero dizer que estamos publicando o GUIA LOGÍSTICA 2023. Convido você a se juntar e fazer parte desta grande edição que estamos construindo e que chegará a BOAS MÃOS.*

*Bom dia e sucesso nos negócios.*



**Ing. Mario Alonso**

Director / Diretor

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







*Um porto que movimentamos  
mais do que contêineres.*

*Movimentamos pessoas, o desenvolvimento sustentável  
e oportunidades. Movimentamos para melhor.  
Movimentamos para transformar.*



[www.portonave.com.br](http://www.portonave.com.br)



**PORTONAVE**



# GADGETS: EL FUTURO YA ESTÁ AQUÍ

## GADGETS: O FUTURO JÁ ESTÁ AQUI

Cuando se trata de los últimos lanzamientos tecnológicos, los dispositivos más geniales siempre lo detendrán en seco. Te encuentras deseándolos a todos, incluso si sospechas que no los necesitas absolutamente. Aún así, es bueno darse un capricho de vez en cuando, y los mejores dispositivos realmente pueden facilitarle la vida.



Quando se trata dos últimos lançamentos tecnológicos, os gadgets mais legais sempre vão te surpreender. Você se vê querendo todos eles, mesmo que suspeite que não precisa absolutamente deles. Ainda assim, é bom se deliciar de vez em quando, e os melhores gadgets podem realmente facilitar sua vida.

### AVEINE - AIREADOR DE VINO AERADOR DE VINHO

Una nueva experiencia de vino: adaptable a todas las botellas de vino, este aireador conectado calcula con precisión la oxigenación necesaria para la degustación inmediata de todo tipo de vino, sin decantación previa.



Uma nova experiência de vinho: adaptável a todas as garrafas de vinho, este arejador conectado calcula com precisão a oxigenação necessária para a degustação imediata de todos os tipos de vinho, sem decantação prévia.

Revela la naturaleza del vino: basado en una tecnología patentada sin productos químicos y ajustable de acuerdo a tus deseos, este aireador equipado con un vertedor stop-drop inyecta aire en el corazón del flujo al verter el vino.

Revela a natureza do vinho: baseada numa tecnologia patentada sem produtos químicos e ajustável de acordo com os seus desejos, este aerador equipado com um bico stop-drop injeta ar no coração do fluxo ao derramar o vinho.



### GE CYNC ENCHUFE INTELIGENTE PARA EXTERIORES PLUGUE INTELIGENTE PARA O AR LIVRE

Convierte las luces y dispositivos tradicionales en dispositivos inteligentes con la funcionalidad mejorada del Cync Outdoor Smart Plug como control fuera de casa, programación y configuración de escena.

Transforme luzes e luminárias tradicionais em dispositivos inteligentes com a funcionalidade aprimorada do Cync Outdoor Smart Plug, como controle fora de casa, agendamento e configuração de cena.



### ROCYIS JUEGO DE MOLINILLO ELÉCTRICO DE SAL Y PIMIENTA CONJUNTO DE MOEDOR DE SAL E PIMENTA ELÉTRICO

¿Estás buscando un juego de utensilios de cocina inteligente? El juego de molinillo de sal y pimienta Rocyis con espumador de leche debe ser una elección perfecta. Sin botones ni giros. Solo se requieren 4 pilas de tamaño AAA para su funcionamiento. (batería no incluida)

Diseño simple y moderno: todo el cuerpo del juego de molinillo y espumador está hecho de acero inoxidable 304 de grado alimenticio, que es duradero y resistente a la corrosión. El diseño ergonómico del mango te da una buena sensación al tacto. El botón de una sola pulsación es más cómodo, más rápido y fácil de iniciar



Você está procurando um conjunto de utensílios de cozinha inteligente? O conjunto de moedor de sal e pimenta Rocyis com batedor de leite deve ser uma escolha perfeita. Sem botões ou torções. Apenas 4 pilhas tamanho AAA são necessárias para a operação. (bateria não inclusa)

Design simples e moderno: todo o corpo do conjunto moedor e escumadeira é feito de aço inoxidável 304 de qualidade alimentar, que é durável e resistente à corrosão. O design ergonômico da alça oferece uma boa sensação de toque. O botão de um toque é mais conveniente, rápido e fácil de iniciar

**UN SISTEMA INNOVADOR**  
Los únicos ascensores del mundo que funcionan aprovechando uno de los recursos naturales más abundantes: EL AIRE

**UM SISTEMA INNOVADOR**  
Os únicos elevadores do mundo que funcionam aproveitando um dos recursos naturais mais abundantes: o AR

- Ascensores de vacío  
*Elevadores a vácuo*
- Mínimo mantenimiento  
*Manutenção mínima*
- 3 modelos diferentes  
(Para uno, dos y tres pasajeros)  
*3 modelos diferentes  
(para um, dois e três passageiros)*
- Disponible en 2, 3, 4 y 5 paradas  
*Disponível em 2, 3, 4 e 5 paradas*
- Instalación rápida (2-3 días)  
*Instalação rápida (2-3 dias)*
- Estructura modular autoportante  
*Estrutura modular autoportante*
- Plug&Play Tensión a 220v  
*Tensão Plug&Play em 220v*
- Instalación sin fosa  
ni sala de máquinas  
*Instalação sem poço  
ou casa de máquinas*



Comercial@ensa.com.ar  
Tel: (+54) 343 4346507

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







# Encuentro de Protagonistas

Fotografía tomada el 11 de Agosto de 2022  
Conmebol, Paraguay



[www.encuentrodeprotagonistas.com](http://www.encuentrodeprotagonistas.com)



# "PARAGUAY, ORIGEN Y DESTINO DE NUEVOS NEGOCIOS"

LOGÍSTICA  
Comercio Exterior



NOS REENCONTRAREMOS  
EL 16 Y 17 DE AGOSTO DE 2023  
EN LA CONMEBOL, PARAGUAY

# NUESTRA MISIÓN ES POSICIONAR A PARAGUAY EN EL MUNDO

## NOSSA MISSÃO É POSICIONAR O PARAGUAI NO MUNDO

### ¿Cuál es el principal objetivo que se plantean desde su ministerio?

El gran desafío es insertarse de manera eficiente y eficaz en el comercio exterior mundial.

Es importante tener en cuenta que uno de los elementos de gran importancia es la creación de un espacio propicio para hacer de Paraguay un lugar de oportunidades de negocios para que desde el país, las empresas puedan ampliarse a nivel internacional.

Paraguay tiene una visión de Estado clara que apunta siempre a abrirse al mundo mediante acciones concretas que han tenido éxito en los últimos 17 años y estamos acompañando esta visión con una propuesta concreta de logística, especialmente por el hecho de que Paraguay es un país sin litoral marítimo.

Para lograr llegar al éxito de salir al mundo a competir, uno de los grandes esfuerzos fue el trabajo conjunto con los países vecinos de Paraguay para fortalecer la navegación en la hidrovía Paraná-Paraguay, pero también, se piensa en otros modos de conectarse con el mundo ya sea vía terrestre como vía aérea, pero queda pendiente el hecho de poder reactivar el ferrocarril.



Ministro de Industria y Comercio

Ministro da Indústria e Comércio

**Luis Alberto Castiglioni**

PARAGUAY

### Qual é o principal objetivo do seu ministério?

O grande desafio é inserir-se com eficiência e eficácia no comércio exterior mundial.

É importante ter em mente que um dos elementos de grande importância é a criação de um espaço favorável para tornar o Paraguai um lugar de oportunidades de negócios para que as empresas possam se expandir internacionalmente a partir do país.

O Paraguai tem uma visão de Estado clara que visa sempre se abrir para o mundo através de ações concretas que foram bem sucedidas nos últimos 17 anos e estamos acompanhando essa visão com uma proposta logística concreta, especialmente pelo fato de o Paraguai ser um país sem litoral marítimo.

Para alcançar o sucesso de sair ao mundo para competir, um dos grandes esforços foi o trabalho conjunto com os países vizinhos do Paraguai para fortalecer a navegação na hidrovía Paraná-Paraguai, mas também outras formas de conexão com o mundo, seja por terra ou por via aérea, mas fica pendente o fato de poder reativar o trem.



**Karina Ferreira**

Directora de Mercosur Shuttle Group - Paraguay

“Desde MSG hacemos un merecido reconocimiento y celebramos con el Grupo TodoLOGISTICA & Comercio Exterior las 50 ediciones de la Revista PROTAGONISTA, que supo cruzar fronteras y sigue su camino en la expansión en el continente, conectando a las diferentes modalidades que abarcan el comercio internacional, haciendo llegar un claro mensaje de integración y camaradería en la búsqueda del desarrollo y comunicación.”

“Desde a MSG fazemos um merecido reconhecimento e comemoramos com o Grupo TodoLOGISTICA & Comércio Exterior as 50 edições da Revista PROTAGONISTA, que soube atravessar fronteiras e continua seu caminho de expansão no continente, conectando as diferentes modalidades que englobam o comércio internacional, fazendo passar uma mensagem clara de integração e camaradagem na busca pelo desenvolvimento e comunicação.”





SPEAKER / PALESTRANTE

**Encuentro de Protagonistas**

11 de agosto 2022  
PARAGUAY

Centro de Convenciones de la Conmebol - Asunción

**¿Cómo se está trabajando para lograr los objetivos planteados?**

Me gustaría destacar que necesitamos construir en base a planificación, por eso hace unos años firmamos un acuerdo con el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos que en este momento está en el Congreso, y que permitiría que especialistas con gran prestigio y con experiencia analicen la situación de la hidrovía y puedan darnos un Plan Integral, aunque no se involucrarán en las obras, solo en el planeamiento de las acciones a tomar.

**Como está se trabalhando para alcançar os objetivos declarados?**

Gostaria de enfatizar que precisamos construir com base no planejamento, razão pela qual há alguns anos assinamos um acordo com o Corpo de Engenheiros do Exército dos Estados Unidos, que está atualmente no Congresso, e que permitiria que especialistas de alto prestígio e experiência analisassem a situação da hidrovía e possam nos dar um Plano Integral, embora não estejam envolvidos nas obras, apenas no planejamento das ações a serem tomadas.



**DESPACHO ADUANERO**  
**Soluciones en Comercio**

[www.agenciasallustro.com.py](http://www.agenciasallustro.com.py)

CONTRATACIÓN DE FLETES INTERNOS, PERSONAL PARA ESTIBA/DESESTIBA - SEGUIMIENTO POST RETIRO EMBARQUE DE LA MERCADERÍA - CONTRATACIÓN DE FLETES Y SEGUROS INTERNACIONALES - ASESORAMIENTO JURÍDICO, LEGAL Y TÉCNICO EN TEMAS ADUANEROS - ANÁLISIS DE LA DOCUMENTACIÓN RECIBIDA - TRAMITACIÓN Y OBTENCIÓN DE CERTIFICADOS - EMISIÓN DE PROFORMAS - SERVICIOS DE ADMINISTRACIÓN TERCERIZADA



Operador  
Económico  
Autorizado  
Paraguay



Montevideo N°173 (CP 1206) - Edif. Boquerón - Sto. Piso  
Teléf: +595 21 444-569  
[contacto@agenciasallustro.com.py](mailto:contacto@agenciasallustro.com.py) - Asunción - Paraguay







**“Hay un plan concreto de convertir a la hidrovía en una verdadera ruta fluvial navegable las 24 horas, georeferenciada y sin obstáculos.”**

**“Existe um plano concreto para transformar a hidrovía em uma verdadeira rota fluvial navegável 24 horas por dia, georeferenciada e sem obstáculos.”**

Estimamos que hay una inversión cercana a los U\$S 300 millones del lado de Paraguay y puedo indicar que, luego de un diálogo que tuve con mis colegas de Argentina, Uruguay y Brasil al momento de ser Canciller del Paraguay en el primer año de este gobierno, vimos que es importante llevar adelante una tarea conjunta puesto que si no lo hacemos entre todos (incluyendo claro al sector privado), no será posible contar con una larga autopista húmeda en la región.

**Siguiendo esta línea, seguramente hay ya un norte claro a seguir. ¿Se ha podido traducir en medidas concretas?**

Hace 10 años, se elaboró un Plan Maestro que se ha ido perfeccionado (con una modificación hecha el pasado 2021) y que hoy tiene en cuenta la idea concreta de mirar al Chaco Paraguayo, en especial gracias a la construcción de carreteras (3700 kilómetros en menos de 4 años) y quisiera mencionar como detalle la carretera que unirá al Departamento de Alto Paraná con Itapura, y culminaría en lo que será el puerto de Aguas Profundas en Pilar.

Hay un plan concreto de convertir a la hidrovía en una verdadera ruta fluvial navegable las 24 horas, georeferenciada y sin obstáculos.

De todos modos, Paraguay mira también hacia el Pacífico pero antes, debe el país construir la parte de la Carretera Bioceánica que le toca, para poder finalmente interconectar los océanos.

Estas inversiones tan importantes que se están llevando a cabo, están logrando mayor conexión de Paraguay con el mundo y ayudan a que la economía paraguaya se diversifique y continúe creciendo. Y la razón por la que llegan inversiones es porque tenemos una estabilidad económica y crecimiento sostenible y sostenido, lo que invita a los inversores a llegar al país sabiendo que esperar y conociendo sus posibilidades de crecer. ●

*Estimamos que haja um investimento próximo a US\$ 300 milhões do lado paraguaio e posso indicar que, após um diálogo que tive com meus colegas da Argentina, Uruguai e Brasil quando fui chanceler do Paraguai no primeiro ano deste governo, vimos que é importante realizar um trabalho conjunto, pois se não o fizermos juntos (incluindo, é claro, o setor privado), não será possível ter uma longa estrada molhada na região.*

***Seguindo esta linha, certamente já existe um norte claro a seguir. Foi traduzido em medidas concretas?***

*Há 10 anos, foi elaborado um Plano Mestre que foi aperfeiçoado (com uma modificação feita em 2021) e que hoje leva em conta a ideia específica de olhar para o Chaco Paraguai, especialmente graças à construção de rodovias (3.700 quilômetros em menos de 4 anos) e gostaria de citar como detalhe a estrada que unirá o Departamento do Alto Paraná com Itapura, e culminaria no que será o porto de Águas Profundas em Pilar.*

*Existe um plano concreto para transformar a hidrovía em uma verdadeira rota fluvial navegável 24 horas por dia, georeferenciada e sem obstáculos.*

*De qualquer forma, o Paraguai também está olhando para o Pacífico, mas primeiro o país deve construir a parte da Rodovia Bioceânica que tem que fazer, para poder finalmente interligar os oceanos.*

*Esses investimentos muito importantes que estão sendo realizados estão conseguindo uma maior conexão entre o Paraguai e o mundo e ajudam a economia paraguaia a se diversificar e continuar crescendo. E a razão pela qual os investimentos chegam é porque temos estabilidade econômica e crescimento sustentável e sustentado, o que convida os investidores a virem ao país sabendo o que esperar e conhecendo suas possibilidades de crescimento. ●*



Participamos como encargados logísticos de la operativa de importación de las vacunas contra el COVID19



BIENVENIDOS A



**AEROMAR**



INTERNACIONAL

*Un destino seguro*



Las Américas N° 684 e/Tte. Ramos Alfaro y el Pinar

Luque - Paraguay - Código Postal 2079

(+595 21) 640 969 - [aeromar@aeromar.com.py](mailto:aeromar@aeromar.com.py)



**Aeromar Internacional**



# “ESTAMOS GENERANDO EL CONTEXTO IDEAL PARA LA LLEGADA DE INVERSIONES”

## “ESTAMOS CRIANDO O CONTEXTO IDEAL PARA CHEGADA E INVESTIMENTO”

¿Cuál es la principal misión de la entidad que representa?

Somos la agencia de exportaciones de Paraguay y para nosotros es muy importante el Plan Nacional de Logística, combinado con el Plan Nacional de Desarrollo con eje la idea de posicionar a Paraguay en el mundo.

Tenemos 9 sectores priorizados en la promoción de inversiones, especialmente en los sectores donde se necesita potenciar mayor inversión. Sectores como Forestal, Manufactura Avanzada, Agroindustria, Turismo, Servicios Personales en educación y salud, Servicios TIC, Minería con valor agregado, Farmacéutica entre otros sectores estratégicos.

¿De qué manera se intenta concretar las citada llegada de inversores al país?

Buscamos generar el mejor contexto para la llegada de inversores extranjeros, tratando también de ser competitivos acortando los tiempos logísticos, y la logística es el elemento que necesitamos trabajar para que los indecisos finalmente se animen a llegar al país.

Desde Rediex hacemos un contacto directo de inversores que buscan conocer de primera mano la situación del sector en el que están interesados en invertir, para dar certidumbre a las personas que elijan Paraguay.

Si tuviera que dar un consejo a la gente que quiera invertir, sería en los servicios logísticos ya que es el elemento fundamental del crecimiento del país. ●



Director de Atracción de Inversiones (REDIEX)

Diretor de Atração de Investimentos (REDIEX)

**Federico Sosa**  
PARAGUAY

Qual é a principal missão da entidade que representa?

Somos a agência exportadora do Paraguai e para nós é muito importante o Plano Nacional de Logística, aliado ao Plano Nacional de Desenvolvimento com a ideia de posicionar o Paraguai no mundo.

Temos 9 setores prioritários na promoção de investimentos, especialmente nos setores onde é necessário promover maior investimento. Setores como o Florestal, Manufatura Avançada, Agronegócio, Turismo, Serviços Pessoais em educação e saúde, Serviços de TIC, Mineração com valor agregado, Farmacêutico entre outros setores estratégicos.

Como você tenta materializar a já mencionada chegada de investidores ao país?

Procuramos gerar o melhor contexto para a chegada de investidores estrangeiros, procurando também ser competitivos encurtando os tempos logísticos, e a logística é o elemento que precisamos de trabalhar para que os indecisos sejam finalmente incentivados a chegar ao país.

Da Rediex fazemos contato direto com investidores que buscam conhecer em primeira mão a situação do setor em que estão interessados em investir, para dar segurança a quem escolhe o Paraguai.

Se eu tivesse que dar conselhos para quem quer investir, seria em serviços de logística, pois é o elemento fundamental para o crescimento do país. ●



**Lic. Cecilia Salustro**  
Despachante de Aduana - Directora de Agencia Sallustro - Paraguay

Emprendedores y visionarios, no hay mejor descripción para ustedes. Deseo que sigan conectándonos al mundo con los mismos valores de siempre, en donde la confianza es la base del éxito y la emoción. ¡FELICIDADES!

Empreendedores e visionários, não há melhor descrição para vocês. Desejo que continuem a ligar-nos ao mundo com os mesmos valores de sempre, onde a confiança é a base do sucesso e da emoção. PARABÉNS!



# TRANSUR

Facilitando el Comercio Exterior

## ¡CONECTANDO PARAGUAY A TODA AMÉRICA LATINA!



SOLUCIONES EN  
TRANSPORTE



TRANSPORTES DE CARGA  
SECA Y REFRIGERADA



CONSOLIDACIÓN DE  
MERCADERÍAS

Saludamos a Revista Protagonista en su 50 Aniversario. Desde Transur Trading® todo nuestro reconocimiento por una labor incansable junto a la logística y el transporte, enriqueciendo a todos sus lectores de información y experiencia año tras año.

Eduardo Gularte, Director Transur Trading®

[transur.com.uy](http://transur.com.uy)



(+598) 99 681 675







# Encuentro de Protagonistas

Fotografía tomada el 5 de octubre de 2022  
FECOMERCIO SP, San Pablo, Brasil



# GRACIAS



[www.encontrodeprotagonistas.com](http://www.encontrodeprotagonistas.com)



# "BRASIL, ORIGEN Y DESTINO DE NUEVOS NEGOCIOS"



**OBRIGADO**

TE ESPERAMOS,  
**OCTUBRE 2023**  
SAN PABLO, BRASIL



# ENCUENTRO DE PROTAGONISTAS

## “BRASIL, ORIGEM E DESTINO DE NOVOS NEGÓCIOS”

EL ENCUENTRO DE PROTAGONISTAS CELEBRÓ SU XXVII EDICIÓN Y DESEMBARCÓ EN SAN PABLO, BRASIL, EN LA IMPORTANTE SEDE DE FECOMERCIO SP, EL PASADO 5 DE OCTUBRE.

O ENCONTRO DE PROTAGONISTAS CELEBROU SUA XXVII EDIÇÃO E DESEMBARCOU EM SÃO PAULO, BRASIL, NA IMPORTANTE SEDE DA FECOMERCIO SP NO PASSADO 5 DE OUTUBRO.



“EN EL ENCUENTRO DE PROTAGONISTAS ESTUVIERON PRESENTES AUTORIDADES PORTUARIAS, CÁMARAS DE COMERCIO, OPERADORES LOGÍSTICOS, DESPACHANTES DE ADUANA, TRADINGS, CONSULTORAS Y DEMÁS AGENTES DEL COMERCIO EXTERIOR – BRASIL: ORIGEN Y DESTINO DE NUEVOS NEGOCIOS, EVENTO REALIZADO POR TODOLOGÍSTICA, EN ALIANZA CON FECOMERCIO INTERNACIONAL – EL CENTRO DE NEGOCIOS DE LA FEDERACIÓN DE COMERCIO DE BIENES, SERVICIOS Y TURISMO DEL ESTADO DE SAN PABLO (FECOMERCIO SP)–, EL PASADO MIÉRCOLES (5), EN LA SEDE DE LA ENTIDAD”



“AUTORIDADES PORTUÁRIAS, CÁMARAS DE COMÉRCIO, OPERADORES LOGÍSTICOS, DESPACHANTES ADUANEIROS, TRADINGS, CONSULTORES E DEMAIS ATUANTES NO COMÉRCIO EXTERIOR MARCARAM PRESENÇA NO ENCONTRO DE PROTAGONISTAS – BRASIL: ORIGEM E DESTINO DE NOVOS NEGÓCIOS, EVENTO REALIZADO PELA TODOLOGÍSTICA, EM PARCERIA COM A FECOMERCIO INTERNACIONAL – NÚCLEO DE NEGÓCIOS DA FEDERAÇÃO DO COMÉRCIO BENS, SERVIÇOS E TURISMO DO ESTADO DE SÃO PAULO (FECOMERCIO SP) –, NA ÚLTIMA QUARTA-FEIRA (5), NA SEDE DA ENTIDADE”

Con la actuación del equipo internacional, la moderación del Ing. Mario Alonso, Director de Grupo TodoLOGÍSTICA & Comercio Exterior, y la ejecución del Departamento Comercial y Administrativo local en Brasil, Lilian Magri y Luciano Delle Ville, el Encuentro recibió una importante audiencia de profesionales, Directivos y Gerentes de los sectores de Puertos, Logística, Transporte y Comercio Exterior.

Com o desempenho da equipe internacional, a moderação do Eng. Mario Alonso, Diretor do Grupo TodoLOGÍSTICA & Comércio Exterior, e a execução da Direção Comercial e Administrativa local no Brasil, Lilian Magri e Luciano Delle Ville, o Encontro recebeu um importante público de profissionais, Diretores e Gerentes do setor dos Portos, a Logística, o Transporte e o Comércio Exterior.

## Palestrantes destacados estiveram presentes representando os setores de atuação, trazendo as últimas tendências e atualidade:



Gestor de Assessoria Econômica da Fecomercio SP  
**Fabio Pina**



LATAM Innovation Supply Chain & Integration  
Director da NATURA & Co - AVON  
**Nestor Felpi**



Diretor Geral da Agência Nacional de Transportes  
Aquaviários - ANTAQ  
**Dr. Eduardo Nery**



Economista e Assessor para Assuntos Econômicos  
Internacionais da FECOMERCIO SP  
**Thiago Carvalho**



Gerente Comercial da Administração Nacional dos  
Portos do Uruguai - ANP  
**Cra. Ana Rey**



Sales Manager e Business Development da ACE  
LOGÍSTICA INTERNACIONAL  
**Yasmin Pinheiro**



Diretor-Superintendente Administrativo da  
PORTONAVE  
**Osmari de Castilho Ribas**



Diretor Gerente da MIEBACH CONSULTING  
**Marcos Vranjac**



Presidente da AFROCHAMBER  
**Rui Mucaje**



Director Ejecutivo de la Cámara Empresaria de  
Operadores Logísticos de Argentina - CEDOL  
**Rafael Rodríguez Roda**



SVP Sales & General Manager Zebra Technologies  
Brasil da ZEBRA TECHNOLOGIES  
**Vanderlei Ferreira**



Diretor de Comércio Exterior da CIESP  
**Marcio Ribeiro**



Presidente da COOPERCARGA  
**Osni Roman**



Vice Presidente institucional e Administrativo de  
la ABRAS Associação Brasileira de Supermercados  
**Marcio Milan**



Diretor GDx CARGO LOGISTICS  
**Thiers Gondim**



Diretor da SEGRÉ  
**Gustavo Segre**



Diretor da QUORUM BRASIL  
**Claudio Silveira**



Diretor da Grupo Todologica & Comércio Exterior  
**Eng. Mario Alonso**













Presidente  
de la Administración  
Nacional de Puertos  
ANP

**Dr. Juan Curbelo**  
URUGUAY

# URUGUAY BUSCA BRINDAR MÁS Y MEJORES SERVICIOS

“O URUGUAI BUSCA OFERECER  
MAIS E MELHORES SERVIÇOS”

SPEAKER / PALESTRANTE



11 de agosto 2022  
PARAGUAY  
Centro de Convenciones de la Conmebol - Asunción

EXPOSICIÓN DEL PRESIDENTE DE LA ANP,  
DOCTOR JUAN CURBELO EN EL MARCO DEL  
ENCUENTRO DE PROTAGONISTAS EN PARAGUAY.

APRESENTAÇÃO DO PRESIDENTE DA ANP,  
DOUTOR JUAN CURBELO NO ÂMBITO DO  
ENCONTRO DE PROTAGONISTAS DO PARAGUAI.

**¿Qué implica para el Uruguay el poder afianzar relaciones comerciales con sus pares del Paraguay?**

Desde nuestro presidente de la nación y gracias a la excelente relación que tenemos con el Paraguay, quisiera comentar en primera instancia nuestra visión en el futuro de la logística.

Lo interesante es que llegamos al Paraguay junto a una serie de entidades y empresas uruguayas que se interesan por la interrelación comercial entre ambos países ya que para el Uruguay, hay una intención clara de confirmar que somos el socio natural de las empresas paraguayas.

Para brindar un buen servicio, debemos mejorar nuestra infraestructura y en dos años hemos avanzado en esa dirección gracias a diversos proyectos como el del puerto seco a 500 kilómetros de Montevideo, o las obras en Nueva Palmira, kilómetro 0 de la hidrovía o la mejora de calado de 13 metros del Puerto de Montevideo, siendo hoy un puerto eficiente y competitivo.

**¿Qué otras obras se tienen en cartera para mejorar el sistema portuario y la logística en general en Uruguay?**

En el próximo trimestre se hará la mayor inversión de obra portuaria en Uruguay, con U\$S 500 millones en lo que será una de las más modernas Terminales de Contenedores de la región.

**O que significa para o Uruguai poder fortalecer as relações comerciais com seus pares no Paraguai?**

Do nosso presidente da nação e graças ao excelente relacionamento que temos com o Paraguai, gostaria de comentar primeiramente sobre nossa visão para o futuro da logística.

O interessante é que chegamos ao Paraguai junto com uma série de entidades e empresas uruguaias interessadas na inter-relação comercial entre os dois países, já que para o Uruguai há uma clara intenção de confirmar que somos o parceiro natural das empresas paraguaias.

Para prestar um bom serviço, devemos melhorar nossa infraestrutura e em dois anos caminhamos nessa direção graças a vários projetos como o porto seco a 500 quilômetros de Montevideu, ou as obras de Nueva Palmira, quilômetro 0 da hidrovía, ou o melhoria do calado de 13 metros do Porto de Montevideu, sendo hoje um porto eficiente e competitivo.

**Que outras obras estão previstas para melhorar o sistema portuário e a logística em geral no Uruguai?**

No próximo trimestre, o maior investimento em obras portuárias será feito no Uruguai, com US\$ 500 milhões naquele que será um dos mais modernos Terminais de Contêineres da região.



**PUERTO DE MONTEVIDEO  
DRAGADO CANAL DE ACCESO**

**-13**

**METROS DE PROFUNDIDAD**





También es importante mencionar que estamos avanzando en el muelle en la Terminal de Celulosa, el cual tiene un calado a 14 metros y el nuevo muelle de la Terminal granelera, el cual tendrá también 14 metros de profundidad en una flamante nueva dársena.

En este nuevo reordenamiento portuario, queremos darle un lugar concreto a las barcasas paraguayas ya que el lugar que antes usaban los barcos pesqueros, será exclusivamente para la llegada de barcasas ya que los buques pesqueros tendrán su propio puerto en poco menos de un año, en el primer trimestre de 2023.

Además, tenemos como proyecto el poder conectar el ferrocarril uruguayo con el argentino y con ello, la carga de Paraguay que se conecta desde Encarnación hacia Argentina por el ferrocarril que ahora lograría ya interconectarse con un ramal uruguayo, permitirá el transbordo de la carga desde territorio paraguay hasta el puerto de Montevideo. ●

*É importante mencionar também que estamos avançando no píer do Terminal de Celulose, que tem 14 metros de profundidade, e no novo píer do Terminal de Grãos, que também terá 14 metros de profundidade em um cais totalmente novo.*

*Nesta nova reorganização portuária, queremos dar um lugar específico para as barcaças paraguaias, já que o local anteriormente utilizado pelos barcos de pesca será exclusivamente para a chegada de barcaças, pois os barcos de pesca terão seu próprio porto em pouco menos de um ano, no primeiro trimestre de 2023.*

*Além disso, temos como projeto poder conectar a ferrovia uruguaia com a argentina e com ela, a carga do Paraguai que se conecta de Encarnación à Argentina pela ferrovia que agora seria interligada com um ramal uruguaio, permitirá o transbordo de cargas do território paraguaio ao porto de Montevideú. ●*

# Oportunidad

/Del latín *op* 'hacia' y *portus* 'puerto'./

Hacia el puerto van las oportunidades y desde ahí llegan a todos. Como la de ampliar la Terminal Cuenca del Plata y mejorar su infraestructura, duplicando el tamaño de los muelles y sumando hectáreas de área de gestión, y ser la única terminal especializada de contenedores integrada con un depósito de logística acorde a las exigencias del comercio internacional. Las inigualables condiciones geográficas del puerto de Montevideo, combinadas con la experiencia y conocimiento de Katoen Natie en más de 30 países, nos dan la oportunidad de ser la terminal más productiva de la región.

## TERMINAL CUENCA DEL PLATA





# DELEGACIÓN DE LA ANP VISITA PARAGUAY

## DELEGAÇÃO DA ANP VISITA O PARAGUAI

EL PRESIDENTE DE LA ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE PUERTOS, JUAN CURBELO, ENCABEZÓ UNA DELEGACIÓN DE LA ANP QUE VISITÓ PARAGUAY EN AGOSTO PASADO.

O PRESIDENTE DA ADMINISTRAÇÃO NACIONAL DE PORTOS, JUAN CURBELO, LIDEROU UMA DELEGAÇÃO DA ANP QUE VISITOU O PARAGUAI EM AGOSTO PASSADO.

EN UNA NUTRIDA AGENDA DE TRABAJO, LOS REPRESENTANTES DE ANP PARTICIPARON DE DIVERSAS ACTIVIDADES.

EM UMA AGENDA DE TRABALHO MOVIMENTADA, REPRESENTANTES DA ANP PARTICIPARAM DE DIVERSAS ATIVIDADES.



El presidente Curbelo, participó del evento Encuentro de Protagonistas "Paraguay, origen y destino de nuevos negocios" donde presentó la visión del gobierno uruguayo en materia portuaria y ofreció los puertos nacionales al servicio del comercio exterior paraguayo.

O Presidente Curbelo participou do evento Encontro de Protagonistas "Paraguai, origem e destino de novos negócios" onde apresentou a visão do governo uruguaio em matéria portuária e colocou os portos nacionais a serviço do comércio exterior paraguaio.



**Jorge Magnano**  
Gerente General BOLUDA TOWAGE REYLA - Uruguay

BOLUDA TOWAGE REYLA Felicita al Grupo TodoLOGISTICA & Comercio Exterior por sus 50 ediciones de la Revista PROTAGONISTA, generando contenido de calidad y brindando información del sector Portuario, logístico y Comercio Internacional, para los diferentes países del continente Americano.

A BOLUDA TOWAGE REYLA parabeniza ao Grupo TodoLOGISTICA & Comércio Exterior pelas 50 edições da Revista PROTAGONISTA, gerando conteúdo de qualidade e disponibilizando informações sobre os setores Portuário, Logística e Comércio Internacional, para os diversos países do continente americano.

## Expresión en tiempo real de la economía del país



Acompañado por el embajador uruguayo Fernando Sandín, se reunió con el presidente de la Administración Nacional de Navegación y Puertos de Paraguay, Rubén Valdez Cuéllar quien destacó el excelente relacionamiento entre las instituciones y los planes de cooperación a llevar adelante.

*Acompanhado do embaixador uruguaio Fernando Sandín, reuniu-se com o presidente da Administração Nacional de Navegação e Portos do Paraguai, Rubén Valdez Cuéllar, que destacou a excelente relação entre as instituições e os planos de cooperação a serem realizados.*

**B** **BOLUDA**  
**TOWAGE REYLA**

Boluda Towage Reylya - Piedras 172 - 11000 - Montevideo - Uruguay  
T. +598 2915 1216 - F. +598 2916 1329 - info@boluda.com.uy - reylya.com.uy





La delegación encabezada por Juan Curbelo fue recibida por el Directorio del Centro de Armadores Fluviales y Marítimos (CAFyM), donde se analizaron temas vinculados al desarrollo operativo para embarcaciones paraguayas en los puertos de Montevideo y Nueva Palmira.

*A delegação chefiada por Juan Curbelo foi recebida pela Diretoria do Centro de Armadores Fluviais e Marítimos (CAFyM), onde foram discutidos assuntos relacionados ao desenvolvimento operacional das embarcações paraguayas nos portos de Montevideú e Nueva Palmira.*



El presidente Juan Curbelo mantuvo además una serie de reuniones de trabajo con instituciones paraguayas, como el Centro de Importadores, las Cámaras de Exportadores y las de Comercio y Servicios.

*O presidente Juan Curbelo também realizou uma série de reuniões de trabalho com instituições paraguayas, como o Centro de Importadores, as Câmaras de Exportadores e as Câmaras de Comércio e Serviços.*



Participa de estas reuniones una importante comitiva de operadores de servicios portuarios, logísticos y vinculados al sector exportador de Uruguay acompañados por la Embajada de Uruguay en Paraguay.

*Participa destas reuniões uma importante comissão de operadores de serviços portuários, logísticos e vinculados ao setor exportador do Uruguai acompanhados pela Embaixada do Uruguai no Paraguai.*

## Expresión en tiempo real de la economía del país



La delegación de la Administración Nacional de Puertos realizó una visita a la embajada de Uruguay manteniendo reuniones de coordinación.

*A delegação da Administração Nacional de Portos visitou a embaixada do Uruguai para realizar reuniões de coordenação.*



Recorrieron la construcción de la planta de celulosa Paracel manejando la posibilidad que su producción salga por puertos de Uruguay.

*Eles percorreram a construção da fábrica de celulose da Paracel, lidando com a possibilidade de sua produção sair por portos do Uruguai.*

# Integrity Innovation Intensity Agility

#### MONTEVIDEO OFFICE:



Pza. Independencia 831 Off. 707  
CP 11100  
Montevideo, Uruguay  
Phone (598) 2903 3008

#### ASUNCION OFFICE:



Independencia Nacional 811  
Asunción, Paraguay  
Phone (595) 21 441442

#### NUEVA PALMIRA OFFICE:



San Salvador 4058  
Colonia, Uruguay  
Phone (598) 45449521

#### CIUDAD DEL ESTE OFFICE:



Av. Jose Asunción Flores,  
Ed. Fontana's  
Ciudad del Este  
Paraná - Paraguay

EMAIL: [Info@multimar.com.uy](mailto:Info@multimar.com.uy)

EMAIL: [Info@multimar.com.py](mailto:Info@multimar.com.py)







Gerente  
de Área Comercialización  
de la Administración  
Nacional de Puertos  
ANP

**Cra. Ana Rey**  
URUGUAY

# MÁS DE USD 1.000 MILLONES EN NUEVAS INVERSIONES PÚBLICAS Y PRIVADAS

## MAIS DE USD 1.000 MILHÕES EM NOVOS INVESTIMENTOS PÚBLICOS E PRIVADOS

EL ENCONTRO DE PROTAGONISTAS, DEL 5 DE OCTUBRE DEL PRESENTE AÑO, REALIZADO EN LA SEDE FECOMERCIO, SÃO PAULO-BRASIL, CONTÓ CON LA PRESENCIA Y DISERTACIÓN DE LA GTA DE ÁREA DE COMERCIALIZACIÓN, DE LA ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE PUERTOS (ANP) DE URUGUAY, CRA. ANA REY.

En su conferencia expresó la vocación del país uruguayo de abrir inversiones, destacando que el Uruguay logístico ya es una realidad que tiene más de 25 años de experiencia en Zona Franca, Puerto libre y en participación privada.

Comentó además, los cambios que ha tenido el Puerto de Montevideo en los últimos años, con inversiones de más de mil millones de dólares que harán al Puerto de Montevideo, un puerto de última generación. Mencionó la Terminal Especializada de Contenedores y agregó, “es una concesión que ya tiene 20 años en Uruguay y que el gobierno ha renovado su contrato para obtener 22 hectáreas nuevas, muelles a 17 metros, nuevos sistemas informáticos y nuevas grúas pórtico de gran alcance. Queremos que Montevideo reciba los grandes buques, no solo para subir y bajar contenedores, sino para que empresas logísticas de todo el Mercosur operen desde allí para el mercado de Paraguay y Bolivia, países limítrofes.”

A su vez, habló de la Terminal especializada de pulpa de celulosa, que se inauguró el presente mes de octubre del 2022 y cuenta con una recepción vía tren, un muelle de aguas profundas con una superficie de 13.000 m<sup>2</sup> + 270 m de longitud y un depósito de celulosa de 51.000 m<sup>2</sup>.

O ENCONTRO DE PROTAGONISTAS, NO DIA 5 DE OUTUBRO DESTE ANO, REALIZADO NA SEDE DA FECOMERCIO, SÃO PAULO-BRASIL, CONTOU COM A PRESENÇA DA GTA DA ÁREA DE MARKETING, DA ADMINISTRAÇÃO NACIONAL DE PORTOS (ANP) DO URUGUAI, CRA. ANA REY.

Em sua conferência expressou a vocação do país uruguaio para abrir investimentos, destacando que a logística Uruguai já é uma realidade que conta com mais de 25 anos de experiência na Zona Franca, Porto Livre e na participação privada.

Ela também comentou as mudanças que o Porto de Montevideu passou nos últimos anos, com investimentos de mais de um bilhão de dólares que farão do Porto de Montevideu um porto de última geração. Ela mencionou o Terminal Especializado de Contêineres e acrescentou: “é uma concessão que existe há 20 anos no Uruguai e que o governo renovou seu contrato para obter 22 novos hectares, cais de 17 metros, novos sistemas de informática e novos guindastes pórticos de grande alcance. Queremos que Montevideu receba navios de grande porte, não só para carregar e descarregar contêineres, mas também para que empresas de logística de todo o Mercosul operem de lá para os mercados paraguaio e boliviano, países vizinhos.”

Por sua vez, falou sobre o Terminal especializado de pasta de celulose, que foi inaugurado em outubro de 2022 e conta com recepção de trens, cais de águas profundas com área de 13.000 m<sup>2</sup> + 270 m de comprimento e armazém de celulose de 51.000 m<sup>2</sup>.



# 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](mailto:comercial@tamibel.com.uy) Montevideo - Uruguay / [www.tamibel.com.uy](http://www.tamibel.com.uy)



**“Hoy, se marca un nuevo hito para el puerto de Montevideo porque el acceso ferroviario se conecta con esta terminal del puerto con una inversión de más de 100 millones de dólares en Muelles Privados.”**



**“Hoje destaca-se um novo marco para o porto de Montevideú porque o acesso ferroviário se conecta a este terminal portuário com um investimento de mais de 100 milhões de dólares em Docas Privadas.”**

“En el día de hoy se está inaugurando en Uruguay la Terminal especializada de pulpa de celulosa y va a exportar 2 millones de toneladas por un régimen de iniciativa privada que se presenta al gobierno. Es decir, que el régimen jurídico nos permite que presenten iniciativas, ideas para poder dar preferencia en los procesos licitatorios de participación privada. Hoy, se marca un nuevo hito para el puerto de Montevideo porque el acceso ferroviario se conecta con esta terminal del puerto con una inversión de más de 100 millones de dólares en Muelles Privados”.

También agregó, “otro muelle privado que es muy importante para la hidrovía, o las cargas a granel en conexión a Laguna Merín y otras zonas, es la Terminal de graneles multipropósito, ahí recibimos granos de la zona sur del país, que puede ser hasta sur de Brasil”. Dicha terminal cuenta con un muelle más explanada operativa, ambas en construcción, que permitirá el atraque de buques de hasta 14 metros de calado. En la cual se realizó una inversión de 62 millones de dólares.

Y continuó, “el Terminal pesquero Puerto Capurro, es un nuevo concepto que tiene Uruguay. También se está inaugurando el muelle en este mes y ya tenemos funcionando el depósito desde hace más de 3 años pero en el muelle se está invirtiendo en este momento.”

“Hoje está sendo inaugurado o terminal especializado de celulose celulósica no Uruguai e vai exportar 2 milhões de toneladas em regime de iniciativa privada que é apresentado ao governo. Em outras palavras, o regime jurídico nos permite apresentar iniciativas, ideias para poder dar preferência nos processos licitatórios de participação privada. Hoje destaca-se um novo marco para o porto de Montevideú porque o acesso ferroviário se conecta a este terminal portuário com um investimento de mais de 100 milhões de dólares em Docas Privadas”.

Acrescentou ainda, “outro cais privado muito importante para a hidrovía, ou carga a granel em conexão com a Laguna Merín e outras áreas, é o Terminal Multiuso de Granéis, onde recebemos grãos do sul do país, que podem ser para o Sul do Brasil”. Este terminal possui um cais e uma esplanada operacional, ambos em construção, que permitirão a atracação de navios com calado até 14 metros. Em que foi feito um investimento de 62 milhões de dólares.

E continuou: “o Terminal pesqueiro de Puerto Capurro é um novo conceito que o Uruguai tem. O cais também está sendo inaugurado este mês e já temos o armazém em funcionamento há mais de 3 anos, mas o investimento está sendo feito no cais neste momento.”

## Expresión en tiempo real de la economía del país

Esta terminal con sus obras en progreso, ubicado al norte de la bahía del puerto de Montevideo, permite atender la demanda de flotas pesqueras nacionales e internacionales. Será apto para 50 embarcaciones, tiene una inversión de 102 millones de dólares y las obras estarán finalizadas en diciembre del 2022. Actualmente, se encuentra en proceso de licitación con participación privada. "El estado invirtió 102 millones de dólares para tener un terminal pesquero para que un privado ponga un frigorífico, pague un valor llave del orden de 30 millones de dólares y pueda hacer toda la cadena logística de la pesca. Pueden tener venta de combustible, carga y descarga, frigoríficos, pueden tener otros productos, contenedores refrigerados. Y esto es de interés, por ejemplo, para navieras como Maersk que empiezan a controlar la cadena logística o para flotas chinas, o flotas españolas que atracan en esta región con el pescado que es un alimento que hoy moviliza, en la región, carga muy importante. Tenemos la apertura en diciembre de esta licitación".

*Este terminal com suas obras em andamento, localizado ao norte da baía do porto de Montevideú, permite atender a demanda de frotas pesqueiras nacionais e internacionais. Será adequado para 50 navios, tem investimento de 102 milhões de dólares e as obras serão concluídas em dezembro de 2022. Atualmente, está em processo de licitação com participação privada. "O Estado investiu 102 milhões de dólares para ter um terminal de pesca para que um particular pudesse colocar um frigorífico, pagar um valor chave de cerca de 30 milhões de dólares e poder realizar toda a cadeia logística da pesca. Podem ter vendas de combustíveis, carga e descarga, geladeiras, podem ter outros produtos, contêineres refrigerados. E isso interessa, por exemplo, para empresas de navegação como a Maersk que começam a controlar a cadeia logística ou para frotas chinesas, ou frotas espanholas que aportam nesta região com peixe, que é um alimento que hoje mobiliza, na região, muito importante. Temos a abertura em dezembro deste concurso".*

**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**





Gerente de Área Comercialización de la Administración Nacional de Puertos ANP

**Cra. Ana Rey**

URUGUAY



La mandataria aseguró que todas estas construcciones son posibles porque el estado invierte para que el privado pueda poner un almacén de logística, e hizo mención a la obra del viaducto. “El viaducto evita la congestión de los camiones en la entrada del puerto, estamos en construcción de 10 accesos terrestres, para que estén agendados los camiones y pueda fluir el tráfico a las terminales con sistemas informáticos modernos, eso está en construcción y se está finalizando en el próximo año”

Respecto a los accesos ferroviarios aseguró que el gobierno realizó la construcción del ferrocarril central que conecta con Brasil en la zona de Rivera, Libramiento y conecta con todos los muelles del puerto de Montevideo.

En referencia a las Áreas logísticas, informó que en el puerto tienen más de siete empresas en régimen de Puerto Libre con concesiones de más de 20 años.

*O presidente garantiu que todas essas construções são possíveis porque o Estado investe para que a iniciativa privada possa montar um armazém logístico, e mencionou as obras do viaduto. “O viaduto evita o congestionamento de caminhões na entrada do porto, estamos em construção de 10 acessos terrestres, para que os caminhões sejam programados e o tráfego possa fluir para os terminais com modernos sistemas de informática, que está em construção e está sendo finalizado no Próximo ano”*

*Quanto aos acessos ferroviários, assegurou que o governo realizou a construção da ferrovia central que liga ao Brasil na zona de Rivera, Livramento e liga com todas as docas do porto de Montevideú.*

*Em referência às Áreas Logísticas, informou que no porto existem mais de sete empresas no regime de Porto Livre com concessões de mais de 20 anos.*



**Salvador Ferrer**

Presidente del BROU - Banco de la República Oriental del Uruguay

Muchas veces solo se aprecia el producto final en las manos del consumidor final o en el ingreso a una planta de producción, sin comprender el valor estratégico de toda la logística que permite que los bienes lleguen en tiempo y forma.

Las felicitaciones del Banco País por las 50 ediciones de una publicación que ayuda a comprender y conocer este sector fundamental de la economía.

*Muitas vezes o produto final só é apreciado nas mãos do consumidor final ou na entrada de uma planta de produção, sem a compreensão do valor estratégico de toda a logística que permite que a mercadoria chegue em tempo hábil.*

*Parabéns do Banco País pelas 50 edições de uma publicação que ajuda a compreender e conhecer este setor fundamental da economia.*

## Expresión en tiempo real de la economía del país

El régimen de puerto libre, permite que la mercadería pueda cambiar de destino, sin tiempo de permanencia en puerto y desde el momento que ingresa al puerto, la mercadería está exportada y se puede cobrar por ella y cambiar de destino.

Para culminar la conferencia, mencionó como producto estrella del 2023 al Puerto Seco: “Desde Febrero se ha creado el régimen de Puerto Seco como existe en Madrid, en este caso ya es recinto portuario de Montevideo una tierra que está en la frontera con Brasil. Pensamos que hay posibilidad de que se aumente el valor agregado de esa zona norte con mano de obra disponible”. Bajo este régimen, habrá una terminal de transporte intermodal conectada al puerto de Montevideo por carretera y ferrocarril. Un recinto con régimen de Puerto Libre. ●

*O regime de porto franco permite que a mercadoria mude de destino, sem tempo de permanência no porto e a partir do momento em que entra no porto, a mercadoria é exportada e pode ser cobrada por ela e mudar de destino.*

*Para culminar a conferência, mencionou o Porto Seco como o produto estrela de 2023: “Desde fevereiro está criado o regime de Porto Seco tal como existe em Madrid, neste caso, um terreno que fica na fronteira com o Brasil já é a zona portuária de Montevideú. Achamos que existe a possibilidade de aumentar o valor agregado daquela zona norte com mão de obra disponível.” Sob este regime, haverá um terminal de transporte intermodal conectado ao porto de Montevideú por rodovia e ferrovia. Um recinto com regime de Porto Livre. ●*



CNSA y CNGSA operadores logísticos de la red fluvial de navegación de la cuenca del Rio de la Plata

 Corporación Navios S.A.  Corporación Navios Granos S.A.

 [www.navioslogistics.com](http://www.navioslogistics.com)







# PROUD TO BE THE LARGEST TERMINAL IN *South America*

*Operating since 2013, BTP is the leading container operator in Brazil. With a culture of sustainability and safety of people and cargo in its DNA, the company gathers important competitive advantages that confer excellence to its operations. A privileged location and routes serving all regions of the world are some of the main characteristics of the terminal, which is the result of a joint venture between two recognized groups of port operators: Terminal Investment Limited (TIL) and APM Terminals – world leaders in the container handling market.*



*Please scan the QR Code to know more of BTP.*



  
**Brasil**  
TERMINAL PORTUÁRIO  
**Believe and Innovate**

 @brasilterminalportuario | [www.btp.com.br](http://www.btp.com.br)



# CONOZCA LOS BENEFICIOS QUE APORTAN LAS GRÚAS REACHSTACKER

## CONHEÇA OS BENEFÍCIOS DOS REACHSTACKER

Eficiencia, confiabilidad, ahorro energético, gran capacidad, velocidad y tecnología son algunos de los beneficios que aportan las grúas Reachstacker en las terminales y los patios de puertos pequeños y medianos, ferrocarriles, entre otros.

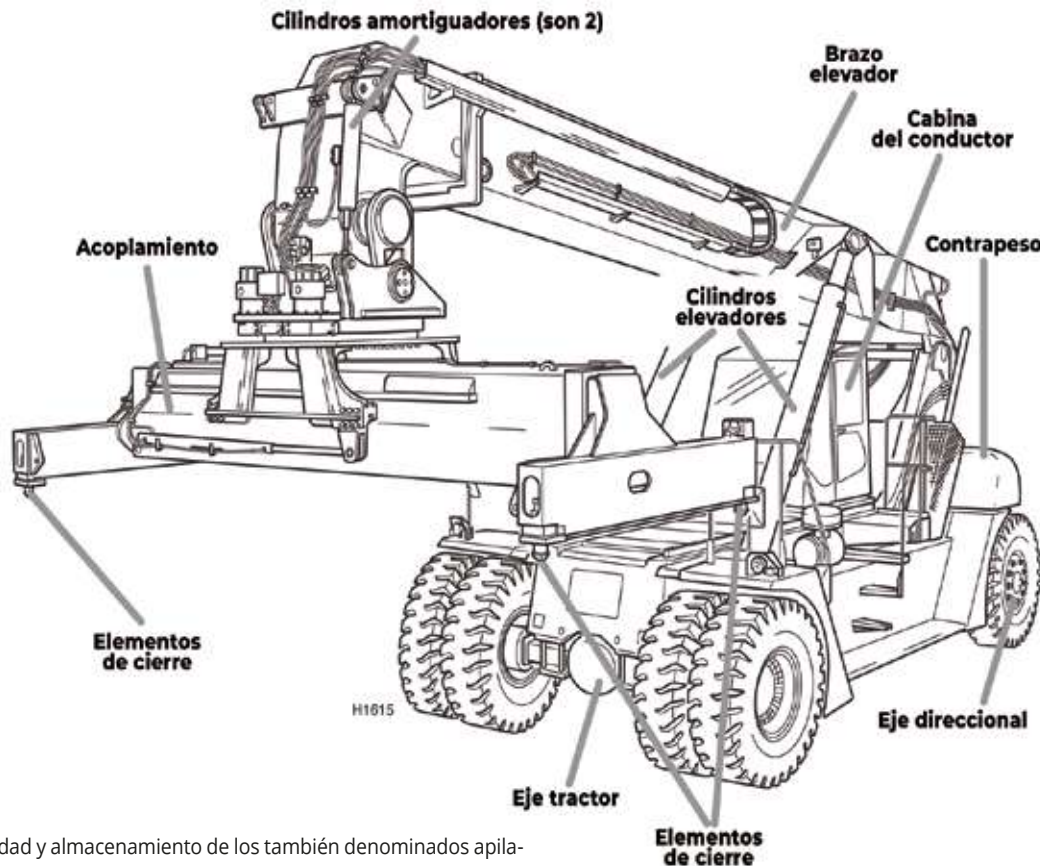
Una Reachstacker es un tipo de grúa que se utiliza para cargar y descargar contenedores, adecuado para el apilamiento y el transporte horizontal.

La flexibilidad, capacidad y almacenamiento de los también denominados apiladores de alcance le ha permitido ganar terreno en la mayoría de los mercados. Además, la Reachstacker ha sido considerado durante mucho tiempo como uno de los más confiables y robustos montacargas en el mundo.

Dependiendo del modelo, cuenta con tecnologías energéticamente eficientes que pueden ofrecer ahorros comprobados en combustible de hasta 20%, el cual, seguramente disminuirá los costos de cualquier operación.

Varias marcas continuamente se encuentran innovando para lograr el diseño de equipos cada vez más eficientes y que les permita alcanzar la máxima utilización del espacio en terminales de contenedores y puertos de uso intenso. Estas máquinas ofrecen maniobrabilidad excepcional y velocidades de manejo superiores sin perder poder en capacidad total para cargas exigentes.

La versatilidad de estos equipos les permite realizar movimientos de variados tipos de carga, siendo los más importantes el movimiento de contenedores. Permiten trasladar contenedores en trayectos cortos de distancia, cargar y descargar camiones, apilar para apoyar de forma más eficiente el espacio. Están dotadas para levantar una gran capacidad de carga, hasta 45 toneladas, peso que es detectado por un sistema instalado en la grúa.



*Eficiência, confiabilidade, economia de energia, alta capacidade, velocidade e tecnologia são alguns dos benefícios proporcionados pelos guindastes Reachstacker nos terminais e pátios de portos de pequeno e médio porte, ferrovias, entre outros.*

*Um reachstacker é um tipo de guindaste usado para carregar e descarregar contêineres, adequado para empilhamento e transporte horizontal.*

*A flexibilidade, capacidade e armazenamento dos chamados reach stackers permitiram-lhe ganhar terreno na maioria dos mercados. Além disso, o Reachstacker é considerado há muito tempo como uma das empilhadeiras mais confiáveis e robustas do mundo. Dependendo do modelo, possui tecnologias energeticamente eficientes que podem oferecer economia comprovada de combustível de até 20%, o que certamente reduzirá os custos de qualquer operação.*

*Diversas marcas estão inovando continuamente para alcançar o design de equipamentos cada vez mais eficientes que lhes permitam obter o máximo aproveitamento de espaço em terminais de contêineres e portos de uso intenso. Essas máquinas oferecem manobrabilidade excepcional e velocidades de acionamento superiores sem perder potência em capacidade total para cargas exigentes.*

*A versatilidade deste equipamento permite-lhes efetuar movimentações de vários tipos de carga, sendo a mais importante a movimentação de contêineres. Eles permitem que os contêineres sejam movidos a curtas distâncias, caminhões sejam carregados e descarregados, empilhados para suportar o espaço com mais eficiência. Estão equipados para levantar uma grande capacidade de carga, até 45 toneladas, peso que é detectado por um sistema instalado na grua.*

Estos equipos, por su tamaño de aproximadamente 37-85 toneladas, no pueden ser utilizados en calles públicas; debido a esto, su uso se encuentra limitado a espacios como terminales portuarias, depósitos de contenedores y también en el sector intermodal. Lugares en los cuales se hace necesario manejar contenedores vacíos o llenos de 20 o 40 pies y con pesos aproximados de 5 a 45 toneladas.

Las Reachstacker son capaces de transportar un contenedor a cortas distancias muy rápidamente y apilarlos en varias filas en función de su acceso.

Las Stackers están diseñadas para funcionar con distintas exigencias de trabajo, entre las más relevantes se encuentran que puede ejercer sus labores las 24 horas al día sin interrupciones, ya que las detenciones se deben hacer solo para mantenimientos preventivos y correctivos. También están diseñadas para trabajar en terrenos parejos y bajo los fenómenos meteorológicos como lluvia y viento.

En cuanto a la seguridad de uso y manejo de estos equipos en espacios congestionados, se tiene conocimiento que han sido diseñados sensores ultrasónicos que miden de forma fiable la distancia entre la pinza y los contenedores. En los grandes puertos y otros puntos de transbordo, los contenedores tienen que ser transferidos de un medio de transporte a otro en un corto espacio de tiempo.

Sin embargo, a pesar de la presión del tiempo, tanto las mercancías como el equipo de elevación y carga deben ser protegidos. Con demasiada frecuencia, el equipo de elevación choca con los contenedores y se daña, lo que da lugar a tiempos de espera y costos innecesarios que pueden ser evitados. ●

*Este equipamento, devido ao seu tamanho de aproximadamente 37-85 toneladas, não pode ser utilizado em vias públicas; Devido a isso, seu uso é limitado a espaços como terminais portuários, depósitos de contêineres e também no setor intermodal. Locais onde é necessário manusear contêineres vazios ou cheios de 20 ou 40 pés e com pesos aproximados de 5 a 45 toneladas.*

*Os Reachstackers são capazes de transportar um contêiner a curtas distâncias muito rapidamente e empilhá-lo em várias fileiras, dependendo de seu acesso.*

*As Empilhadeiras são projetadas para trabalhar com diferentes demandas de trabalho, dentre as mais relevantes é que pode realizar seu trabalho 24 horas por dia sem interrupções, já que as paradas devem ser feitas apenas para manutenção preventiva e corretiva. Eles também são projetados para trabalhar em terreno plano e sob fenômenos meteorológicos, como chuva e vento.*

*Em relação à segurança de uso e manuseio deste equipamento em espaços congestionados, sabe-se que foram projetados sensores ultrassônicos que medem de forma confiável a distância entre a pinça e os recipientes. Nos grandes portos e outros pontos de transbordo, os contêineres precisam ser transferidos de um meio de transporte para outro em um curto espaço de tempo.*

*No entanto, apesar da pressão do tempo, tanto as mercadorias quanto os equipamentos de elevação e carregamento devem ser protegidos. Muitas vezes, os equipamentos de elevação colidem com os contêineres e são danificados, levando a tempos de espera desnecessários e custos que podem ser evitados. ●*

- 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.

**UTILAJE**  
OPERADOR PORTUARIO Y LOGÍSTICO

LSQA  
Quality Austria  
SYSTEM CERTIFIED

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

[www.utilaje.com.uy](http://www.utilaje.com.uy)



# EFICIENCIA Y SOSTENIBILIDAD

## EFICIÊNCIA E SUSTENTABILIDADE

REVISTA PROTAGONISTA DIALOGÓ CON EL PRESIDENTE DE PUERTOS DEL ESTADO, ÁLVARO RODRÍGUEZ DAPENA

REVISTA PROTAGONISTA CONVERSOU COM O PRESIDENTE DOS PORTOS DO ESTADO, ÁLVARO RODRÍGUEZ DAPENA

**¿Cuáles son las principales acciones que se están poniendo en marcha para cumplir con la Agenda 2030 en materia de sostenibilidad y eficiencia en los puertos?**

La eficiencia y la sostenibilidad son dos de los ejes sobre los que girará el desarrollo de los puertos españoles en el futuro inmediato que, sin duda, redundarán en el incremento de la calidad de los servicios que se prestan en nuestros puertos, y por extensión en la competitividad de los mismos. De hecho, el modelo de desarrollo estratégico que hemos diseñado para nuestros puertos está pensado para ser sostenible en su triple dimensión: medioambiental, económica y social. Son tres dimensiones que ahora ponemos en pie de igualdad. Los puertos están llamados a asumir un papel de responsabilidad en las cadenas logísticas para la preservación ambiental y la lucha contra el calentamiento global.

En este sentido, los puertos españoles están desarrollando proyectos tendientes a buscar soluciones que respondan al reto de sostenibilidad ambiental al que nos enfrentamos, y al que todos estamos obligados a contribuir. Un buen ejemplo de ello es la implantación de instalaciones de suministro de gas licuado para proveer a los buques, y también para la electrificación de los muelles con el fin de que los buques se conecten a la red eléctrica y apaguen sus motores auxiliares. Estas medidas contribuirán a la descarbonización de la economía, a la par que facilitarán el desarrollo de otros combustibles alternativos para la propulsión marina.

**¿De qué manera los puertos afrontan la crisis energética que afecta a Europa debido al conflicto bélico en Ucrania?**

La invasión rusa en Ucrania ha hecho asomar nuevos comportamientos en los agentes implicados en la cadena logística, que también responden a una transformación del concierto internacional, sobre el cual construir equilibrios renovados entre los sectores público y privado.



Presidente  
Puertos del Estado  
**Álvaro  
Rodríguez  
Dapena**  
ESPAÑA

**Quais são as principais ações que estão sendo implementadas para cumprir a Agenda 2030 em termos de sustentabilidade e eficiência nos portos?**

*Eficiência e sustentabilidade são dois dos eixos sobre os quais girará o desenvolvimento dos portos espanhóis no futuro imediato, o que sem dúvida resultará no aumento da qualidade dos serviços prestados nos nossos portos e, por extensão, na sua competitividade. De fato, o modelo de desenvolvimento estratégico que desenhamos para nossos portos é pensado para ser sustentável em sua tríplice dimensão: ambiental, econômica e social. Existem três dimensões que agora colocamos em pé de igualdade. Os portos são chamados a assumir um papel responsável nas cadeias logísticas para a preservação ambiental e o combate ao aquecimento global.*

*Neste sentido, os portos espanhóis estão a desenvolver projetos que visam encontrar soluções que respondam ao desafio da sustentabilidade ambiental que enfrentamos e para o qual todos somos obrigados a contribuir. Um bom exemplo disso é a implementação de instalações de abastecimento de gás liquefeito para abastecimento de navios, e também para a eletrificação de cais para que os navios se conectem à rede elétrica e desliguem seus motores auxiliares. Estas medidas contribuirão para a descarbonização da economia, facilitando o desenvolvimento de outros combustíveis alternativos para a propulsão marítima.*

**Como os portos enfrentam a crise energética que afeta a Europa devido à guerra na Ucrânia?**

*A invasão russa na Ucrânia trouxe à tona novos comportamentos nos agentes envolvidos na cadeia logística, que também respondem a uma transformação do concerto internacional, sobre o qual construir renovados equilíbrios entre os setores público e privado.*



Pero descendiendo a lo concreto, los puertos se han revelado como nodos imprescindibles para la recepción y distribución de productos energéticos, como el gas natural, gracias a la disponibilidad de instalaciones tanto para almacenar este tipo de producto como para su tratamiento y posterior distribución.

**¿Cuáles son las obras prioritarias que están planificadas en puertos españoles en el mediano plazo?**

En el pasado, el sistema portuario español ha llevado a cabo un importante esfuerzo inversor relativo a las infraestructuras portuarias de aguas abrigadas. Actualmente, excepto alguna excepción de importantes inversiones del lado mar, a nivel general nos estamos enfocando en el lado tierra de los puertos: terminales marítimas en aguas abrigadas, accesibilidad viaria y ferroviaria, actuaciones puerto-ciudad, inversiones relativas a sostenibilidad y digitalización, etc.

*Mas indo às especificidades, os portos surgiram como nós essenciais para a receção e distribuição de produtos energéticos, como o gás natural, graças à disponibilidade de instalações tanto para o armazenamento deste tipo de produto como para o seu tratamento e posterior distribuição.*

**Quais são as obras prioritárias que estão previstas nos portos espanhóis a médio prazo?**

*No passado, o sistema portuário espanhol fez um esforço de investimento significativo em infra-estruturas portuárias de água abrigada. Atualmente, salvo algumas exceções de importantes investimentos do lado do mar, a nível geral estamos a apostar no lado terrestre dos portos: terminais marítimos em águas abrigadas, acessibilidades rodoviárias e ferroviárias, acções porto-ciudad, investimentos relacionados com a sustentabilidade e digitalização, etc.*

**“los puertos se han revelado como nodos imprescindibles para la recepción y distribución de productos energéticos, como el gas natural”**

**“os portos surgiram como nós essenciais para a receção e distribuição de produtos energéticos, como o gás natural”**



Mercado marítimo portuario



Planificación y gestión portuaria



Logística portuaria



Transformación digital



Integración puerto-ciudad



Seguridad y protección



Sostenibilidad y transición energética

**Innovación**  
**Formación**  
**Investigación aplicada**

[www.fundacion.valenciaport.com](http://www.fundacion.valenciaport.com)



**“Respecto a las actuaciones de conectividad ferroviaria, están en fase de ejecución material los accesos al bajo de la Cabezuela en el puerto de Cádiz, al puerto de Sagunto y al puerto de Sevilla, entre otros.”**

**“No que diz respeito às ações de conectividade ferroviária, os acessos ao Bajo de la Cabezuela no porto de Cádiz, ao porto de Sagunto e ao porto de Sevilha, entre outros, encontram-se em fase de execução material.”**



Respecto a las actuaciones de conectividad ferroviaria, están en fase de ejecución material los accesos al bajo de la Cabezuela en el puerto de Cádiz, al puerto de Sagunto y al puerto de Sevilla, entre otros. Además, tenemos avanzadas las obras de ampliación de terminales de apoyo como las de Muriedas (Santander), Lezo (Pasajes), Escombreras (Cartagena), etc., así como otras en el interior del territorio. Igualmente cabe citar obras de mejora de la red ferroviaria general encaminadas a mejorar las prestaciones de servicios ferroviarios con origen o destino en algún puerto, como las de las líneas Bobadilla-Algeciras o Zaragoza-Teruel-Sagunto.

**¿Considera que los puertos españoles son más competitivos que otros recintos del Mediterráneo?**

Absolutamente. Nuestras infraestructuras han sido pioneras en muchos casos, y por tanto nuestros puertos cuentan con todas las facilidades para que cualquier tipo de buque puede atracar en ellos, y en ellos se prestan todo tipo de servicios con una adecuada relación calidad-precio, por lo tanto, se puede decir que nuestros puertos son muy competitivos. Si a ello le sumamos que nuestra oferta, por la excelente ubicación geográfica en las principales rutas marítimas Este-Oeste y Norte-Sur, puede atraer cualquier tipo de carga, y reexpedirla a cualquier destino, ya que nuestros puertos cuentan con conexiones con puertos de todo el mundo, podemos decir, sin lugar a dudas, que la competitividad de los puertos españoles está asegurada.

*No que diz respeito às ações de conectividade ferroviária, os acessos ao Bajo de la Cabezuela no porto de Cádiz, ao porto de Sagunto e ao porto de Sevilha, entre outros, encontram-se em fase de execução material. Além disso, temos obras avançadas de expansão de terminais de apoio como os de Muriedas (Santander), Lezo (Pasajes), Escombreras (Cartagena), etc., além de outros no interior do território. De igual modo, merecem destaque as obras de melhoria da rede ferroviária geral destinadas a melhorar a prestação de serviços ferroviários com origem ou destino num porto, como os das linhas Bobadilla-Algeciras ou Saragoça-Teruel-Sagunto.*

**Considera que os portos espanhóis são mais competitivos do que outros portos mediterrânicos?**

*Absolutamente. As nossas infra-estruturas têm sido pioneiras em muitos casos, pelo que os nossos portos dispõem de todas as facilidades para que neles possa atracar qualquer tipo de navio, e prestam todo o tipo de serviços com uma adequada relação qualidade/preço, pelo que pode dizer-se que os nossos portos são muito competitivos. Se juntarmos a isto o facto da nossa oferta, pela sua excelente localização geográfica nas principais rotas marítimas Leste-Oeste e Norte-Sul, poder atrair qualquer tipo de carga, e encaminhá-la para qualquer destino, uma vez que os nossos portos têm ligações com portos de todo o mundo, podemos dizer, sem dúvida, que a competitividade dos portos espanhóis está garantida.*

La prueba de la competitividad de nuestros puertos es que España es el país de la UE que más contenedores mueve, y que tres puertos españoles (Valencia, Bahía de Algeciras y Barcelona) se encuentran entre los 50 primeros del mundo en movimiento de contenedores.

**¿Cuáles son los desafíos más urgentes que deben enfrentarse para que los puertos españoles logren mayor desarrollo?**

Uno de los retos más importantes es la digitalización de procesos en el sistema portuario de interés general. Esa digitalización incluye una inversión material en instalaciones y equipos, y otra intangible, siendo esta última la que está repuntando en los últimos años. Este repunte se apoya en la evolución que se está registrando desde las actuales plataformas de ventanilla única para escalas de buques ('dueport') y 'port community systems' (PCS), hasta nuevas plataformas digitales dotadas de habilitadores digitales de inteligencia artificial, de fiabilidad, capaces de proveer inteligencia y sincromodalidad a los procesos, como el proyecto SIMPLE que estamos desarrollando junto con el Ministerio de Transportes y el administrador de infraestructuras ferroviarias, Adif.

De cara a futuro, necesitamos de manera urgente superponer a las capas de las infraestructuras y de la prestación de servicios, una tercera capa de infoestructura avanzada, capaz de atender los nuevos requerimientos del mercado.

*A prova da competitividade dos nossos portos é que Espanha é o país da UE que mais contentores movimenta, e que três portos espanhóis (Valência, Bahía de Algeciras e Barcelona) estão entre os 50 melhores do mundo em termos de movimentação de contentores.*

*Quais são os desafios mais urgentes que devem ser enfrentados para que os portos espanhóis alcancem um maior desenvolvimento?*

*Um dos desafios mais importantes é a digitalização dos processos no sistema portuário de interesse geral. Esta digitalização inclui um investimento material em instalações e equipamentos, e outro intangível, sendo este último o que tem vindo a aumentar nos últimos anos. Esta recuperação baseia-se na evolução que está a decorrer das atuais plataformas de janela única para escalas de navios ('dueport') e 'port community systems' (PCS), para novas plataformas digitais equipadas com facilitadores digitais de inteligência artificial, de fiabilidade, capaz de fornecer inteligência e sincronia aos processos, como o projeto SIMPLE que estamos desenvolvendo em conjunto com o Ministério dos Transportes e o gestor de infraestrutura ferroviária, Adif.*

*Olhando para o futuro, precisamos urgentemente sobrepor uma terceira camada de infoestrutura avançada, capaz de atender às novas exigências do mercado, sobre as camadas de infraestrutura e prestação de serviços.*

**“Uno de los retos más importantes es la digitalización de procesos en el sistema portuario de interés general.”**

**“Um dos desafios mais importantes é a digitalização dos processos no sistema portuário de interesse geral.”**

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, PANAMÁ

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





**“El nuevo Marco Estratégico no sólo reforzará el papel de las autoridades portuarias como proveedores de suelo e infraestructuras y reguladores de servicios (‘modelo Landlord’), sino que también les conferirá un papel de liderazgo en la oferta integral del puerto...”**

**“O novo Quadro Estratégico não só reforçará o papel das autoridades portuárias como fornecedores de terrenos e infraestruturas e reguladores de serviços (‘modelo Landlord’), mas também lhes dará um papel de liderança na oferta abrangente do porto ...”**

No obstante, al ser el español un sistema portuario coordinado por el Ministerio de Transportes a través de Puertos del Estado, somos los primeros en Europa en realizar las primeras digitalizaciones en el ámbito portuario de ámbito nacional, al menos en lo que se refiere a ventanilla única dirigida a canalizar procedimientos administrativos del tipo ‘business to administration’ (B2A). En particular, lo primero que hemos digitalizado y estandarizado son las escalas de los barcos, según criterios de la OMI y de la Unión Europea.

**¿Qué nos puede comentar sobre el Marco Estratégico de Puertos del Estado?**

Teniendo en cuenta que el anterior Marco Estratégico es del año 1998 y que en estos años se han producido grandes transformaciones socio-económicas e industriales, y la evolución de la logística y el transporte, era obligada una revisión y actualización de las estrategias e iniciativas a aplicar para conseguir en un plazo razonable que nuestros puertos se adapten a la nueva realidad marcada por cuestiones como la emergencia climática, la transformación digital o la economía 4.0.

El nuevo Marco Estratégico no sólo reforzará el papel de las autoridades portuarias como proveedores de suelo e infraestructuras y reguladores de servicios (‘modelo Landlord’), sino que también les conferirá un papel de liderazgo en la oferta integral del puerto y co-empresarios de proyectos de desarrollo y funcionamiento del puerto en alianza con el sector privado.

Además, y respetando por supuesto el contexto de competencia interportuaria y el de las terminales entre sí, el Marco Estratégico favorecerá un modelo de concertación entre puertos, no solo mediante la coordinación prestada por Puertos del Estado, sino a través de mecanismos de cooperación y colaboración, que permitirá ganar en capacidad para alcanzar el mejor posicionamiento en el mercado y a la vez preservar el interés general. ●

No entanto, sendo Espanha um sistema portuário coordenado pelo Ministério dos Transportes através dos Portos Estatais, somos os primeiros na Europa a realizar as primeiras digitalizações na área portuária a nível nacional, pelo menos no que se refere à janela. na canalização de procedimentos administrativos do tipo ‘business to administration’ (B2A). Em particular, a primeira coisa que digitalizamos e padronizamos são as balanças de navios, de acordo com os critérios da IMO e da União Europeia.

**O que você pode nos dizer sobre o Marco Estratégico dos Portos do Estado?**

Tendo em conta que o anterior Quadro Estratégico remonta a 1998 e que nestes anos registaram-se grandes transformações socioeconómicas e industriais, e a evolução da logística e dos transportes, foi necessário rever e atualizar as estratégias e iniciativas a aplicar para garantir que nossos portos se adaptem à nova realidade marcada por questões como a emergência climática, a transformação digital ou a economia 4.0 em um período de tempo razoável.

O novo Quadro Estratégico não só reforçará o papel das autoridades portuárias como fornecedores de terrenos e infraestruturas e reguladores de serviços (‘modelo Landlord’), mas também lhes dará um papel de liderança na oferta abrangente do porto e co-empresarios de projetos de desenvolvimento e operação portuária em parceria com a iniciativa privada.

Além disso, e respeitando naturalmente o contexto de competição interportuária e dos terminais entre si, o Quadro Estratégico favorecerá um modelo de acordo entre portos, não só através da coordenação proporcionada pelos Portos Estaduais, mas através de mecanismos de cooperação e colaboração. , que permitirá ganhar capacidade para alcançar a melhor posição no mercado e, ao mesmo tempo, preservar o interesse geral. ●



# XXXI CONGRESO LATINOAMERICANO DE PUERTOS



El evento portuario del año esta vez en

# BARRANQUILLA

27

AL

29

DE NOVIEMBRE DE

2023

COLOMBIA



Convocan



[www.aapalatio.com](http://www.aapalatio.com)  
[info@aapalatio.com](mailto:info@aapalatio.com)

Produce





# EL PUERTO DE BARCELONA: INFRAESTRUCTURAS Y CONECTIVIDAD AL SERVICIO DEL COMERCIO EXTERIOR DE LATINOAMÉRICA

## O PORTO DE BARCELONA: INFRAESTRUTURAS E CONECTIVIDADE AO SERVIÇO DO COMÉRCIO EXTERIOR DA AMÉRICA LATINA

LA OFERTA LOGÍSTICA DE BARCELONA LE SITUÁ COMO EL MEJOR HUB DE DISTRIBUCIÓN EUROMEDITERRÁNEO.

A OFERTA LOGÍSTICA DE BARCELONA COLOCA-A COMO O MELHOR CENTRO DE DISTRIBUIÇÃO EURO-MEDITERRÂNICO.

El Puerto de Barcelona ofrece las mejores infraestructuras, servicios y conectividad para el comercio marítimo entre Latinoamérica y Europa y los países de la ribera mediterránea. Actualmente, cerca de 100 líneas regulares conectan al Puerto de Barcelona con 850 puertos en todo el mundo, destacando, por su oferta y tiempo de tránsito, la conectividad para el transporte de contenedores con los principales mercados americanos y asiáticos.

*O Porto de Barcelona oferece a melhor infraestrutura, serviços e conectividade para o comércio marítimo entre a América Latina e a Europa e os países da costa mediterrânea. Atualmente, cerca de 100 linhas regulares ligam o Porto de Barcelona a 850 portos em todo o mundo, destacando-se, devido ao seu abastecimento e tempo de trânsito, conectividade para transporte de contêineres com os principais mercados americanos e asiáticos.*

Estos servicios interoceánicos se completan en el Mediterráneo con los servicios diarios de short sea shipping con los países del norte de África y con una completa oferta intermodal y unos servicios logísticos fiables y competitivos hacia el resto de la Península Ibérica y Europa que permiten, por ejemplo, hacer llegar de forma rápida y competitiva los contenedores con productos frescos a los principales mercados mayoristas de España, como Mercabarna, Mercazaragoza y Mercamadrid, y el mercado de Saint-Charles, en el sur de Francia.

*Estes serviços interoceânicos completam-se no Mediterrâneo com serviços diários de transporte marítimo de curta distância com os países do Norte de África e com uma oferta intermodal completa e serviços logísticos fiáveis e competitivos para o resto da Península Ibérica e Europa que permitem, por exemplo, entregar contentores com produtos frescos de forma rápida e competitiva aos principais mercados grossistas de Espanha, como Mercabarna, Mercazaragoza e Mercamadrid, e ao mercado de Saint-Charles, no sul de França.*

En la conectividad marítima, el Puerto de Barcelona tiene una oferta competitiva con el Mercosur. El servicio de las navieras Hapag Lloyd, MSC y ZIM, con escala en los puertos de Itapoa, Navegantes, Paranagua, Pecem, Rio de Janeiro, Salvador, Santos, Suape y Montevideo, ofrece un transit time de 11 días para los tráficos de importación y 19 días para los de exportación. Estos pocos días de navegación sitúan al Puerto de Barcelona como un puerto muy competitivo, especialmente para los tráficos refrigerados, tanto de productos hortofrutícolas como agropecuarios producidos en Brasil, Uruguay y el resto de Sudamérica. A través de los puertos de Navegantes y Montevideo, estas navieras ofrecen conexión entre Barcelona y los principales puertos de Argentina, con unos tiempos de tránsito de 26 días para los tráficos de importación y de 35 días para los de exportación.

*Na conectividade marítima, o Porto de Barcelona tem uma oferta competitiva com o Mercosul. O serviço das companhias marítimas Hapag Lloyd, MSC e ZIM, com escalas nos portos de Itapoá, Navegantes, Paranaguá, Pecém, Rio de Janeiro, Salvador, Santos, Suape e Montevidéu, oferece transit time de 11 dias para o tráfego de importação e 19 dias para exportação. Esses poucos dias de navegação fazem do Porto de Barcelona um porto muito competitivo, especialmente para o tráfego refrigerado, tanto para frutas e vegetais quanto para produtos agrícolas produzidos no Brasil, Uruguai e no restante da América do Sul. Através dos portos de Navegantes e Montevidéu, essas companhias marítimas oferecem conexões entre Barcelona e os principais portos da Argentina, com transit times de 26 dias para tráfego de importação e 35 dias para tráfego de exportação.*



El Puerto de Barcelona es el más diversificado del Mediterráneo, con terminales para todo tipo de mercancías.

El Puerto de Barcelona, que cuenta con las mejores infraestructuras, servicios y conectividad para contenedores refrigerados, es hoy el hub mejor posicionado en el Mediterráneo para la logística a temperatura controlada. Las terminales de contenedores -BEST, perteneciente al grupo Hutchison y APM Terminals Barcelona- han desarrollado en los últimos años importantes proyectos para ampliar el número de conexiones eléctricas destinadas a los contenedores refrigerados, superando actualmente las 3.500 conexiones reefer permanentes, lo que lo sitúa como el primer puerto de la región para este tipo de tráfico.

Además, BEST está desarrollando un proyecto para incorporar nueva infraestructura para contenedores refrigerados, lo que conllevará que el Puerto de Barcelona pase a ofrecer 4.000 conexiones reefer en un plazo inferior a dos años.

En los últimos años las dos grandes terminales de contenedores barcelonesas no solo han apostado por ofrecer los mejores servicios para el tráfico reefer sino que también han realizado mejoras constantes para adaptarse al mayor tamaño de los buques portacontenedores y garantizar que el paso de las mercancías se realiza de la forma más ágil, segura y eficiente posible.

Tanto Hutchison Ports BEST como APM Terminals Barcelona han puesto en servicio durante los últimos años nuevas grúas pórtico super post panamax, con una capacidad operativa de 24 posiciones de manga y 47 metros de altura bajo spreader, lo que les permite trabajar en buques de hasta 10 alturas sobre bodega. Las dimensiones de ambas terminales, con 1.500 metros de línea de muelle, alrededor de 100 hectáreas de superficie y unas infraestructuras en los lados marítimo y terrestre altamente eficientes, sumado a sus altos índices de productividad, les permiten operar los mayores buques portacontenedores. ●

*O Porto de Barcelona, que possui a melhor infraestrutura, serviços e conectividade para contêineres refrigerados, é hoje o hub mais bem posicionado no Mediterrâneo para logística com temperatura controlada. Os terminais de contêineres -BEST, pertencentes ao grupo Hutchison e APM Terminals Barcelona- desenvolveram nos últimos anos importantes projetos para alargar o número de ligações eléctricas para contêineres frigoríficos, ultrapassando atualmente 3.500 ligações permanentes frigoríficos, o que o coloca como o primeiro porto da região para este tipo de tráfego. Adicionalmente, o BEST está a desenvolver um projeto de incorporação de novas infraestruturas para contêineres frigoríficos, o que permitirá ao Porto de Barcelona oferecer 4.000 ligações frigoríficas em menos de dois anos.*

*Nos últimos anos, os dois grandes terminais de contêineres de Barcelona não só optaram por oferecer os melhores serviços para o tráfego refrigerado, mas também fizeram melhorias constantes para se adaptar ao maior tamanho dos navios porta-contêineres e garantir que a passagem de mercadorias seja realizada no forma mais ágil, segura e eficiente possível.*

*Ambos Hutchison Ports BEST e APM Terminals Barcelona colocaram em serviço nos últimos anos novos pórticos super post panamax, com capacidade operacional de 24 posições de viga e 47 metros de altura sob o spreader, o que lhes permite trabalhar em navios de até 10 alturas acima do armazém. As dimensões de ambos os terminais, com 1.500 metros de linha de cais, cerca de 100 hectares de superfície e infra-estruturas de elevada eficiência marítima e terrestre, aliadas às suas elevadas taxas de produtividade, permitem-lhes operar os maiores navios porta-contêineres. ●*

**El Puerto de Barcelona es el más diversificado del Mediterráneo, con terminales para todo tipo de mercancías.**

**O Porto de Barcelona é o mais diversificado do Mediterrâneo**



# PRODEVELOP: TODO LO QUE UN RECINTO PORTUARIO NECESITA

## PRODEVELOP: TUDO O QUE UMA INSTALAÇÃO PORTUÁRIA PRECISA

EN UNA ENTREVISTA EXCLUSIVA, CONOCIMOS A FONDO LAS OPERACIONES Y EL CONCEPTO DE UNA DE LAS EMPRESAS MÁS RENOMBRADAS EN LO QUE CONCIERNE A TECNOLOGÍAS APLICADAS A LA GESTIÓN DE RECINTOS PORTUARIOS.

EM ENTREVISTA EXCLUSIVA, CONHECEMOS EM PROFUNDIDADE A ATUAÇÃO E O CONCEITO DE UMA DAS MAIS RENOMADAS EMPRESAS EM TECNOLOGIAS APLICADAS À GESTÃO DE INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS.

**Como especialistas en servicios informáticos especialmente diseñados para puertos, ¿de qué manera es posible concentrar en una única herramienta toda la gestión de un recinto tan enorme y complejo como es un recinto portuario?**

Desarrollar una única herramienta para toda la gestión de un puerto sería una tarea titánica, por ello hemos construido una suite que se compone de diversas soluciones que permiten a un puerto cubrir todas las áreas de gestión, Posidonia Port Solutions está compuesta de múltiples productos: PMIS, PCS, Space, Safety, etc. que facilitan el día a día de las Autoridades Portuarias.

Gracias a nuestra experiencia en el sector, hemos sido capaces de identificar, junto a los puertos españoles, las necesidades que tienen las AA. PP. y desarrollar poco a poco estas soluciones e integrarlas en una sola plataforma para simplificar el trabajo y acompañarles en la digitalización de procesos.

Así, a día de hoy, nuestros clientes de diferentes países pueden beneficiarse de este know-how y poner en marcha de manera más rápida estos productos. Del mismo modo, si necesitan un desarrollo a medida, nuestro profundo conocimiento facilita y acelera el proceso.

**Trabajar en TIC 4.0 es poder ver el futuro de frente y planificar los procesos operativos en los puertos. ¿Qué puertos ya cuentan con vuestras soluciones informáticas y cuales son vuestros partners a nivel internacional?**

Actualmente, 27 de las 28 AA. PP. españolas trabajan con productos de Prodevelop, al igual que los Puertos de Kribi y Cotonou en Camerún, el puerto de Ghana y la Agencia Nacional de Puertos en Marruecos.

**Como especialistas em serviços de TI especialmente projetados para portos, como é possível concentrar toda a gestão de uma área tão grande e complexa como uma área portuária em uma única ferramenta?**

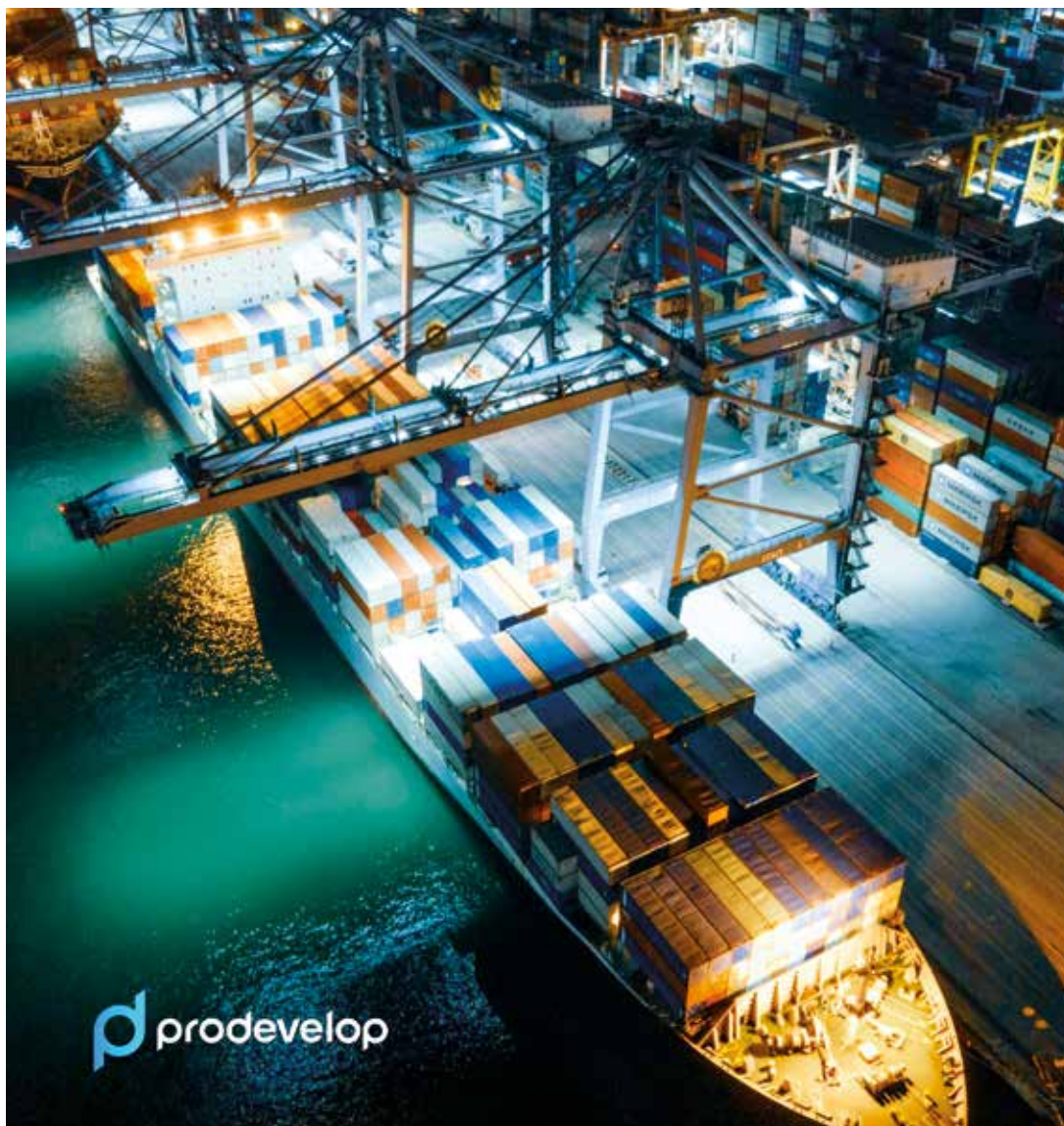
Desenvolver uma única ferramenta para toda a gestão de um porto seria uma tarefa árdua, pelo que construímos uma suite composta por várias soluções que permitem a um porto abranger todas as áreas de gestão, a Posidonia Port Solutions é composta por vários produtos: PMIS, PCS, Space, Safety, etc. que facilitam o dia a dia das Autoridades Portuárias.

Graças à nossa experiência no setor, conseguimos identificar, em conjunto com os portos espanhóis, as necessidades das AA. P.P. e desenvolver gradualmente essas soluções e integrá-las em uma única plataforma para simplificar o trabalho e acompanhá-las na digitalização dos processos.

Assim, hoje, nossos clientes de diversos países podem se beneficiar desse know-how e lançar esses produtos mais rapidamente. Da mesma forma, se você precisa de um desenvolvimento personalizado, nosso profundo conhecimento facilita e agiliza o processo.

**Trabalhar em TIC 4.0 é poder enxergar o futuro de frente e planejar os processos operacionais nos portos. Quais portos já possuem suas soluções de TI e quem são seus parceiros em nível internacional?**

Atualmente, 27 das 28 AA. P.P. espanholas trabalham com os produtos Prodevelop, assim como os Portos de Kribi e Cotonou em Camarões, o porto de Gana e a Agência Nacional de Portos em Marrocos.



En Latinoamérica, colaboramos con el puerto de Lázaro Cárdenas en México, y estamos haciendo pruebas de concepto en otros países. Otros puertos reseñables son el de Guernsey en Reino Unido o Malta.

Respecto a nuestros partners, llevamos trabajando mucho tiempo con Orbita y Xanatos, y desde hace unos años con Maritime Policy Bureau, con quienes estamos aprendiendo muchísimo acerca de la realidad portuaria de Centro y Suramérica. También cabe destacar la estrecha colaboración con la consultora HPC, con quienes hemos desarrollado diversos proyectos.

**Solo empresas de renombre tienen la posibilidad de ser invitadas al evento de CIP/OAS . ¿Qué significó para Prodevelop el poder participar del acontecimiento brindando cursos formativos?**

Como os podéis imaginar, para nosotros supuso todo un honor y, además, hacerlo de la mano de Guimara Tuñón, de Maritime Policy Bureau, le añadió un extra.

*Na América Latina, colaboramos com o porto de Lázaro Cárdenas, no México, e estamos realizando testes de conceito em outros países. Outros portos notáveis são Guernsey no Reino Unido ou Malta.*

*Em relação aos nossos parceiros, trabalhamos há muito tempo com Orbita e Xanatos, e há alguns anos com o Maritime Policy Bureau, com quem estamos aprendendo muito sobre a situação portuária na América Central e do Sul. Destaca-se também a estreita colaboração com a consultoria HPC, com quem desenvolvemos diversos projetos.*

*Somente empresas renomadas têm a possibilidade de serem convidadas para o evento do CIP/OEA. O que significou para a Prodevelop poder participar do evento oferecendo treinamentos?*

*Como você pode imaginar, foi uma honra para nós e, além disso, fazê-lo com Guimara Tuñón, do Maritime Policy Bureau, acrescentou um extra.*

**“Actualmente, 27 de las 28 AA. PP. españolas trabajan con productos de Prodevelop, al igual que los Puertos de Kribi y Cotonou en Camerún, el puerto de Ghana y la Agencia Nacional de Puertos en Marruecos.”**

**“Atualmente, 27 das 28 AA. P.P. espanholas trabalham com os produtos Prodevelop, assim como os Portos de Kribi e Cotonou em Camarões, o porto de Gana e a Agência Nacional de Portos em Marrocos.”**



**Nuestra razón de ser es transformar la realidad de puertos y terminales, mejorando su operativa, aumentando la seguridad de sus trabajadores y optimizando el consumo de recursos.**

**Nossa razão de ser é transformar a realidade dos portos e terminais, melhorando suas operações, aumentando a segurança de seus trabalhadores e otimizando o consumo de recursos.**

Por otro lado, estamos encantados de que una autoridad como la CIP cuente con nosotros para impartir un curso de “Competitividad Portuaria”, concretamente, el módulo de Desafío Tecnológico; en el que repasamos el estado del arte en el sector latinoamericano y estudiamos las diferentes herramientas que ayudan a los puertos a digitalizarse, como PMIS, PCS o Port CDM, para lograr una mayor competitividad y disfrutar de todas las ventajas que aporta la transformación digital a un sector tan importante como es el transporte marítimo.

**Siguiendo con la línea eventos, vuestra empresa será Protagonista del Congreso de Puertos de AAPA en Santos (Brasil). ¿Cómo se dio esta participación y qué esperan encontrar en dicho acontecimiento?**

El año pasado ya disfrutamos del evento en Colombia y este año repetimos en el AAPA Latino porque nos brinda la oportunidad perfecta para contactar con clientes actuales y con los puertos más destacados de toda Latinoamérica, y conocer de primera mano sus necesidades para adaptar nuestros productos y que éstos se ajusten lo mejor posible a su realidad ayudándoles a transformar su día a día, mejorando sus resultados.

Para nosotros supone un hito clave en nuestra estrategia de desarrollo, ya que compartimos multitud de similitudes con el mercado Latinoamericano y consideramos que todas las partes pueden beneficiarse con esta relación comercial.

En la edición de este año vamos a centrarnos en la digitalización de los puertos y cómo el uso de soluciones tipo PCS o Port CDM pueden ayudar a los puertos a ser más eficientes en sus operaciones.

**¿Qué nuevos proyectos plantean en el mediano y largo plazo?**

- Aumentar presencia en LATAM.
- Consolidar mercado en Norte, Centro y Este de África.
- Expansión de los productos en las terminales.

*Por outro lado, congratulamo-nos por uma autoridade como a CIP contar connosco para ministrar um curso sobre “Competitividade Portuária”, especificamente, o módulo Desafio Tecnológico; em que revisamos o estado da arte do setor latino-americano e estudamos as diferentes ferramentas que ajudam os portos a digitalizar, como PMIS, PCS ou Port CDM, para alcançar maior competitividade e aproveitar todas as vantagens que a transformação digital traz para um setor tão importante quanto o transporte marítimo.*

**Continuando com a linha de eventos, sua empresa será a Protagonista do Congresso de Portos da AAPA em Santos (Brasil). Como se deu esta participação e o que espera encontrar no referido evento?**

*No ano passado já aproveitamos o evento na Colômbia e este ano repetimos na AAPA Latino porque nos dá a oportunidade perfeita de entrar em contato com os clientes atuais e os portos mais importantes de toda a América Latina, e conhecer em primeira mão suas necessidades para adaptar os nossos produtos e que estes se ajustem o melhor possível à sua realidade, ajudando-os a transformar o seu dia-a-dia, melhorando os seus resultados.*

*Para nós, é um marco fundamental em nossa estratégia de desenvolvimento, pois compartilhamos muitas semelhanças com o mercado latino-americano e acreditamos que todas as partes podem se beneficiar desse relacionamento comercial.*

*Na edição deste ano vamos focar na digitalização dos portos e como o uso de soluções como PCS ou Port CDM podem ajudar os portos a serem mais eficientes em suas operações.*

**Que novos projetos propõe a médio e longo prazo?**

- Aumentar a presença na LATAM.
- Consolidar o mercado na África do Norte, Central e Oriental.
- Expansão dos produtos nos terminais.

**¿Por qué Prodevelop?**

*En Prodevelop somos los aliados tecnológicos de más de 200 puertos y terminales en todo el mundo. Casi 30 años de experiencia en el desarrollo de proyectos innovadores nos permiten ofrecerte la tecnología más vanguardista para transformar tu puerto o terminal mediante la digitalización, ayudándote a resolver problemas complejos y diferenciándote de la competencia. ●*

**¿Por qué a Prodevelop?**

*Na Prodevelop somos os aliados tecnológicos de mais de 200 portos e terminais em todo o mundo. Quase 30 anos de experiência no desenvolvimento de projetos inovadores nos permitem oferecer a você a tecnologia mais avançada para transformar seu porto ou terminal por meio da digitalização, ajudando você a resolver problemas complexos e diferenciando-o da concorrência. ●*

# Transforme la realidad de su Puerto con nuestras soluciones de software



Impulsamos el crecimiento y la reducción de costes



Principal proveedor en España de soluciones tecnológicas para Puertos



Le ayudamos a digitalizar su puerto o terminal



29 años de experiencia y un equipo de más de 100 empleados



+200 puertos  
+10 países  
2 Agencias Portuarias Nacionales

[WWW.PRODEVELOP.ES](http://WWW.PRODEVELOP.ES)





# FINANCIAMIENTO INTELIGENTE EN ÉPOCAS DE INCERTIDUMBRE

## FINANCIAMENTO INTELIGENTE EM TEMPOS DE INCERTEZA

El financiamiento es uno de los mecanismos más importantes para el crecimiento de las empresas en la industria marítima, portuaria y logística. Por ello, últimamente me han preguntado si es posible conseguir financiamiento en épocas de incertidumbre como las que vive el mundo en este momento; la respuesta es: SI, si es posible conseguir financiamiento, y no solo financiamiento, sino también sigue siendo viable estructurar proyectos inteligentes y rentables que generen sostenibilidad a largo plazo.

La pregunta es ¿cómo? Pues bien, esta misma pregunta llamó la atención de AAPA Latino 2022, que este año que realiza en Santos, Brasil. Sin duda alguna, el AAPA Latino es el congreso más importante del continente para la industria marítima, portuaria y logística. No solo por su impresionante poder de convocatoria, sino por su contenido académico que junta lo mejor del conocimiento de la industria, con las mejores oportunidades de networking. Allí estaré moderando junto a líderes del sector financiero, el panel de "Financiamiento Inteligente para el Crecimiento Estratégico".

Sin embargo, si usted ha leído esta corta introducción, la pregunta aún sigue siendo la misma: ¿Cómo es posible que el financiamiento pueda estar disponible en esta época de incertidumbre?

Para nadie es un secreto que la disrupción de la cadena logística en la época del COVID y el Post COVID, ha generado una presión inflacionaria importante a nivel global. Si a esto se le suma las huelgas y los problemas sociales y laborales que enfrenta prácticamente cada rincón del planeta, la revaluación del dólar frente a la mayoría de las monedas en la región, las congestiones en varias terminales portuarias, el aumento de impuestos por parte de los gobiernos regionales y la disminución el ahorro bruto de los hogares, no podemos estar inadvertidos de lo que se espera sea una recesión en las principales economías durante 2023. Acorde al FMI, se espera que en 2023 habrá al menos dos trimestres consecutivos de contracción en países que representan el 30% de la economía mundial. Se prevé que existan unas pérdidas posibles de por lo menos USD 4 trillones en la producción económica global entre 2022 y 2026.



Managing Director  
MBA, PMP, PPM,  
SMC, SPOAC  
DUAGA

**Juan Andrés  
Duarte Galán**

COLOMBIA

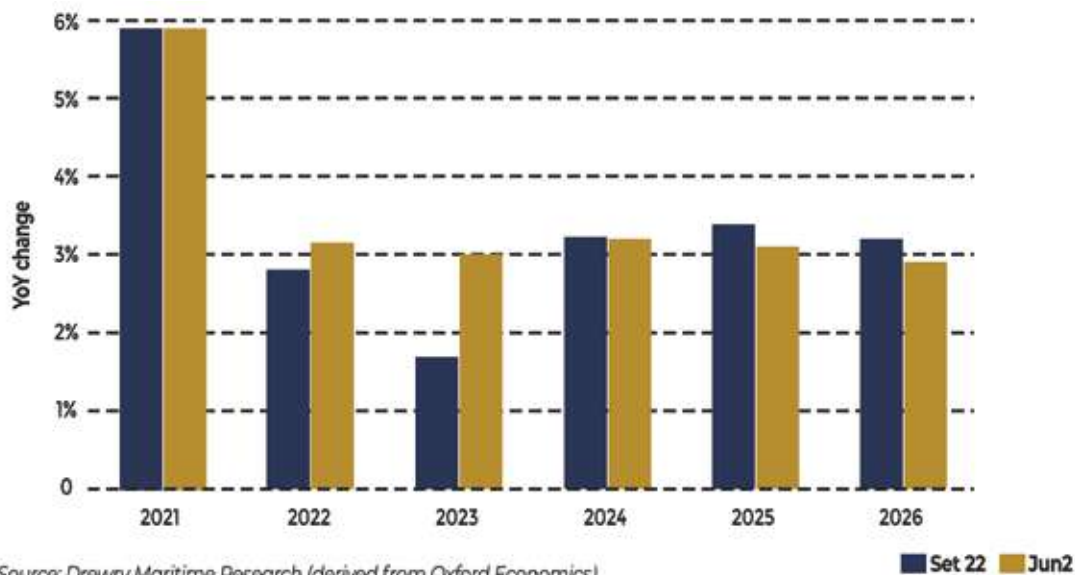
*O financiamento é um dos mecanismos mais importantes para o crescimento das empresas do setor marítimo, portuário e logístico. Por isso, ultimamente me perguntam se é possível obter financiamento em tempos de incerteza como os que o mundo vive neste momento; a resposta é: SIM, se é possível obter financiamento, e não apenas financiamento, mas também é viável estruturar projetos inteligentes e rentáveis que gerem sustentabilidade no longo prazo.*

*A questão é como? Pois bem, essa mesma pergunta chamou a atenção da AAPA Latino 2022, que está sendo realizada este ano em Santos, Brasil. Sem dúvida, o AAPA Latino é o congresso mais importante do continente para a indústria marítima, portuária e logística. Não só por seu impressionante poder de convocação, mas também por seu conteúdo acadêmico que reúne o melhor do conhecimento do setor, com as melhores oportunidades de networking. Lá estarei moderando, junto com líderes do setor financeiro, o painel "Financiamiento Inteligente para o Crescimento Estratégico".*

*No entanto, se você leu esta breve introdução, a pergunta ainda permanece: como o financiamento pode estar disponível nestes tempos de incerteza?*

*Não é segredo para ninguém que a interrupção da cadeia logística em tempos de COVID e Pós-COVID gerou uma pressão inflacionária significativa em nível global. Se somarmos a isso as greves e os problemas sociais e trabalhistas que praticamente todos os cantos do planeta enfrentam, a revalorização do dólar frente à maioria das moedas da região, o congestionamento em vários terminais portuários, o aumento de impostos por governos e a diminuição da poupança bruta das famílias, não podemos desconhecer o que se espera ser uma recessão nas principais economias em 2023. Segundo o FMI, espera-se que em 2023 haja pelo menos dois trimestres consecutivos de contração de países que representam 30% da economia mundial. Espera-se que haja pelo menos US \$4 trilhões em perdas potenciais na produção econômica global entre 2022 e 2026.*

Figura 1: Supuestos económicos globales de referencia de Drewry (PIB real)  
 Figura 1: Premissas Econômicas Globais de Referência de Drewry (PIB real)



Source: Drewry Maritime Research (derived from Oxford Economics)

“Ahora bien, el sector portuario se caracteriza por no estar compuesto por inversionistas especulativos”

“No entanto, o setor portuário caracteriza-se por não ser composto por investidores especulativos”

Ahora bien, el sector portuario se caracteriza por no estar compuesto por inversionistas especulativos, dado que los proyectos suelen ser de largo aliento.

No entanto, o setor portuário caracteriza-se por não ser composto por investidores especulativos, visto que os projetos costumam ser de longo prazo.

Por ello, y a pesar de las crisis, no es cierto que no haya dinero disponible; lo que sucede es que el dinero que sigue

Por isso, e apesar das crises, não é verdade que não haja dinheiro disponível; o que acontece é que o dinheiro que fica



Consultora especializada en el sector *portuario y logístico*, dedicada a la **planeación del crecimiento estratégico** y la **preparación integral para procesos de financiación nacional e internacional**, enfocados en la expansión responsable y sostenible de las operaciones de nuestros clientes.


[WWW.DUAGA.COM](http://WWW.DUAGA.COM)



**+12 PAÍSES**  
EN DONDE HEMOS EJECUTADO PROYECTOS EXITOSOS

**+50 PROCESOS**  
DE CONSULTORIA EXITOSOS

**+10 AÑOS**  
DE EXPERIENCIA

**NUESTROS SERVICIOS**



**CRECIMIENTO ESTRATÉGICO**

Somos **EXPERTOS** en estudios para el *crecimiento estratégico* de las empresas del sector **PORTUARIO** y **LOGÍSTICO**.



**PREPARACIÓN PARA LA FINANCIACIÓN**

Nos enfocamos en **IMPLEMENTAR SOLUCIONES** que preparan a nuestros clientes para *procesos de financiación nacional y/o internacional*.



**La planificación es un elemento fundamental en esta época de incertidumbre. Por ello, debemos priorizar las iniciativas que generen mayor valor a nuestros clientes**

*O planeamento é um elemento fundamental neste momento de incerteza. Por isso, devemos priorizar iniciativas que gerem maior valor para nossos clientes*

disponible tiene menos apetito de riesgo y es más estricto a la hora de seleccionar los proyectos que desea financiar.

*disponível tem menos apetite ao risco e é mais rigoroso na hora de selecionar os projetos que quer financiar.*

Nosotros en este 2022 hemos sido tanto gestores por parte de nuestros clientes, como consultores del lado de los bancos internacionales, en transacciones de varios millones de dólares. ¿Dónde está la clave?, la clave está en ser muy organizados y estrictos en la forma como evaluamos, seleccionamos y estructuramos nuestros proyectos para la banca local o internacional.

*Neste 2022 temos sido tanto gestores por conta de nossos clientes, quanto consultores por parte de bancos internacionais, em transações de vários milhões de dólares. Onde está a chave? A chave é ser muito organizado e rigoroso na forma como avaliamos, selecionamos e estruturamos nossos projetos para bancos locais ou internacionais.*

La planificación es un elemento fundamental en esta época de incertidumbre. Por ello, debemos priorizar las iniciativas que generen mayor valor a nuestros clientes, mayor valor a nuestros colaboradores que son nuestro principal activo y, sobre todo, que tengan un mayor índice de rentabilidad que nos permita una mayor generación de caja saludable. La medición de la inversión debe ser con indicadores concretos y debe ir acompañada de una gerencia de proyecto que le haga seguimiento periódico para garantizar su ejecución.

*O planeamento é um elemento fundamental neste momento de incerteza. Por isso, devemos priorizar iniciativas que gerem maior valor para nossos clientes, maior valor para nossos colaboradores que são nosso principal ativo e, sobretudo, que tenham um índice de rentabilidade maior que nos permita gerar caixa mais saudável. A mensuração do investimento deve ser com indicadores específicos e deve ser acompanhada por uma gestão de projetos que o monitore periodicamente para garantir sua execução.*

Debemos hacer un seguimiento constante de nuestro desempeño financiero y una planeación asertiva de los compromisos futuros que ponen presión sobre nuestro flujo de caja, así como una evaluación responsable de nuestras posibles fuentes de financiación.

*Devemos monitorar constantemente nosso desempenho financeiro e planejar de forma assertiva os compromissos futuros que pressionam nosso fluxo de caixa, bem como uma avaliação responsável de nossas possíveis fontes de financiamento.*

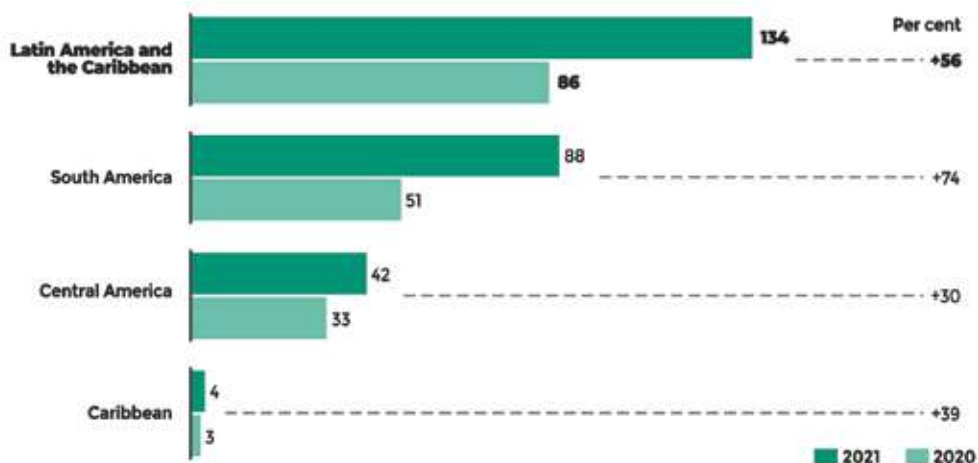


Figura 2: Entradas de IED en América Latina y el Caribe, 2020-2021 (mil millones de dólares)  
 Figura 2: Entradas de IED na América Latina e Caribe, 2020-2021 (bilhões de dólares)



**Andrés Freitas**  
 Director Comercial POSSUM

Felicitaciones a todo el equipo de Revista Protagonista por esta edición número 50!!!! Felicitaciones por la excelente labor de posicionar una actividad tan importante como la logística, vital para el desarrollo de países y personas.

*Parabéns a toda equipe da Revista Protagonista por esta 50ª edição!!!! Parabéns pelo excelente trabalho de posicionar uma atividade tão importante quanto a logística, vital para o desenvolvimento de países e pessoas.*

Que sigan sus éxitos en esta extraordinaria tarea de presentarnos a los verdaderos y muchas veces "anónimos" Protagonistas.

*Que seus sucessos continuem nesta extraordinária tarefa de nos apresentar aos verdadeiros e muitas vezes "anônimos" Protagonistas.*

Estos pasos, serán determinantes para garantizar nuestro crecimiento estratégico, viabilizar nuevas inversiones y mantener una ventaja con respecto a nuestra competencia.

Finalmente, es muy importante resaltar que, aunque el sector portuario y logístico es muy activo en las prácticas de sostenibilidad, la banca internacional es cada vez más estricta en colocar su capital de forma responsable en empresas sustentables.

La estrategia de que las compañías tengan en materia de sostenibilidad, responsabilidad ambiental y estructura de gobierno corporativos son muy importantes a la hora de conseguir recursos de financiación internacional. Este elemento es uno de los principales ítems que los bancos y financiadores nos exigen dentro de nuestra evaluación como consultores independientes cuando van a otorgar un financiamiento.

Entre más grande sea el monto de financiación, más estrictos son con el componente de ESG. Por lo tanto, si es posible, viable y rentable seguir invirtiendo y conseguir financiación para los proyectos, sin embargo, es importante conocer los requerimientos de la banca nacional e internacional, y estructurar los proyectos de tal forma que agregue valor a la estrategia corporativa de largo plazo y permita conseguir los financiadores correctos para un compromiso a largo plazo. ●

*Esses passos serão decisivos para garantir nosso crescimento estratégico, viabilizar novos investimentos e manter a vantagem sobre a concorrência.*

*Por fim, é muito importante destacar que, embora o setor portuário e logístico seja muito ativo nas práticas de sustentabilidade, os bancos internacionais estão cada vez mais rigorosos em colocar seu capital de forma responsável em empresas sustentáveis.*

*A estratégia que as empresas possuem em termos de sustentabilidade, responsabilidade ambiental e estrutura de governança corporativa são muito importantes na obtenção de recursos de financiamento internacional. Esse elemento é um dos principais itens que bancos e financiadores exigem de nós em nossa avaliação como consultores independentes quando vão conceder financiamentos.*

*Quanto maior o valor do financiamento, mais rigorosos eles são com o componente ESG. Portanto, se for possível, viável e lucrativo continuar investindo e obtendo financiamento para os projetos, porém, é importante conhecer as exigências dos bancos nacionais e internacionais, e estruturar os projetos de forma que agregue valor ao patrimônio empresarial. estratégia de longo prazo e permitem que você obtenha os financiadores certos para um compromisso de longo prazo. ●*

**Entre más grande sea el monto de financiación, más estrictos son con el componente de ESG.**

**Quanto maior o valor do financiamento, mais rigorosos eles são com o componente ESG.**

**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](http://possum.com.uy)  
[contacto@possum.com.uy](mailto:contacto@possum.com.uy)



# 20 DE OCTUBRE DÍA DEL PRÁCTICO ARGENTINO

## 20 DE OUTUBRO - DIA DO PRÁTICO ARGENTINO



EL PASADO 20 DE OCTUBRE SE CELEBRÓ UN NUEVO ANIVERSARIO DEL PRÁCTICO ARGENTINO, ACTIVIDAD ÉSTA QUE COMENZÓ CON LA ENTRADA AL RÍO DE LA PLATA DE LOS PRIMEROS BUQUES QUE ARRIBABAN A NUESTRAS COSTAS CON MERCADERÍAS Y PASAJEROS.

NO DIA 20 DE OUTUBRO COMEMOROU-SE UM NOVO ANIVERSÁRIO DO PRÁCTICO ARGENTINO, ATIVIDADE QUE COMEÇOU COM A ENTRADA NO RÍO DE LA PLATA DOS PRIMEIROS NAVIOS QUE CHEGARAM À NOSSA COSTA COM MERCADORIAS E PASSAGEIROS..

### Carlos Vargas

Gerente General de Puerto Seguro Fluvial - Paraguay



El grupo de terminales portuarias que conforman el holding PUERTO SEGURO se congratula con el Grupo TodoLOGISTICA & Comercio Exterior por la edición Nro. 50 de la REVISTA PROTAGONISTA, deseándoles el mayor de los éxitos para seguir avanzando en este mundo logístico que nos apasiona y compromete a todos.

Desde la Gerencia General de PUERTO SEGURO FLUVIAL S.A. lleguen los cordiales saludos a todo el equipo de trabajo que con cada edición se esmera en hacer llegar a su público un compendio de informaciones tan importantes y necesarias para el desarrollo de un trabajo confiable e impecable en beneficio de todos los usuarios que siempre necesitan estar al día con los sucesos y negocios relacionados a la cadena logística y el comercio exterior.

*O grupo de terminais portuários que compõem a holding PUERTO SEGURO parabeniza o Grupo TodoLOGISTICA & Comércio Exterior pela 50ª edição da REVISTA PROTAGONISTA, desejando-lhes o maior dos sucessos para continuar avançando neste mundo logístico pelo qual somos apaixonados e nos comprometemos com todos.*

*Da Direção Geral de PUERTO SEGURO FLUVIAL S.A. saudações cordiais a toda a equipe de trabalho que a cada edição se esforça para levar ao seu público um compêndio de informações tão importantes e necessárias para o desenvolvimento de um trabalho confiável e impecável em benefício de todos os usuários que precisam estar sempre atualizados com os eventos e negócios relacionados à cadeia logística e o comércio exterior.*

La necesidad de contar con gente conocedora de la ruta de navegación hizo que aparecieran los primeros profesionales de la actividad y se formara la primera Sociedad de Prácticos. Con la sanción de la Ley 3445 – Atribuciones de la Prefectura General de Puertos, el 20 de octubre de 1896 se institucionalizó la figura del práctico argentino. Esta Ley fue posteriormente derogada por la Ley 18398/69, que rige actualmente las funciones de la Prefectura Naval Argentina.

El práctico argentino es un profesional altamente capacitado acorde las normas nacionales e internacionales para brindar el asesoramiento adecuado para la navegación, atraque y desatraque de embarcaciones de determinado porte acorde la reglamentación nacional, es un delegado de la autoridad marítima que vela por el cumplimiento de las normas argentinas a bordo.

Desde la Cámara de Actividades de Practicaje y Pilotaje celebramos este día junto a todas las empresas de actividades de practicaje y pilotaje, con los señores prácticos argentinos que todos los días realizan un trabajo sumamente profesional haciendo posible el comercio exterior por agua de nuestro país, velando por la seguridad de la navegación en las zonas de practicaje obligatorio, marítimas y fluviales, de jurisdicción nacional y con aquellas instituciones que colaboran todos los días para el desarrollo de esta actividad. ●

*A necessidade de ter pessoas que conhecessem a rota marítima levou ao surgimento dos primeiros profissionais na atividade e à formação da primeira Sociedade de Prácticos. Com a sanção da Lei 3.445 – Atribuições da Prefeitura Geral de Portos, em 20 de outubro de 1896, institucionalizou-se a figura do práctico argentino. Esta Lei foi posteriormente revogada pela Lei 18.398/69, que atualmente rege as funções da Prefeitura Naval Argentina.*

*O práctico argentino é um profissional altamente treinado de acordo com as normas nacionais e internacionais para prestar assessoria adequada à navegação, atracação e desatração de embarcações de determinado porte de acordo com as normas nacionais, é um delegado da autoridade marítima que garante o cumprimento das Padrões argentinos a bordo.*

*Desde a Câmara de Praticagem e Pilotagem celebramos este dia junto com todas as empresas de praticagem e pilotagem, com os senhores prácticos argentinos que todos os dias realizam um trabalho altamente profissional que viabiliza o comércio exterior da água em nosso país, garantindo a segurança dos navegação nas áreas obrigatórias de pilotagem marítima e fluvial de jurisdição nacional e com as instituições que todos os dias colaboram para o desenvolvimento desta actividade. ●*

**El práctico argentino es un profesional altamente capacitado acorde las normas nacionales e internacionales**

**O práctico argentino é um profissional altamente treinado de acordo com as normas nacionais e internacionais**



## 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@camaradeparticaje.com.ar](mailto:info@camaradeparticaje.com.ar)

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



# “TRABAJAMOS EN LA MODERNIZACIÓN Y EFICIENCIA DE LA LOGÍSTICA MULTIMODAL”

## “TRABALHAMOS NA MODERNIZAÇÃO E EFICIÊNCIA DA LOGÍSTICA MULTIMODAL”

SPEAKER / PALESTRANTE



ENTREVISTA EXCLUSIVA CON CARINA DE ASAMAR, ACERCA DE CÓMO VE LA LOGÍSTICA PARAGUAYA.

ENTREVISTA EXCLUSIVA COM CARINA DA ASAMAR, SOBRE COMO ELA VÊ A LOGÍSTICA PARAGUAIA.

### ¿Cómo se viven los problemas en la hidrovía?

Todos los que trabajamos en el shipping sabemos que la bajante del río realmente nos preocupa. Paraguay es la tercera mayor flota mundial y tenemos que mirar desde adentro hacia afuera.

### ¿Cómo vuestra entidad trabaja para mejoras en la logística nacional?

Desde Asamar trabajamos en la modernización y digitalización de procesos, buscando un nuevo código aduanero para ponernos al mismo nivel de otros países del mundo.

Consideramos importante la seguridad y controles de la carga ya que estamos expuestos a cualquier desafío ante hechos delictivos. En el tema de controles apoyamos a los puertos para la creación de controles no invasivos (como el que se hace con escáneres).



Presidenta  
Asociación de Agentes  
Marítimos del Paraguay  
ASAMAR

**Karina Ferreira**  
PARAGUAY

### Como são enfrentados os problemas na hidrovia?

Todos nós que trabalhamos no transporte marítimo sabemos que a descida do rio realmente nos preocupa. O Paraguai é a terceira maior frota do mundo e temos que olhar de dentro para fora.

### Como sua entidade trabalha para melhorias na logística nacional?

Na Asamar trabalhamos na modernização e digitalização de processos, buscando um novo código aduanero para nos colocar no mesmo patamar de outros países do mundo.

Consideramos importantes os controles de segurança e carga, pois estamos expostos a qualquer desafio diante de atos criminosos. Em matéria de controles, apoiamos portas para a criação de controles não invasivos (como o feito com scanners).



**Gustavo Getto**  
Gerente Comercial de Puerto Fénix

En esta ocasión especial, nos es grato expresar nuestra más sincera salutación y reconocimiento al Grupo TodoLOGÍSTICA & Comercio Exterior por sus 50 ediciones de la Revista PROTAGONISTAS, un baluarte importante en este mundo tan apasionante y que nos une más allá de las fronteras físicas, expandiendo conocimiento y contactos a través de todo el continente, que sigan los éxitos.

En esta ocasión especial, nos es grato expresar nuestra más sincera salutación y reconocimiento al Grupo TodoLOGÍSTICA & Comercio Exterior por sus 50 ediciones de la Revista PROTAGONISTAS, un baluarte importante en este mundo tan apasionante y que nos une más allá de las fronteras físicas, expandiendo conocimiento y contactos a través de todo el continente, que sigan los éxitos.

Es importante decir que el tiempo es oro, por lo que el dinamismo es vital.

En los puertos, no podemos perder tiempo en los transbordos y necesitamos que la carga fluya rápidamente por ello decimos que necesitamos evitar demoras y el armador pierde carga y por ende, dinero pero al ser una cadena, este sobreprecio es posible se traslade a las góndolas.

#### ¿Cómo ve el futuro de la actividad?

Puedo decir que dependemos mucho de la Hidrovia y poder contar con una super carretera húmeda es algo vital para nuestra logística, por lo que seguiremos trabajando para que haya verdadera fluidez en el comercio exterior de la región.

Pero no hay que desesperarse. Hay grandes proyectos en marcha, el de Villeta por ejemplo, tenemos un horizonte fijo y con el apoyo del sector gremial y la buena marcha de obras que ayuden a mejorar la navegabilidad de la hidrovia, Paraguay tiene un excelente futuro. ●

*É importante dizer que tempo é dinheiro, por isso o dinamismo é vital.*

*Nos portos, não podemos perder tempo fazendo transbordo e precisamos que a carga flua rapidamente, por isso dizemos que precisamos evitar atrasos e o armador perde carga e, portanto, dinheiro, mas como é uma cadeia, essa sobretaxa é possível ser transferida para as gôndolas.*

#### *Como você vê o futuro da atividade?*

*Posso dizer que dependemos muito da Hidrovia e poder ter uma rodovia super molhada é algo vital para nossa logística, então vamos continuar trabalhando para que haja uma verdadeira fluidez no comércio exterior da região.*

*Mas não há necessidade de se desesperar. Há grandes projetos em andamento, o de Villeta, por exemplo, temos um horizonte fixo e com o apoio do setor sindical e o bom andamento das obras que ajudam a melhorar a navegabilidade da hidrovia, o Paraguai tem um excelente futuro. ●*

**Es importante decir que el tiempo es oro, por lo que el dinamismo es vital.**

**É importante dizer que tempo é dinheiro, por isso o dinamismo é vital.**

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

Buta 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 - Estigarribia esq. Paseo De Fátima  
Mariano Roque Alonso, Paraguay  
+595 21 238 1646  
www.puertoseguro.com.py  
repcion@puertoseguro.com.py

SGS



# “SABEMOS LA IMPORTANCIA QUE TIENE LA HIDROVÍA”

## SABEMOS DA IMPORTÂNCIA DA HIDROVIA

SPEAKER / PALESTRANTE



ENTREVISTA EXCLUSIVA CON ESTEBAN DOS SANTOS EN EL MARCO DEL ENCUENTRO DE PROTAGONISTAS PY 2022

ENTREVISTA EXCLUSIVA COM ESTEBAN DOS SANTOS NO ÂMBITO DO ENCONTRO DE PROTAGONISTAS PY 2022

**¿Qué puede contarnos sobre la entidad que usted representa?**

Tenemos 33 asociaciones y representamos el 90% de la flota nacional registrada en la Marina Mercante. La flota de nuestros asociados mueve el 95% de la carga que se mueve en la hidrovía y la flota tiene U\$S 3000 millones en inversiones generando en 3000 empleos directos y casi 20.000 indirectos.

Como sector, encargamos un informe en 2020 para medir el impacto del transporte fluvial al país y pudimos saber que movimos casi el 80% del comercio exterior paraguayo.

Aportamos casi el 40% de la recaudación aduanera sumando la carga de exportación e importación.

**¿Qué ha podido observar como un nuevo paradigma en la logística y cuanta carga se traslada normalmente por la hidrovía?**

Luego de la pandemia, hicimos un análisis del costo directo de las medidas puestas en marcha para proteger a los trabajadores, y concluimos que tuvimos un costo directo de casi U\$S 7 millones.

En cuanto a volúmenes de carga, en la hidrovía se mueven unas 19 millones de toneladas de manera anual (10 millones de las cuales son generadas en Paraguay).

En relación al manejo de carga, desde 2018 se ha notado decrecimiento tanto por el tema de restricciones de navegación por la bajante de los ríos y por el aumento de las tarifas de fletes.

**¿De qué manera ha afectado la bajante de los ríos?**

La escasez de agua de los ríos generó un problema de la navegación y este año parece no ser la excepción ya que habría una sequía que afecte el normal funcionamiento del transporte fluvial.



Presidente  
Centro de Armadores  
Fluviales y Marítimos  
CAFYM

**Esteban  
Dos Santos**  
PARAGUAY

**O que você pode nos dizer sobre a entidade que você representa?**

Temos 33 associações e representamos 90% da frota nacional registrada na Marinha Mercante. A frota de nossos associados movimentam 95% das cargas que circulam na hidrovía e a frota possui US \$3.000 milhões em investimentos, gerando 3.000 empregos diretos e quase 20.000 indiretos.

Como setor, encomendamos um relatório em 2020 para medir o impacto do transporte fluvial no país e aprendemos que movimentamos quase 80% do comércio exterior do Paraguai.

**Contribuímos com quase 40% da arrecadação aduaneira somando a carga de exportação e importação.**

**O que você tem observado como um novo paradigma na logística e quanta carga é normalmente movimentada pela hidrovía?**

Após a pandemia, fizemos uma análise do custo direto das medidas adotadas para proteger os trabalhadores e concluimos que tivemos um custo direto de quase US\$ 7 milhões.

Em termos de volumes de carga, cerca de 19 milhões de toneladas são movimentadas anualmente na hidrovía (10 milhões das quais são geradas no Paraguai).

Em relação à movimentação de cargas, desde 2018 houve um decréscimo tanto pela questão das restrições de navegação pela descida dos rios quanto pelo aumento das tarifas de frete.

**Como o rebaixamento dos rios tem afetado?**

A escassez de água nos rios gerou um problema para a navegação e este ano parece não ser exceção, pois haveria uma seca que afetaria o funcionamento normal do transporte fluvial.

Hablando de las obras de dragados que se están ejecutando, se están realizando tareas en 3 tramos: Concepción-Asunción, Asunción - Confluencia y el tramo Concepción - Río Apa.

Históricamente, no ha habido grandes inversiones en la vía en este sentido, pero el gobierno actual está atento a la ejecución de obras.

Actualmente, estamos trabajando en la promoción de contratación del Cuerpo de Ingenieros de los Estados Unidos en un período de 4 años luego del cual, Paraguay debería ser capaz de contar con el conocimiento y tecnología pertinentes para ser autónomos en el mantenimiento de la vía.

Se espera que invirtamos en ese proyectos unos U\$S 20 millones, lo que si bien no es poco, es sin embargo un valor menor si se tiene en cuenta los beneficios que se tendrán una vez se mejore la navegabilidad de la hidrovía. ●

*Falando das obras de dragagem que estão sendo realizadas, as tarefas estão sendo realizadas em 3 trechos: Concepción-Assunção, Assunção - Confluência e o trecho Concepción - Río Apa.*

*Historicamente, não houve grandes investimentos na estrada nesse sentido, mas o atual governo está atento à execução das obras.*

*Atualmente, estamos trabalhando na promoção da contratação do Corpo de Engenheiros dos Estados Unidos em um período de 4 anos, após os quais o Paraguai poderá contar com o conhecimento e tecnologia relevantes para ser autônomo na manutenção de estradas.*

*A expectativa é investir cerca de US\$ 20 milhões nesses projetos, o que, embora não seja pequeno, é um valor menor se forem considerados os benefícios que serão obtidos com a melhoria da navegabilidade da hidrovía. ●*

**“Actualmente, estamos trabajando en la promoción de contratación del Cuerpo de Ingenieros de los Estados Unidos”**

**“Atualmente, estamos trabalhando na promoção da contratação do Corpo de Engenheiros dos Estados Unidos”**

**UPRIVER PORTS**

- Timbúes
- San Lorenzo
- Rosario
- Arroyo Seco
- San Nicolás
- Ramallo

**GENTE DE RIO**  
SERVICIOS FLUVIALES S.R.L.

Transport of People

Mooring / Unmooring

Transport of Good

Miscellaneous Services

[www.gentederio.com.ar](http://www.gentederio.com.ar) Tel: (+54) 3476 430670 Tel 24 hs: (+54) 341 468 5924 @/gentederioserviciosfluviales/





**INALOG**  
INSTITUTO NACIONAL DE LOGÍSTICA



**Uruguay  
Logístico**

[www.inalog.org.uy](http://www.inalog.org.uy)

## EL SECTOR LOGÍSTICO O SETOR LOGÍSTICO

PRESIDENTE DEL INSTITUTO NACIONAL DE LOGÍSTICA INALOG, ING. ALVARO OLAZABAL

PRESIDENTE DO INSTITUTO NACIONAL DE LOGÍSTICA INALOG, ENG. ÁLVARO OLAZABAL

### ¿Qué aporta el Instituto al sector?

El sector logístico es amplio en el número de actores públicos y privados que lo conforman así como en la diversidad de sus roles y cometidos.

Como ejemplos tenemos que, el MTOP y la ANP suministran por sí o por concesionarios la infraestructura de transporte y establecen su regulación; los operadores portuarios y aeroportuarios, las empresas de las zonas francas y los transportistas brindan servicios a la carga del comercio exterior y del tránsito/trasbordo regional; la Dirección de Aduanas y los despachantes de aduana dan los servicios de control y de procedimientos aduaneros; los agentes de carga integran las diferentes instancias de la cadena logística, etc.

En este amplio y complejo escenario de múltiples actores y roles, es que el INALOG desarrolla su actividad para colaborar con la mejora y crecimiento del sector, sin tratar de superponerse ni sustituir a nadie.

En ese sentido, el Instituto se enfoca en fortalecer y consolidar el necesario ámbito institucional público-privado para coordinar, analizar, proponer y articular entre todos, acciones que beneficien al sector logístico y al país como hub logístico regional. Y para ello, despliega una actividad diversa de trabajo y colaboración conjunto con los actores públicos y privados del sector, reflejada principalmente en generación continua de información logística; en realización de estudios, investigación y divulgación; en promoción de los servicios logísticos del país; en la profesionalización y capacitación del sector para una mayor competitividad; en asesoramiento al Poder Ejecutivo sobre mejores condiciones para la gestión logística y modernización tecnológica, como para la reducción integral de los costos logísticos, etc.

### Qual a contribuição do Instituto para o setor?

O setor logístico é amplo no número de atores públicos e privados que o compõem, bem como na diversidade de seus papéis e atribuições.

Como exemplos temos que, o MTOP e a ANP fornecem por si ou por meio de concessionárias a infraestrutura de transporte e estabelecem sua regulamentação; operadores portuários e aeroportuários, empresas de zona franca e transportadoras prestam serviços de carga para comércio exterior e trânsito/transbordo regional; a Direção das Alfândegas e os despachantes aduaneiros prestam serviços de controle e procedimentos aduaneiros; agentes de carga integram as diferentes instâncias da cadeia logística, etc.

Neste amplo e complexo cenário de múltiplos atores e papéis, a INALOG desenvolve a sua atividade para colaborar com a melhoria e crescimento do setor, sem tentar sobrepor ou substituir ninguém.

Nesse sentido, o Instituto se concentra em fortalecer e consolidar o ambiente institucional público-privado necessário para coordenar, analisar, propor e articular, entre todos, ações que beneficiem o setor logístico e o país como polo logístico regional. E para isso, desenvolve uma atividade diversificada de trabalho conjunto e colaboração com atores públicos e privados do setor, refletida principalmente na geração contínua de informação logística; na realização de estudos, pesquisas e divulgação; na promoção dos serviços logísticos do país; na profissionalização e capacitação do setor para maior competitividade; em assessorar o Poder Executivo sobre melhores condições de gestão logística e modernização tecnológica, bem como para a redução integral de custos logísticos, etc.

Presidente INALOG  
**Ing. Alvaro Olazabal**

URUGUAY







Presidente  
del Instituto  
Nacional de  
Logística  
INALOG

**Ing. Alvaro  
Olazabal**

URUGUAY

## ¿Qué aspectos particulares de esas actividades generales del INALOG destacaría?

En logística, es importante contar con buena información. En ese sentido, el INALOG ha estructurado un Sistema de Información Logística (SIL) que lo viene ampliando y mejorando año a año, así como complementándolo con la realización de estudios de caracterización económica del sector, del relevamiento e interpretación de indicadores logísticos internacionales, como de definición de las bases de un indicador de competitividad del sector. Anualmente se elabora y publica un informe de análisis y estadísticas del sector, donde se brindan resultados relevantes de la actividad logística. También se coordina localmente la información del puerto de Nueva Palmira (terminales privadas y públicas) requerida por el CIH de la HPP a los países integrantes.

Reforzar las capacidades, recursos y habilidades del sector, ha motivado algunas de las acciones ejecutadas. Con el Instituto de Competitividad de la UCU, se impulsó un estudio que desde la lógica de clusters, identifique y analice las interconexiones que existen entre los distintos actores y genere una base de indicadores para el seguimiento de la competitividad del sector. También, el INALOG se integró como miembro al Programa de Gestión Portuaria/TRAINFORTRADE de la UNCTAD, para implementar en convenio con el Centro de Navegación (CENNAVE), el Curso de Gestión Moderna de Puertos certificado por la UNCTAD. Con apoyo de una cooperación técnica de fondos no reembolsables del BID, el Instituto trabajó para impulsar procesos de innovación tecnológica en la gestión logística, particularmente, la elaboración de una hoja de ruta para implementar un "Smart Port" en el puerto de Montevideo con todas las instituciones públicas relacionadas.

Los proyectos de corredores económico-logísticos, han sido utilizados para el desarrollo de diversas zonas en el mundo. Esto justificó realizar diversos estudios relacionados con ese tema, pudiéndose resaltar, el análisis de la rápida evolución logística del corredor de la ruta 101; la formulación de una metodología general para desarrollar zonas del país a través de corredores económico-logísticos complementados con los regímenes promocionales existentes u otros especiales; y la elaboración de una metodología para comparar la evolución de los principales corredores viales internacionales en base a los costos de operación vehicular.

En la promoción del sector, se han realizado varias presentaciones del INALOG a los empresarios de diferentes países, concediendo a las cámaras privadas del Consejo el rol principal en la exposición de los atributos del Uruguay Logístico. Esto permitió presentar al sector en clave empresarial, y mostrar la existencia de una institucionalidad logística público-privada con buena articulación y coordinación, algo que no es muy común en muchos lugares.

## Que aspectos particulares dessas atividades gerais do INALOG você destacaria?

Na logística, é importante ter boas informações. Nesse sentido, o INALOG estruturou um Sistema de Informação Logística (SIL) que o vem ampliando e aprimorando ano após ano, bem como complementando-o com estudos de caracterização econômica do setor, levantamento e interpretação de indicadores logísticos internacionais, como a definição das bases de um indicador de competitividade do setor. Anualmente é elaborado e publicado um relatório de análise e estatística do setor, onde são apresentados os resultados relevantes da atividade logística. As informações sobre o porto de Nueva Palmira (terminais privados e públicos) exigidas pelo CIH da HPP aos países membros também são coordenadas localmente.

O fortalecimento das capacidades, recursos e competências do setor tem motivado algumas das ações realizadas. Com o Instituto de Competitividade da UCU, foi promovido um estudo que, a partir da lógica dos clusters, identifica e analisa as interconexões existentes entre os diferentes atores e gera uma base de indicadores para monitorar a competitividade do setor. Além disso, o INALOG tornou-se membro do Programa de Gestão Portuária da UNCTAD/TRAINFORTRADE, para implementar, em convênio com o Centro de Navegação (CENNAVE), o Curso de Gestão Portuária Moderna certificado pela UNCTAD. Com o apoio de uma cooperação técnica de fundos não reembolsáveis do BID, o Instituto trabalhou para promover processos de inovação tecnológica em gestão logística, especialmente o desenvolvimento de um roteiro para a implantação de um "Porto Inteligente" no porto de Montevideo com todas as instituições públicas relacionadas.

Projetos de corredores econômico-logísticos têm sido utilizados para o desenvolvimento de diversas áreas do mundo. Isso justificou a realização de diversos estudos relacionados a este tema, destacando-se a análise da rápida evolução logística do corredor da Rota 101; a formulação de uma metodologia geral para desenvolver zonas do país através de corredores econômico-logísticos complementados com os regimes promocionais existentes ou outros especiais; e o desenvolvimento de uma metodologia para comparar a evolução dos principais corredores rodoviários internacionais com base nos custos operacionais dos veículos.

Na promoção do setor, várias apresentações do INALOG foram feitas para empresários de diversos países, conferindo às câmaras privadas do Conselho o papel principal na exposição dos atributos do Uruguay Logístico. Isso possibilitou apresentar o setor do ponto de vista empresarial e mostrar a existência de um arcabouço institucional logístico público-privado com boa articulação e coordenação, algo pouco comum em muitos lugares.

El trabajo público-privado dentro del ámbito del INALOG, ha sido intenso e importante. Algunos ejemplos lo muestran como los análisis para reducir costos logísticos; la norma aprobada de exoneración de tributos a los residuos de las plataformas logísticas que van a reciclaje; el impulso a la aprobación conjunta del Manifiesto Internacional de Carga (MIC) por la DNA y la DNT; la consideración de la reserva de carga, que derivó en una declaración de las Cámaras privadas uruguayas en contra de la reserva de carga que impulsan sectores privados de Brasil, Argentina y Paraguay, presentada ante el subgrupo SGT N°5 de transporte del Mercosur.

La eventual firma de un TLC entre Uruguay y China, llevó a realizar un estudio de los impactos que sobre el sector logístico podría eventualmente originar la firma de un tratado de esa naturaleza.

### ¿Cuáles podrían ser las principales fortalezas o debilidades del sector logístico uruguayo?

Se pueden mencionar varias, pero me remitiré a resaltar unas pocas. El sector empresarial es muy inteligente y está bien conectado a lo que pasa en el mundo, lo que hace factible una logística eficiente y eficaz. Esto, junto a la potencia de los regímenes promocionales existentes, conforman una de las principales fortalezas del sector. No obstante, el sector público debe seguir mejorando sus sistemas de información y procesos e incorporar nuevas tecnologías, para avanzar más en una gestión logística digital y tecnificada, con poca fricción, más estandarizada en procedimientos, sin duplicaciones, con mayor trazabilidad e información en tiempo real. ●

*O trabalho público-privado no âmbito do INALOG tem sido intenso e importante. Alguns exemplos mostram como análises para redução de custos logísticos; a norma aprovada de desoneração de impostos aos resíduos das plataformas logísticas que vão para reciclagem; a promoção da aprovação conjunta do Manifiesto Internacional de Carga (MIC) pela DNA e pela DNT; a consideração de reserva de carga, que levou a uma declaração das câmaras privadas uruguaias contra a reserva de carga promovida por setores privados no Brasil, Argentina e Paraguai, apresentada perante o subgrupo transporte SGT N° 5 do Mercosul.*

*A eventual assinatura de um TLC entre Uruguai e a China levou a um estudo dos impactos que poderia eventualmente causar no setor logístico a assinatura de um tratado dessa natureza.*

### *Quais seriam os principais pontos fortes ou fracos do setor logístico uruguaio?*

*Vários podem ser mencionados, mas vou me referir a destacar alguns. O setor empresarial é muito inteligente e bem conectado ao que está acontecendo no mundo, o que viabiliza uma logística eficiente e eficaz. Isto, juntamente com o poder dos esquemas promocionais existentes, constituem um dos principais pontos fortes do setor. No entanto, o setor público deve continuar aprimorando seus sistemas e processos de informação e incorporando novas tecnologias, a fim de avançar ainda mais na gestão digital e técnica da logística, com pouco atrito, procedimentos mais padronizados, sem duplicidade, com maior rastreabilidade e informações oportunas. ●*



**En la promoción del sector, se han realizado varias presentaciones del INALOG a los empresarios de diferentes países, concediendo a las cámaras privadas del Consejo el rol principal en la exposición de los atributos del Uruguay Logístico.**

***Na promoção do setor, várias apresentações do INALOG foram feitas para empresários de diversos países, conferindo às câmaras privadas do Conselho o papel principal na exposição dos atributos do Uruguai Logístico.***





# LA ACTIVIDAD LOGÍSTICA DESDE UNA LÓGICA DE CLUSTERS

## ATIVIDADE LOGÍSTICA A PARTIR DE UMA LÓGICA DE CLUSTERS

ROBERTO HORTA  
INSTITUTO DE COMPETITIVIDAD, UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL URUGUAY

ROBERTO HORTA  
INSTITUTO DE COMPETITIVIDADE, UNIVERSIDADE CATÓLICA DO URUGUAI

Un equipo de expertos del Instituto de Competitividad de la Universidad Católica del Uruguay ha venido apoyando al INALOG en diversas actividades vinculadas con la temática de la competitividad y la asociatividad. ¿Qué puede contarnos al respecto? ¿Qué objetivos han tenido esas actividades?

Desde fines del año pasado hemos venido trabajando en varias actividades. En primer lugar, desarrollamos una serie de talleres sobre la temática de la competitividad, buscando transferir conocimientos respecto al concepto y marco general de la competitividad, a nivel país, a nivel regional y a nivel sectorial; también trabajamos sobre la importancia del entorno de los negocios como factor de competitividad y finalmente presentamos una visión moderna de la asociatividad como fuente de ventaja competitiva. La experiencia internacional muestra claramente que la competitividad se construye, no es algo estático sino dinámico y, en ese proceso, la cooperación y colaboración entre los diferentes actores de una determinada actividad, como la actividad logística, es fundamental.



Investigador  
Instituto de  
Competitividad,  
Universidad  
Católica  
del Uruguay

**Roberto  
Horta**

URUGUAY

Uma equipe de especialistas do Instituto de Competitividade da Universidade Católica do Uruguai vem apoiando o INALOG em várias atividades relacionadas ao tema da competitividade e associatividade. O que você pode nos dizer sobre isso? Que objetivos tiveram essas atividades?

Desde o final do ano passado estamos trabalhando em várias atividades. Em primeiro lugar, desenvolvemos uma série de workshops sobre o tema da competitividade, procurando transferir conhecimentos sobre o conceito e quadro geral de competitividade, a nível nacional, regional e setorial; também trabalhamos a importância do ambiente de negócios como fator de competitividade e por fim apresentamos uma visão moderna da associatividade como fonte de vantagem competitiva. A experiência internacional mostra claramente que a competitividade se constrói, não é algo estático, mas dinâmico e, nesse processo, a cooperação e colaboração entre os diferentes atores de uma determinada atividade, como a atividade logística, é fundamental.

**Los clusters son entornos especialmente aptos para el desarrollo de empresas competitivas. Son sistemas de valor más complejos que un sector determinado, donde participan tanto empresas como instituciones asociadas, ya sean públicas o privadas, que están interconectadas en un campo específico, unidas por actividades e intereses comunes y complementarios.**

***Clusters são ambientes especialmente adequados para o desenvolvimento de empresas competitivas. São sistemas de valor mais complexos do que um setor específico, em que participam tanto empresas quanto instituições associadas, públicas ou privadas, que estão interligadas em um campo específico, unidas por atividades e interesses comuns e complementares.***

**En base a ese marco conceptual, ¿cómo es posible incrementar la competitividad de la actividad logística?**

La competitividad de un sector o actividad está determinada tanto por aspectos que hacen al entorno general de los negocios, como ser la estabilidad macroeconómica e institucional, la estabilidad de las normativas generales para invertir, la mayor o menor apertura comercial que existe en la economía, entre otros factores, que son generales a toda actividad económica, como por otros aspectos más microeconómicos donde las empresas pueden incidir. En este caso, nos estamos refiriendo a las estrategias que siguen las empresas, a los procesos de innovación que llevan a cabo para mejorar su eficiencia y productividad, y en particular, a los procesos de asociatividad o estrategias de clusterización en las que puedan participar e impulsar. También es importante resaltar el papel de las políticas públicas orientadas a potenciar las diversas infraestructuras, vial, ferroviaria, digital, administrativa, e impulsar una adecuada y eficiente implementación de la facilitación del comercio.

**Puede profundizar en este concepto de cluster.**

**Desde el punto de vista económico ¿qué es un cluster?**

Los clusters son entornos especialmente aptos para el desarrollo de empresas competitivas. Son sistemas de valor más complejos que un sector determinado, donde participan tanto empresas como instituciones asociadas, ya sean públicas o privadas, que están interconectadas en un campo específico, unidas por actividades e intereses comunes y complementarios. Es decir, que en un cluster participan empresas que compiten y colaboran al mismo tiempo, pues se dan cuenta que de esa manera mejoran la competitividad de la actividad.

**Com base nesse marco conceitual, como é possível aumentar a competitividade da atividade logística?**

A competitividade de um setor ou atividade é determinada tanto por aspectos que compõem o ambiente geral de negócios, como a estabilidade macroeconômica e institucional, a estabilidade das regulamentações gerais de investimento, a maior ou menor abertura comercial existente na economia, entre outros fatores, que são gerais a toda a atividade econômica, bem como outros aspectos mais microeconômicos onde as empresas podem influenciar. Neste caso, estamos a referir-nos às estratégias que as empresas seguem, aos processos de inovação que realizam para melhorar a sua eficiência e produtividade e, em particular, aos processos de associatividade ou estratégias de clusterização em que podem participar e potenciar. Importa ainda destacar o papel das políticas públicas destinadas a promover as diversas infraestruturas, rodoviárias, ferroviárias, digitais, administrativas e promover uma implementação adequada e eficiente da facilitação do comércio.

**Você pode se aprofundar nesse conceito de cluster. Do ponto de vista econômico, o que é um cluster?**

Clusters são ambientes especialmente adequados para o desenvolvimento de empresas competitivas. São sistemas de valor mais complexos do que um setor específico, em que participam tanto empresas quanto instituições associadas, públicas ou privadas, que estão interligadas em um campo específico, unidas por atividades e interesses comuns e complementares. Ou seja, empresas que competem e colaboram ao mesmo tempo participam de um cluster, pois percebem que dessa forma melhoram a competitividade da atividade.







Otro aspecto importante en un cluster es el hecho de que se pone en valor los roles específicos del sector privado y del sector público, y las diversas áreas de cooperación entre ambos para la mejora de la competitividad de la actividad. La experiencia internacional indica que hay muchos países que han potenciado la competitividad a través de políticas de fomento al desarrollo de clusters.

### ¿La actividad logística en el Uruguay presenta las condiciones y características de los clusters?

En estos últimos meses hemos venido analizando y profundizando con INALOG, si la actividad logística en Uruguay, en particular, la actividad logística asociada a los flujos de mercadería del comercio exterior y del Centro de Desarrollo Regional, presenta las condiciones para desarrollarse en base a la lógica de funcionamiento de los clusters. La conclusión principal a la que hemos llegado es que la actividad logística muestra varias de las dimensiones y características que se suelen encontrar en este tipo de sistema económico y, a su vez, que puede potenciar su desarrollo en la medida que se implementen estrategias públicas y privadas desde una lógica de los clusters.

### ¿Qué otras conclusiones han podido extraer de los estudios realizados?

El análisis de los diferentes factores que inciden en el desarrollo del cluster permitió identificar áreas específicas de mejora para el desarrollo de la actividad logística, como ser: el fortalecimiento de las redes y asociaciones existentes, la expansión de la capacidad de innovación a todas las subáreas de la actividad logística, el aconsejable desarrollo de líneas de financiamiento específico para el sector, una mayor interacción y cooperación público-privada en la elaboración de estrategias de mediano y largo plazo para la actividad, como en la búsqueda de soluciones para las trabas o problemas que afectan al sector en el corto plazo, y la importancia del cuidado del ambiente competitivo.

Como **reflexión final**, quiero resaltar la importancia que tiene la cooperación entre los diferentes actores que participan en un cluster para potenciar el potencial competitivo de la actividad. En la logística intervienen no sólo las empresas que desarrollan los diversos servicios a las mercaderías, sino que también hay terminales logísticas, organizaciones empresariales y sindicales, institutos de formación técnica y universitaria, centros de investigación, diversas reparticiones del sector público, agencias gubernamentales y paraestatales, entre otros actores, que en la medida que se genere entre ellos una dinámica de cooperación y colaboración, se logrará potenciar la competitividad y eficiencia de la actividad en su conjunto. ●

*Otro aspecto importante em um cluster é o fato de serem valorizados os papéis específicos dos setores privado e público, e as diversas áreas de cooperação entre os dois para melhorar a competitividade da atividade. A experiência internacional indica que há muitos países que aumentaram a competitividade por meio de políticas de promoção do desenvolvimento de clusters.*

### *A atividade logística no Uruguai apresenta as condições e características dos clusters?*

*Nos últimos meses temos analisado e aprofundado com o INALOG, se a atividade logística no Uruguai, em particular, a atividade logística associada ao fluxo de mercadorias do comércio exterior e o Centro de Desenvolvimento Regional, apresenta condições para se desenvolver com base no cluster operacional lógica. A principal conclusão a que chegamos é que a atividade logística apresenta várias das dimensões e características que habitualmente se encontram neste tipo de sistema econômico e, por sua vez, pode potenciar o seu desenvolvimento na medida em que sejam implementadas estratégias públicas e privadas a partir de uma lógica dos clusters.*

### *Que outras conclusões foram tiradas dos estudos realizados?*

*A análise dos diferentes fatores que afetam o desenvolvimento do cluster permitiu identificar áreas específicas de melhoria para o desenvolvimento da atividade logística, tais como: o reforço das redes e associações existentes, a expansão da capacidade de inovação a todas as subáreas da atividade logística, o aconselhável desenvolvimento de linhas de financiamento específicas para o setor, maior interação e cooperação público-privada na elaboração de estratégias de médio e longo prazo para a atividade, bem como na busca de soluções para os entraves ou problemas que afetam o setor no curto prazo, e a importância de cuidar do ambiente competitivo.*

*Como reflexão final, quero destacar a importância da cooperação entre os diferentes atores que participam de um cluster para potencializar o potencial competitivo da atividade. Na logística, não estão envolvidas apenas as empresas que desenvolvem os diversos serviços para mercadorias, mas também terminais logísticos, organizações empresariais e sindicais, institutos de formação técnica e universitária, centros de pesquisa, diversos departamentos do setor público, órgãos governamentais e paraestatais, entre outros. outros atores, que na medida em que for gerada uma dinâmica de cooperação e colaboração entre eles, será possível aumentar a competitividade e eficiência da atividade como um todo. ●*



Investigador  
Instituto de  
Competitividad,  
Universidad  
Católica  
del Uruguay

**Roberto  
Horta**

URUGUAY

# CURSO DE GESTIÓN MODERNA DE PUERTOS



CERTIFICADO  UNITED NATIONS  
UNCTAD

1º EDICIÓN EN  
URUGUAY

2023/2024

8 MÓDULOS EN 2  
AÑOS

PROFESORES  
INTERNACIONALES

DEFENSA DE TRABAJO  
FINAL ANTE JURADO  
INTERNACIONAL

La UNCTAD cuenta con el “Programa de Gestión Portuaria/TRAINFORTRADE”, que tiene como fin apoyar a las comunidades portuarias. El INALOG es ahora miembro de dicho programa. Dentro de este se encuentra el curso “Gestión Moderna de Puertos”, una instancia de capacitación para la comunidad portuaria respaldada y certificada por la UNCTAD. INALOG ha firmado un acuerdo con el CENNAVE para la implementación de dicho curso en Uruguay.

El objetivo del curso es transmitir a los participantes el conocimiento y herramientas de análisis para la gestión de un puerto, en una comunidad portuaria, introduciendo los diferentes aspectos de ámbito técnico, económico, comercial, operacional y financiero.

Por más información contactarse con Tayna Larzabal - [tlarzabal@cennave.com.uy](mailto:tlarzabal@cennave.com.uy) - 2916 0995 - 093756292

**CUPOS LIMITADOS**



**Centro de Navegación**  
TRABAJANDO POR UN PAÍS DE CARA AL MAR



# EL SECTOR LOGÍSTICO COMO OPORTUNIDAD PARA LA CONTRATACIÓN DE PERSONAS EN SITUACIÓN DE DISCAPACIDAD

## O SETOR LOGÍSTICO COMO OPORTUNIDADE PARA CONTRATAÇÃO DE PESSOAS COM SITUAÇÃO DE DEFICIÊNCIA

A dos años de la pandemia por el COVID-19, el sector logístico en Uruguay ha sido uno de los sectores económicos que ha crecido en este contexto. Un informe de abril de 2022 de la consultora Randstad Uruguay destacaba que el sector, junto al de tecnologías de la información, tiene una alta demanda de recursos humanos en diferentes áreas como centros de distribución y almacenamiento de productos y en áreas vinculadas a la clasificación y armado de pedidos.

De hecho, según estimaciones del Ministerio de Industria, Energía y Minería, el sector representa actualmente alrededor del 3.5% del PIB del país, y emplea a más de 80 mil personas.

Esta realidad puede representar una oportunidad para el colectivo de las personas en situación de discapacidad, cuya tasa de contratación disminuyó con la pandemia, pero que comienza a repuntar en los últimos meses.

El sector logístico actualmente ofrece una perspectiva de crecimiento por encima de otros sectores y muchas de las oportunidades laborales pueden ser realizadas por personas en situación de discapacidad, como tareas relacionadas con manipulación de producto, picking y preparación de pedidos, o carga y descarga de camiones.

### Población económicamente activa para trabajar

Según el último Censo Nacional (INE, 2011), el 15,9% de la población uruguaya (más de 500.000 personas) se encuentra en situación de discapacidad y, antes de la pandemia, se estimaba que el 80% de esta población en edad de trabajar, se encontraba desempleada.

El sector logístico tiene la posibilidad de contar con personal idóneo y contribuir al empleo de las personas en situación de discapacidad y al desarrollo de una sociedad más inclusiva, donde todas las personas puedan ejercer su derecho al trabajo.

*Dois anos após a pandemia do COVID-19, o setor de logística no Uruguai foi um dos setores econômicos que cresceu nesse contexto. Um relatório de abril de 2022 da consultoria Randstad Uruguai destacou que o setor, juntamente com o setor de tecnologia da informação, tem uma alta demanda de recursos humanos em diferentes áreas, como centros de distribuição e armazenamento de produtos e em áreas ligadas à classificação e montagem de pedidos.*

*De fato, segundo estimativas do Ministério da Indústria, Energia e Minas, o setor representa atualmente cerca de 3,5% do PIB do país e emprega mais de 80 mil pessoas.*

*Essa realidade pode representar uma oportunidade para o grupo de pessoas com deficiência, cuja taxa de contratação caiu com a pandemia, mas começou a se recuperar nos últimos meses.*

*O setor de logística oferece atualmente uma perspectiva de crescimento acima de outros setores e muitas das oportunidades de trabalho podem ser desempenhadas por pessoas com deficiência, como tarefas relacionadas ao manuseio de produtos, separação e preparação de pedidos ou carga e descarga de caminhões.*

### População economicamente ativa para trabalhar

*Segundo o último Censo Nacional (INE, 2011), 15,9% da população uruguia (mais de 500.000 pessoas) está em situação de deficiência e, antes da pandemia, estimava-se que 80% dessa população de idosos trabalhava, ela estava desempregada.*

*O setor de logística tem a possibilidade de contar com pessoal adequado e contribuir para o emprego de pessoas com deficiência e o desenvolvimento de uma sociedade mais inclusiva, onde todas as pessoas possam exercer seu direito ao trabalho.*

## Cr. Jesús Luis San Martín

Presidente de TIRAPU S.A. - Uruguay



Es un placer saludarlos con motivo de su edición número 50. *É um prazer cumprimentar vocês pela ocasião da sua 50ª edição.*

Este tipo de mojonos nos hacen reflexionar sobre los momentos vividos y plantearnos el futuro. Entre TIRAPU y PROTAGONISTA ha habido una relación de beneficio mutuo desde siempre. En su profesionalismo hemos encontrado un soporte muy sólido donde sostener nuestra imagen de marca y posicionamiento de mercado, que nos tiene como líderes en el transporte internacional de líquidos a granel por carretera. Esperamos seguir transitando juntos este camino con nuevos desafíos y mejores oportunidades de desarrollarnos y mejorar día a día. ¡Felicidades!

*Este tipo de marcos nos fazem refletir sobre os momentos vividos e pensar no futuro. Entre TIRAPU e PROTAGONISTA sempre houve uma relação mutuamente benéfica. No seu profissionalismo encontramos um suporte muito sólido para sustentar a nossa imagem de marca e posicionamento de mercado, o que nos torna líderes no transporte internacional de grânéis líquidos por via rodoviária. Esperamos continuar trilhando esse caminho junto com novos desafios e melhores oportunidades para nos desenvolvermos e melhorarmos dia a dia. Parabéns!*



### ¿Cómo puede ayudar la Fundación Bensadoun Laurent?

La Fundación Bensadoun Laurent, ONG que trabaja por la inclusión social y laboral de las personas en situación de discapacidad, cuenta con una base de datos de más de 1.200 postulantes en situación de discapacidad en búsqueda de empleo -concentrada en el área metropolitana de Montevideo- donde un alto número de personas cuentan con experiencia, interés o formación en el área logística.

De hecho, a través del programa de formación para el empleo de la Fundación, se han capacitado desde 2017 un número importante de personas en el área de logística integral, muchos de los cuales realizaron prácticas formativas en centros de logística y almacenamiento en el marco de este programa.

La Fundación por medio de su programa Capacidad Inclusiva, conecta a empresas con personas en situación de discapacidad en busca de empleo. A través de este programa, la Fundación ofrece evaluación de accesibilidad del puesto de trabajo y medio ambiente laboral, búsqueda y preselección de perfiles que se adecúen al cargo y a la accesibilidad de la empresa, charlas de sensibilización para el equipo de trabajo y acompañamiento tanto para la persona como para la organización por hasta tres (3) meses.

A través de la Fundación se han realizado contrataciones laborales de personas en situación de discapacidad en empresas dentro del área logística, incluidos diferentes centros de distribución, un operador portuario, una terminal aérea y una terminal marítima.

Por este motivo, la Fundación puede brindar una oportunidad para conectar a empresas de logística con demandas laborales con personal idóneo en situación de discapacidad para ocupar estos puestos.

Asimismo, este año la Fundación trabaja en el proyecto RIDE Cerro (Respuestas Innovadoras a Desafíos Estratégicos). El Proyecto, que es cofinanciado por INEFOP, busca contribuir a la empleabilidad de las personas en situación de discapacidad que residen en el Cerro de Montevideo a través de las formaciones específicas: Habilidades Digitales para la Industria y Comercio y Logística Integral con atención al cliente.

Estos cursos, que surgieron del análisis de las necesidades específicas de las empresas en el sector y a las demandas del mercado local, puede ser una oportunidad para el sector logístico, garantizando recursos humanos y acompañamiento en el menor tiempo posible.

Por más información, asesoramiento o contratación de personas en situación de discapacidad, puede contactar con el equipo de la Fundación Bensadoun Laurent en [www.fundacionbl.org/contacto-para-organizaciones](http://www.fundacionbl.org/contacto-para-organizaciones) ●

### Como a Fundação Bensadoun Laurent pode ajudar?

A Fundação Bensadoun Laurent, uma ONG que trabalha pela inclusão social e trabalhista de pessoas com deficiência, possui um banco de dados com mais de 1.200 candidatos com deficiência à procura de trabalho - concentrado na região metropolitana de Montevideu - onde um grande número de pessoas ter experiência, interesse ou formação na área de logística.

De facto, através do programa de formação para o emprego da Fundação, desde 2017 foi formado um número significativo de pessoas na área da logística integral, muitas das quais realizaram práticas de formação em centros logísticos e de armazenamento no âmbito deste programa.

Por meio do programa Capacidade Inclusiva, a Fundação conecta empresas com pessoas com deficiência em busca de emprego. Por meio desse programa, a Fundação oferece avaliação da acessibilidade da vaga e do ambiente de trabalho, busca e pré-seleção de perfis adequados ao cargo e à acessibilidade da empresa, palestras de conscientização para a equipe de trabalho e apoio tanto para a pessoa e para a organização por até três (3) meses.

Por meio da Fundação, foram firmados contratos de trabalho para pessoas com deficiência em empresas da área de logística, incluindo diferentes centros de distribuição, operador portuário, terminal aéreo e terminal marítimo.

Por isso, a Fundação pode oferecer uma oportunidade para conectar empresas de logística com demandas de trabalho com pessoal qualificado em situação de deficiência para preencher essas posições.

Da mesma forma, este ano a Fundação está trabalhando no projeto RIDE Cerro (Respostas Inovadoras a Desafios Estratégicos). O Projeto, que é cofinanciado pelo INEFOP, busca contribuir para a empregabilidade das pessoas com deficiência que residem em Cerro de Montevideu por meio de treinamentos específicos: Competências Digitais para Indústria e Comércio e Logística Integral com atendimento ao cliente.

Esses cursos, que surgiram da análise das necessidades específicas das empresas do setor e das demandas do mercado local, podem ser uma oportunidade para o setor de logística, garantindo recursos humanos e suporte no menor tempo possível.

Para mais informações, aconselhamento ou contratação de pessoas com deficiência, você pode entrar em contato com a equipe da Fundação Bensadoun Laurent em [www.fundacionbl.org/contacto-para-organizaciones](http://www.fundacionbl.org/contacto-para-organizaciones) ●



# “MIEBACH: MEJORANDO SU SUPPLY CHAIN CON INNOVACIÓN Y SUSTENTABILIDAD”

## “MIEBACH: APRIMORANDO SUA SUPPLY CHAIN COM INOVAÇÃO E SUSTENTABILIDADE”



Mucho se ha hablado de logística verde con transporte reducido y emisiones de carbono. Pero cuando abordamos la sustentabilidad en un aspecto más amplio, existen otras acciones que también deben formar parte de las agendas de los agentes de logística.

*Muito tem sido falado sobre a logística verde com redução de transportes e das emissões de carbono. Mas quando abordamos a sustentabilidade num aspecto mais amplo, existem outras ações que também deveriam fazer parte das pautas dos agentes de logística.*

La sustentabilidad de la cadena de suministro va mucho más allá del tema del CO2. De la misma manera que las empresas han solicitado certificados de neutralidad de emisiones, deben preocuparse por aspectos como:

*A sustentabilidade da cadeia de suprimentos vai muito além da questão do CO2. Da mesma forma que as empresas têm buscado certificados de neutralidade de emissões, deveriam preocupar-se com aspectos como:*

- Uso de montacargas de bajo consumo y baterías Li-Ion o híbridas con celdas de hidrógeno e instalación de equipos con sistemas de regeneración de energía, que además de reducir la demanda de energía, genera un menor impacto en el descarte de baterías;
- Centros de distribución contruidos con materiales ecológicamente correctos, layouts adecuados, iluminación sensorizada y reúso de agua de lluvia. Los edificios con certificación Leed Platinum, por ejemplo, tienden a usar un 40% menos de energía y un 20% menos de agua;
- Parques solares en las cubiertas de los centros de distribución, con cogeneración de energía aprovechando una parte normalmente desatendida de la instalación;
- Flotas de vehículos de bajo consumo para regiones urbanas y vehículos propulsados por combustibles alternativos (metano, electricidad) para viajes largos;
- Redimensionamiento de los embalajes de transporte para reducir el uso de materiales y fomentar también el uso de materiales reciclables.

- *Uso de empilhadeiras de baixo consumo e baterias de Li-Ion ou híbridas com células de hidrogênio e instalação de equipamentos com sistemas de regeneração de energia, que além de reduzir a demanda por energia, gera menor impacto no descarte das baterias;*
- *Centros de distribuição contruídos com materiais ecologicamente corretos, layouts adequados, iluminação sensorizada e reaproveitamento de água pluvial. Edifícios certificados Leed Platinum, por exemplo, tendem a utilizar 40% menos de energia e 20% menos de água;*
- *Parques solares nos telhados dos centros de distribuição, com co-geração de energia aproveitando uma parte da instalação normalmente negligenciada;*
- *Frotas de veículos de baixo consumo para regiões urbanas e veículos movidos a combustíveis alternativos (metano, eletricidade) para os grandes trajetos;*
- *Redimensionamento das embalagens de transporte para redução do uso de materiais e também fomentar o uso de materiais recicláveis.*

Estos son solo algunos ejemplos de acciones que podemos incorporar en nuestros proyectos y decisiones operativas del día a día. Los resultados son más tangibles en términos de visibilidad y atractivo comercial, pero también traen consigo una reducción de los costos operativos totales en la cadena.

*Estes são apenas alguns exemplos de ações que podemos incorporar no nosso dia a dia de projetos e decisões operacionais. Os resultados são mais tangíveis em termos de visibilidade e apelo comercial, mas também trazem redução dos custos operacionais totais na cadeia.*

Como consultora global comprometida con este movimiento de llevar la sustentabilidad a la agenda logística, Miebach Consulting ha recomendado y utilizado este y otro tipo de soluciones tecnológicas en los proyectos logísticos que desarrollamos. Nuestros clientes siempre se benefician de nuestro enfoque holístico y nuestras recomendaciones innovadoras.

*Como consultoria global engajada neste movimento de trazer a sustentabilidade às pautas logísticas, a Miebach Consulting tem recomendado e utilizado esses e outros tipos de soluções tecnológicas aos projetos logísticos que desenvolvemos. Nossos clientes são sempre beneficiados pela nossa abordagem holística e nossas recomendações inovadoras.*

Finalmente, las empresas son cada vez más evaluadas no solo por sus resultados financieros, sino también por sus impactos sociales y ambientales. Si quieres adelantarte a esta ola, ven a hablar con nosotros. ●

*Enfim, as empresas estão cada vez mais sendo avaliadas não só por seus resultados financeiros, mas também por seus impactos sociais e ao meio ambiente. Se quiser estar à frente dessa onda, venha conversar conosco. ●*

www.uruguaylogistico.com



**HUB PAIS LOGISTICO**  
El ferrocarril como apoyo a la cadena logística intermodal

La Cámara de Logística del Uruguay (CALOG) y el Grupo Todológica & Comercio Exterior organizan en forma conjunta un ciclo de eventos denominados HUB País Logístico, buscando aportar valor a la comunidad logística.

Destinatarios:  
**EXPORTADORES, INDUSTRIALES  
OPERADORES LOGÍSTICOS  
OPERADORES PORTUARIOS  
AGENTES DE CARGA Y TRANSPORTISTAS**

Apoya  Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Auspiciantes  **GUÍA LOGÍSTICA Y DE COMERCIO EXTERIOR**

Medio Oficial 

**miércoles 23 de Noviembre de 2022**

Auditorio Mario Benedetti - Complejo Torre de las Telecomunicaciones de ANTEL

Organiza



EVENTO ARANCELADO



# “HAY VOLUNTAD DE MEJORAR A FONDO LA LOGÍSTICA PARAGUAYA”

“HÁ UMA VONTADE DE MELHORAR COMPLETAMENTE A LOGÍSTICA PARAGUAIA”

SPEAKER / PALESTRANTE



¿Qué importancia tiene hoy la logística en el desarrollo productivo paraguayo?

La logística es un elemento relevante para Paraguay ya que podemos ver interés de los inversores extranjeros, pero en su momento la gran pregunta era como hacer que su producción y sus insumos puedan llegar y/o salir de nuestro país, al ser una nación mediterránea. Hoy, las condiciones están dadas para que esa incertidumbre desaparezca de una vez por todas gracias a una logística pensada de manera holística como elemento estructurador de la industria y como parte de un proceso que acompaña el avance del e-commerce con la digitalización

¿Cómo cambió la concepción logística luego de la pandemia?

En contexto de pandemia, los inconvenientes logísticos pusieron un punto de inflexión y la estructura de transporte tuvo bastante presión sumada a los mercados internacionales volátiles, lo que llama a repensar la logística.



Co Autor del Plan Nacional de Logística

Coautor do Plano Nacional de Logística

**Ing. Federico Olmedo**

PARAGUAY

Qual a importância da logística hoje no desenvolvimento produtivo paraguaio?

A logística é um elemento relevante para o Paraguai, já que vemos o interesse de investidores estrangeiros, mas na época a grande questão era como fazer com que sua produção e seus suprimentos chegassem e/ou saíssem do nosso país, sendo uma nação mediterrânea. Hoje, estão reunidas as condições para que essa incerteza desapareça de uma vez por todas graças à logística pensada de forma holística como elemento estruturante da indústria e como parte de um processo que acompanha o avanço do e-commerce com a digitalização.

Como a concepção logística mudou após a pandemia?

No contexto da pandemia, os problemas logísticos marcaram um ponto de inflexão e a estrutura de transporte sofreu uma pressão considerável, somada à volatilidade dos mercados internacionais, que exige repensar a logística.



**Valeria Vera**  
Ejecutiva de Ventas. Inmove Logistics

“Es muy grato para todo el equipo de Inmove Logistics saludar y felicitar a Todológica, por este momento tan especial, la edición 50 de la Revista Protagonista.

Destacado medio de comunicación que permite conocernos, conectarnos, mantenernos informados de los acontecimientos importantes.

Les enviamos nuestras felicitaciones a todas las personas que hacen posible que esto ocurra, no dudamos que continuarán con muchos éxitos!”

“É com grande satisfação que toda a equipe da Inmove Logistics cumprimenta e parabeniza à Todológica, por este momento tão especial, a 50ª edição da Revista Protagonista.

Excelente meio de comunicação que nos permite conhecer uns aos outros, nos conectar, nos manter informados de eventos importantes.

Enviamos nossos parabéns a todas as pessoas que tornam isso possível, não temos dúvidas que continuarão com muitos sucessos!”



Apoyamos a nuestros clientes a expandir su negocio en el mercado latinoamericano simplificando el cumplimiento de los pedidos y la distribución regional.

# IPLGROUP

## ¿BUSCA UNA SOLUCIÓN DE ALMACÉN? NOSOTROS LA TENEMOS.

EXPANDA SU NEGOCIO A  
LATINOAMÉRICA AHORA

Almacenamiento - Distribución- Valor Agregado  
Administración de Inventario y Pedidos - Logística Inversa  
Gestión de Transporte Internacional -  
Control de Calidad - Administración de Proveedores -

Zona Libre de Colón, Panamá en el área de  
almacenamiento de Coco Solito en la Calle 6ta  
entre la 3ra y 4ta Avenida. Edificio IPL Group

IPL Group  
Llama al +507 439 0025  
Email: [solutions@iplgsc.com](mailto:solutions@iplgsc.com)

[3iplpanama.com](http://3iplpanama.com)



Por eso, combinar el comercio internacional con una logística de eficacia da como resultado la competitividad, la atracción de inversiones y la generación de empleos.

Con esto en mente, nos pusimos en marcha en el diseño de un Plan Estratégico de Logística con el adicional de tener en cuenta en este armado a todos los entes públicos y privados.

### ¿Qué elementos forman parte de este Plan Logístico?

En principio, creamos una metodología basados en la competitividad y dividimos la logística en: logística de ingresos de carga, operatoria de la carga en el país y los procesos de exportación, combinadas con las necesidades de infraestructura, el financiamiento del desarrollo logístico y el capital humano con el que contamos.

Analizamos 16 sectores productivos del país para poder determinar el valor agregado de la logística en la cadena. Consultamos a usuarios y a proveedores de servicios logísticos, con el consiguiente armado de una estrategia combinada con un plan de acción completo.

Cada uno de los sectores fueron respondiendo consultas que le hemos realizado para determinar los temas más trascendentes en materia de mejoras tanto de infraestructuras como de procesos relacionados a la

*Portanto, aliar o comércio internacional a uma logística eficiente resulta em competitividade, atração de investimentos e geração de empregos.*

*Com isto em mente, propusemo-nos a desenhar um Plano Estratégico de Logística, tendo em conta todas as entidades públicas e privadas neste quadro.*

### Que elementos fazem parte deste Plano de Logística?

*Em princípio, criamos uma metodologia baseada na competitividade e dividimos a logística em: logística de receitas de cargas, operações de cargas no país e processos de exportação, combinados com necessidades de infraestrutura, financiamento de desenvolvimento logístico e capital humano que temos.*

*Analisamos 16 setores produtivos do país para determinar o valor agregado da logística na cadeia. Consultamos utilizadores e prestadores de serviços logísticos, com a consequente criação de uma estratégia aliada a um plano de ação completo.*

*Cada um dos setores respondeu às consultas que fizemos para determinar as questões mais importantes em termos de melhorias tanto na infraestrutura quanto nos processos relacionados à logística. Os principais temas foram os problemas da hidrovía, os problemas do transporte*

**CLAA**  
Confederación Latinoamericana de Agentes Aduanales A.C.®

**SIGE** ORGANIZACIÓN CERTIFICADA  
ISO/IEC 27001  
SEGURIDAD DE LA INFORMACIÓN

## Pregunta por nuestros servicios asociados al despacho aduanero de las mercancías

Oficinas Operativas en México  
CDMX • Veracruz • Manzanillo  
Lázaro Cárdenas • Nvo. Laredo

Contacto  
55 11 07 85 15 y 55 11 07 85 92 | Oficina CDMX

[www.claa.org.mx](http://www.claa.org.mx)

Facebook: ClaaMexico, Twitter: ClaaMx, LinkedIn: ClaaMx, YouTube: ClaaMexico

logística. Los principales tópicos fueron los problemas de la hidrovía, los problemas del transporte carretero y el aéreo, y la necesidad del desarrollo del tren como soporte del sistema logístico.

### ¿Qué plazos se plantearon y qué proyectos consideraron prioritarios?

Con horizonte al 2030, nuestra cartera de proyectos identifica 6 áreas para trabajar: la articulación público-privada para facilitar procesos vinculados con mayor agilidad y dinamismo de los actores involucrados, la necesidad de mejorar la infraestructura logística, la importancia de potenciar a las empresas logísticas para que mejoren sus procesos (con modernización y digitalización), de dotar a los organismos del estado correspondientes de procedimiento que ayuden a la simplificación y dinamización de la logística, y finalmente una red de plataformas logísticas que permitan generar valor agregado desde la logística.

El proyecto que podría conectar Paranagua con Antofagasta, pasando por Encarnación y por ende conectando con el sistema ferroviario que llega desde Argentina, podría constituir en un nodo regional que apunte el desarrollo de los países involucrados y aprovecha a muchos ramales que ya están funcionales lo que ayuda a que las inversiones se hagan sabiendo que hay necesidades concretas que pueden ser solventadas a nivel regional. ●

*rodoviário e aéreo e a necessidade de desenvolver o trem como suporte do sistema logístico.*

### *Quais prazos foram levantados e quais projetos foram considerados prioritários?*

*Com horizonte de 2030, nosso portfólio de projetos identificou 6 áreas de atuação: articulação público-privada para viabilizar processos articulados com maior agilidade e dinamismo dos atores envolvidos, necessidade de melhoria da infraestrutura logística, importância de capacitar empresas de logística para melhorar seus processos (com modernização e digitalização), para dotar os órgãos estaduais correspondentes de procedimentos que ajudem a simplificar e agilizar a logística e, por fim, uma rede de plataformas logísticas que permitem a geração de valor agregado da logística.*

*O projeto que poderia ligar Paranagua a Antofagasta, passando por Encarnación e, portanto, conectando-se com o sistema ferroviário que chega da Argentina, poderia constituir um nó regional que sustenta o desenvolvimento dos países envolvidos e aproveita muitos ramais que já estão funcionais, auxilia os investimentos a ser feito sabendo que existem necessidades específicas que podem ser resolvidas em nível regional. ●*

**“Analizamos 16 sectores productivos del país para poder determinar el valor agregado de la logística en la cadena.”**

**“Analisamos 16 setores produtivos do país para determinar o valor agregado da logística na cadeia.”**



**Para una logística exigente**  
**¡EMPAJES DE CARTÓN TODOTERRENO!**

Somos una empresa líder en la fabricación y comercialización de embalajes de cartón corrugado. Proveemos a empresas del mercado paraguayo que exigen la más alta calidad de cajas para transportar sus productos local o internacional. En Yaguarete Cartones nuestros productos están diseñados con las más altas exigencias y estándares internacionales, garantizando al cliente, un embalaje perfecto y con el cuidado del medio ambiente en toda la cadena de producción.

**YAGUARETE**  
 CARTONES

*driven by care*

ventas@cysa.com.py +595 21 659 9000

SGS

YAGUARETE COMO TUS

facebook yaguaretecartones



# CLASSE STELLE REALIZÓ SUS PRIMEROS 100 VUELOS EN SUDAMÉRICA

## CLASSE STELLE FEZ SEUS PRIMEIROS 100 VOOS NA AMÉRICA DO SUL



Classe Stelle, la compañía de aviación privada del Grupo Assekuransa, realizó sus primeros 100 vuelos en Sudamérica, luego del inicio de sus operaciones, hace exactamente 6 meses.

La compañía fue creada por el Grupo Assekuransa con el objeto de aprovechar la flota corporativa y desarrolló una oferta de servicios para diferentes alternativas de vuelos utilizando aviones Citation Mustang, de Cessna, con capacidad para 4 pasajeros, que están disponibles los 365 días del año.

La base está en Buenos Aires y durante este primer semestre de operación se han realizado más de 200 horas de vuelo a destinos centrales en la región como San Pablo (Brasil), Santiago (Chile) o Montevideo (Uruguay), a ciudades dentro de Argentina, como Bariloche, o a destinos complementarios fuera del país como Arequipa (Perú) o Antofagasta (Chile).

El Presidente y CEO de Classe Stelle, Valentino Bustos, y el Presidente del Grupo Assekuransa, Juan Angel González Insaurralde, coincidieron en señalar que “Estamos muy contentos con los resultados obtenidos en estos primeros seis de operación y tenemos muchas expectativas respecto de la evolución de este negocio en los próximos meses, para posicionarnos como una alternativa de viaje para el sector corporativo y para viajeros particulares de altos recursos”. ●

*A Classe Stelle, empresa de aviação privada do Grupo Assekuransa, fez seus primeiros 100 voos na América do Sul, após o início de suas operações, há exatos 6 meses.*

*A empresa foi criada pelo Grupo Assekuransa para aproveitar a frota corporativa e desenvolveu uma oferta de serviços para diferentes alternativas de voo em aeronaves Cessna Citation Mustang, com capacidade para 4 passageiros, disponíveis 365 dias por ano.*

*A base fica em Buenos Aires e durante este primeiro semestre de operação foram realizadas mais de 200 horas de voo para destinos centrais da região como São Paulo (Brasil), Santiago (Chile) ou Montevideo (Uruguai), para cidades da Argentina, como Bariloche, ou para destinos complementares fora do país, como Arequipa (Peru) ou Antofagasta (Chile).*

*O Presidente e CEO da Classe Stelle, Valentino Bustos, e o Presidente do Grupo Assekuransa, Juan Angel González Insaurralde, concordaram que “Estamos muito felizes com os resultados obtidos nestas primeiras seis operações e temos grandes expectativas quanto à evolução deste negócios nos próximos meses, para nos posicionarmos como uma alternativa de viagem para o setor corporativo e para viajantes particulares de alta renda.” ●*

FREIGHT FORWARDING SPECIALISTS AT YOUR SERVICE



# Double Ace Cargo

WAREHOUSE DISTRIBUTION, ZONA FRANCA

MIAMI - PANAMA - VENEZUELA



OCEAN



AIR




TRANSPORTATION




WAREHOUSING

## MIAMI OFFICE

 2175 NW 115 AVE, MIAMI FL 33172

 MON - FRI. 9:00AM - 6:00PM

 305-805-3555

 [INFO@DOUBLEACE.NET](mailto:INFO@DOUBLEACE.NET)

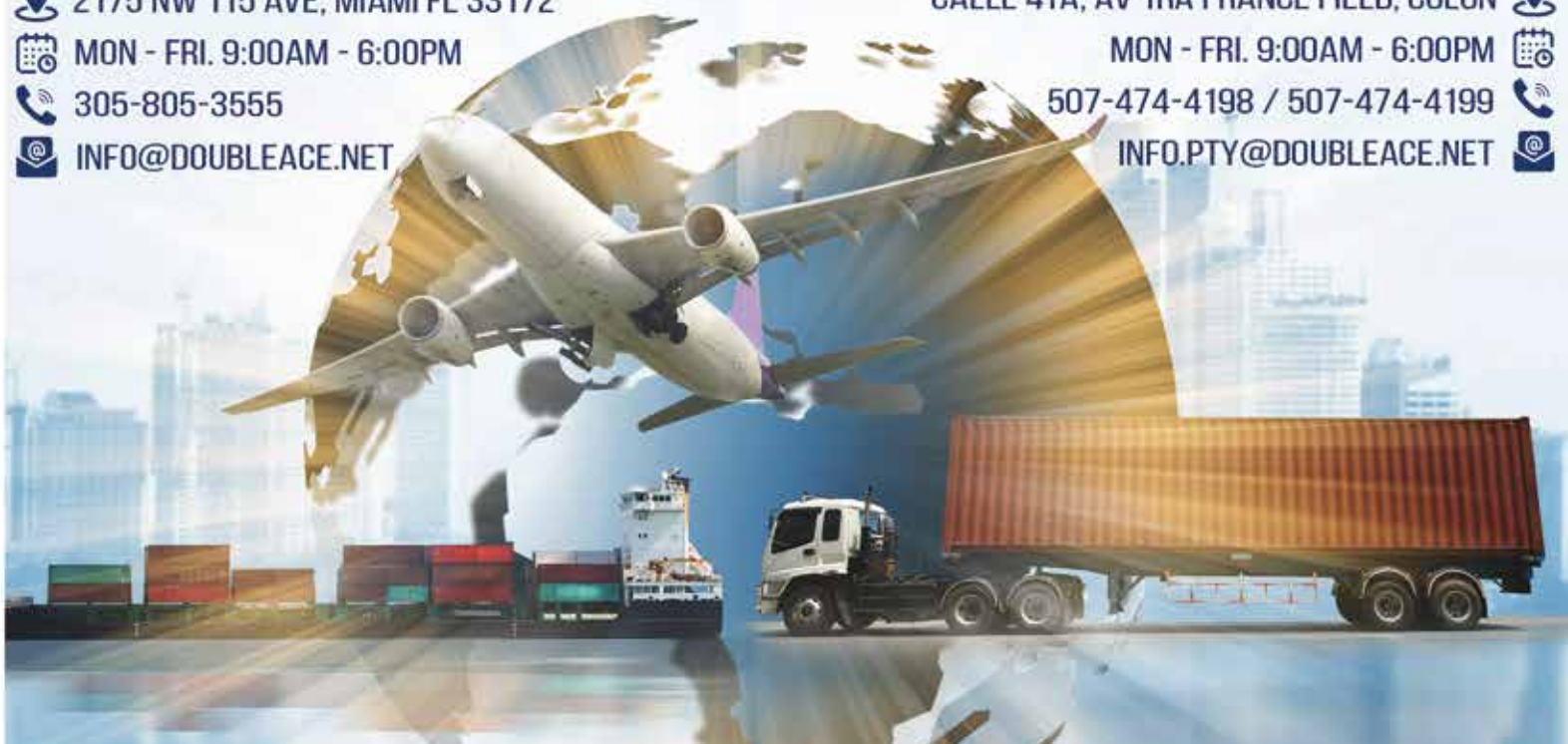
## PANAMA OFFICE

CALLE 4TA, AV 1RA FRANCE FIELD, COLON 

MON - FRI. 9:00AM - 6:00PM 

507-474-4198 / 507-474-4199 

[INFO.PTY@DOUBLEACE.NET](mailto:INFO.PTY@DOUBLEACE.NET) 



**WE MOVE MERCHANDISE AT THE SPEED OF BUSINESS**

DOUBLE ACE CARGO DESIGNS INNOVATIVE LOGISTICS SOLUTIONS THAT SPAN THE GLOBE, BRINGING CUSTOMERS AND THEIR MARKETS CLOSER TOGETHER. CONTACT US TODAY TO LEARN HOW WE CAN HELP YOU SOLVE YOUR SUPPLY CHAIN CHALLENGES AND MEET YOUR FREIGHT FORWARDING OBJECTIVES



# ARTICULACIÓN INTERNACIONAL PARA EL TRANSPORTE

## ARTICULAÇÃO INTERNACIONAL PARA O TRANSPORTE

La coordinación internacional de distintos actores del sector es clave para generar espacios de intercambio y así profundizar en la mejora continua del autotransporte de cargas. Por este motivo, la Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (FADEEAC) llevó adelante el Primer seminario Argentino-Brasileño sobre Transporte Internacional de Cargas por Carreteras organizado por el Departamento de Transporte Internacional.

El encuentro surge como consecuencia de los reclamos e intercambios planteados por los empresarios durante los Talleres que desarrolla el Departamento de Transporte Internacional antes de cada Consejo Federal de FADEEAC. Al mismo tiempo se nutre de los debates realizados a lo largo de los años a través del Consejo Empresarial de Transporte Internacional de Cargas por Carretera del MERCOSUR (CONDESUR), un espacio fundamental para la elaboración de soluciones conjuntas desde el sector privado.

El presidente de FADEEAC, Roberto Guarnieri, brindó unas palabras de bienvenida: "Agradezco a todos los presentes por la participación en esta jornada de intensa actividad. Es muy especial para nosotros poder realizar el seminario en nuestra casa, creemos que el trabajo en conjunto es clave para la integración regional", dijo Guarnieri.

Guillermo Canievsky, presidente de la Cámara Argentina del Transporte Automotor de Mercancías y Residuos Peligrosos (CATAMP) y director del Departamento de Transporte Internacional, hizo hincapié en el trabajo para llevar a cabo el seminario: "Este encuentro fue pensado desde FADEEAC en conjunto con ABTI, ATACI y CATAMP con el objetivo de promover el trabajo entre el sector público y privado".

"Entendemos que el trabajo mancomunado entre las instituciones es el único camino para generar soluciones duraderas", dijo la directora del Departamento de Transporte Internacional, Silvia Sudol. Por este motivo, la Federación se encuentra enfocada en visibilizar la problemática que atraviesan las empresas de transporte internacional.

Previo al comienzo de los paneles, el director ejecutivo de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT), Luis Carranza, y el subdirector ejecutivo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), Facundo López valoraron la iniciativa de la Federación: "Agradezco a FADEEAC por este intercambio de ideas entre Argentina y Brasil. Es sumamente importante poder establecer unificación de criterios y poder trabajar en una normativa en conjunto para el transporte de cargas", dijo López.

El seminario, que se desarrolló el 20 de septiembre en la sede de FADEEAC, se dividió en dos bloques y un taller. El primero "El transporte internacional de cargas por carreteras en el MERCOSUR y en el mundo. Situación actual. Problemáticas. Visión del sector", estuvo a cargo de Esteban Canteros, empresario y presidente de la Asociación de Transportistas Argentinos de Carga Internacional (ATACI), una de las 44 Cámaras de Transporte asociadas a FADEEAC, y Matías Ferrari, empresario de Brasil.

*A coordenação internacional dos diferentes atores do setor é fundamental para gerar espaços de intercâmbio e, assim, aprofundar a melhoria contínua do transporte de cargas. Por isso, a Federação Argentina de Entidades Empresarias de Transporte de Cargas (FADEEAC) realizou o Primeiro Seminário Argentino-Brasileiro sobre Transporte Internacional de Cargas Rodoviário organizado pelo Departamento de Transportes Internacionais.*

*O encontro surge como resultado das reivindicações e trocas levantadas pelos empresários durante os Workshops que o Departamento de Transportes Internacionais desenvolve perante cada Conselho Federal da FADEEAC. Ao mesmo tempo, nutre-se dos debates realizados ao longo dos anos por meio do Conselho Empresarial do MERCOSUL para o Transporte Rodoviário Internacional de Cargas (CONDESUL), espaço fundamental para o desenvolvimento de soluções conjuntas do setor privado.*

*O presidente da FADEEAC, Roberto Guarnieri, fez algumas palavras de boas-vindas: "Agradeço a todos os presentes por participarem deste dia de intensa atividade. É muito especial para nós podermos realizar o seminário em nossa casa, acreditamos que trabalhar juntos é fundamental para a integração regional", disse Guarnieri.*

*Guillermo Canievsky, presidente da Câmara Argentina de Transporte Automotor de Mercadorias e Resíduos Perigosos (CATAMP) e diretor do Departamento de Transportes Internacionais, destacou o trabalho para a realização do seminário: "Esta reunião foi idealizada pela FADEEAC em conjunto com a ABTI, ATACI e CATAMP com o objetivo de promover o trabalho entre os setores público e privado".*

*"Entendemos que o trabalho conjunto entre as instituições é a única forma de gerar soluções duradoras", disse a diretora do Departamento de Transportes Internacionais, Silvia Sudol. Por isso, a Federação está focada em tornar visíveis os problemas enfrentados pelas empresas de transporte internacional.*

*Antes do início dos painéis, o diretor-executivo da Comissão Nacional de Regulação dos Transportes (CNRT), Luis Carranza, e o vice-diretor-executivo da Agência Nacional de Segurança Rodoviária (ANSV), Facundo López, valorizaram a iniciativa da Federação: "Agradeço à FADEEAC por esta troca de ideias entre Argentina e Brasil. É extremamente importante poder estabelecer a unificação de critérios e poder trabalhar em uma regulamentação conjunta para o transporte de cargas", disse López.*

*O seminário, que aconteceu no dia 20 de setembro na sede da FADEEAC, foi dividido em dois blocos e uma oficina. O primeiro "O transporte rodoviário internacional de cargas no MERCOSUL e no mundo. Situação atual. problemático. Visão do setor", foi apresentado por Esteban Canteros, empresário e presidente da Associação de Transportadores Internacionais de Carga Argentinos (ATACI), uma das 44 Câmaras de Transporte associadas à FADEEAC, e Matías Ferrari, empresário brasileiro.*

“Es muy oportuno que nuestros países se reúnan y empaten para así poder entender las necesidades del sector público y privado dando cuenta de la problemática macro y micro de cada país, con el objetivo de intercambiar ideas y propuestas para favorecer a la población de Argentina y Brasil”, subrayó Canteros.

Por otro lado, Matías Ferrari, enfatizó en la situación actual del mercado de transporte internacional: “Las dificultades que enfrentamos día a día son constantes. Tenemos muchísimos objetivos en común, nuestros mercados son muy interesantes y es importante la cooperación”, señaló Ferrari.

En el segundo bloque, “Aspectos laborales, capacitación y profesionalización” en el sector, expusieron Francisco Cardoso, presidente de la Asociación Brasileña de Transportistas Internacionales (ABTI) y miembro del Servicio Social de Transporte y el Servicio Nacional de Aprendizaje del Transporte de Brasil (SEST/SENAT), Mariana Sapia, Coordinadora del Sistema de Licencia Nacional de Transporte Interjurisdiccional y Sebastián Álvarez, Director del Sistema Nacional de Infracciones de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y Tomás Raspall, Director Nacional de Investigación de Sucesos Automotores en la Junta de Seguridad en el Transporte (JST).

“La Junta de Seguridad en el Transporte tiene como eje colaborar y trabajar para hacer el transporte más seguro en todas las modalidades. Cada suceso que la JST investiga es una ocasión para identificar oportunidades de mejora dentro del sistema”, enfatizó Raspall, quien además subrayó que es importante correr el foco de la responsabilidad individual del operador de primera línea y de la búsqueda de culpables. “No nos interesa identificar quién tuvo la culpa sino identificar qué se puede hacer para evitar que ocurran accidentes”, concluyó.

“É muito oportuno que nossos países se encontrem e tenham empatia para entender as necessidades dos setores público e privado, dando conta dos macro e microproblemas de cada país, com o objetivo de trocar ideias e propostas para favorecer a população de Argentina e Brasil”, destacou Canteros.

Por outro lado, Matías Ferrari, destacou a situação atual do mercado de transporte internacional: “As dificuldades que enfrentamos todos os dias são constantes. Temos muitos objetivos em comum, nossos mercados são muito interessantes e a cooperação é importante”, disse Ferrari.

No segundo bloco, “Aspectos trabalhistas, formação e profissionalização” no setor, Francisco Cardoso, presidente da Associação Brasileira de Transportadores Internacionais (ABTI) e membro do Serviço Social do Transporte e do Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte do Brasil (SEST/SENAT), Mariana Sapia, Coordenadora do Sistema Nacional de Licença de Transporte Interjurisdiccional e Sebastián Álvarez, Diretor do Sistema Nacional de Infrações da Agência Nacional de Segurança Rodoviária (ANSV) e Tomás Raspall, Diretor Nacional de Investigação de Eventos Automotivos no Conselho de Segurança no Transporte (JST).

“O eixo do Transportation Safety Board é colaborar e trabalhar para tornar o transporte mais seguro em todos os modais. Cada evento que o JST investiga é uma oportunidade para identificar oportunidades de melhoria dentro do sistema”, enfatizou Raspall, que também destacou que é importante focar na responsabilidade individual do operador da linha de frente e na busca de culpados. “Não estamos interessados em identificar quem foi o culpado, mas sim em identificar o que pode ser feito para evitar que acidentes ocorram”, concluiu.



EL ESLABÓN  
QUE CONECTA  
LA CADENA  
PRODUCTIVA



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



El Director del Sistema Nacional de Infracciones de la ANSV, Sebastián Álvarez, sostuvo que el principal objetivo es incrementar la seguridad vial y que constantemente “estamos interactuando con las provincias y los municipios para fortalecer los sistemas de infracciones”. Francisco Cardoso, presidente de ABTI, agradeció el compromiso de FADEEAC para trabajar en conjunto y realizó la presentación del Sistema CNT desarrollado en Brasil.

Durante el Seminario, las autoridades de FADEEAC hicieron entrega de una placa de reconocimiento por la labor desempeñada en el transporte de cargas a Francisco Cardoso y Gladys Vinci de la Asociación Brasileña de Transportistas Internacionales (ABTI) y a representantes del Servicio Nacional de Aprendizaje del Transporte de Brasil (SEST/SENAT). Asimismo, recibieron una distinción, Mariela Mariano, Directora Nacional de Transporte Automotor de Cargas y Luis Carranza, Subdirector Ejecutivo de la CNRT.

Luego, se realizó el taller “Fiscalización y control en el transporte de mercancías peligrosas. Normativa vigente. Armonización de procedimientos. Infracciones. Análisis de casos”. En dicha actividad, las autoridades de fiscalización de cada país expusieron cómo se controla cada requisito del régimen de infracciones y sanciones vigentes, permitiéndose al finalizar cada punto el intercambio de opiniones y criterios entre las autoridades y el sector privado, lo cual permitió identificar si existen analogías o contradicciones entre los Organismos de control para un mismo requisito.

Este espacio de análisis y debate, que tuvo como objetivo trabajar en los aspectos centrales del transporte internacional de cargas en los Estados parte del MERCOSUR, fue una oportunidad para reforzar la interrelación de todos los actores participantes, buscando consenso y resolución de problemáticas que atraviesan al sector. ●

*O Diretor do Sistema Nacional de Violação da ANSV, Sebastián Álvarez, afirmou que o objetivo principal é aumentar a segurança viária e que “estamos constantemente interagindo com as províncias e municípios para fortalecer os sistemas de violação”. Francisco Cardoso, presidente da ABTI, agradeceu à FADEEAC pelo empenho em trabalhar em conjunto e apresentou o Sistema CNT desenvolvido no Brasil.*

*Durante o Seminário, as autoridades da FADEEAC apresentaram Francisco Cardoso e Gladys Vinci da Associação Brasileira de Transportadores Internacionais (ABTI) e representantes do Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte do Brasil (SEST/SENAT). Da mesma forma, foram distinguidos Mariela Mariano, Diretora Nacional de Transporte de Carga Automotiva e Luis Carranza, Diretor Executivo Adjunto do CNRT.*

*Em seguida, o workshop “Inspeção e controle no transporte de mercadorias perigosas. Regulamentos em vigor. Harmonização de procedimentos. Violações. Análise de Caso”. Nesta atividade, as autoridades de controle de cada país explicaram como cada exigência do atual sistema de infrações e sanções é controlada, permitindo ao final de cada ponto a troca de opiniões e critérios entre as autoridades e o setor privado, o que permitiu identificar se há são analogias ou contradições entre os Órgãos de Controle para o mesmo requisito.*

*Este espaço de análise e debate, que teve como objetivo trabalhar os aspectos centrais do transporte internacional de cargas nos Estados que fazem parte do MERCOSUL, foi uma oportunidade para reforçar a inter-relação de todos os atores participantes, buscando consenso e resolução de problemas que atravessam o setor. ●*

## CAPACITATE PARA CONSTRUIR EL TRANSPORTE DEL MAÑANA

FORMACIÓN PERMANENTE  
EN TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

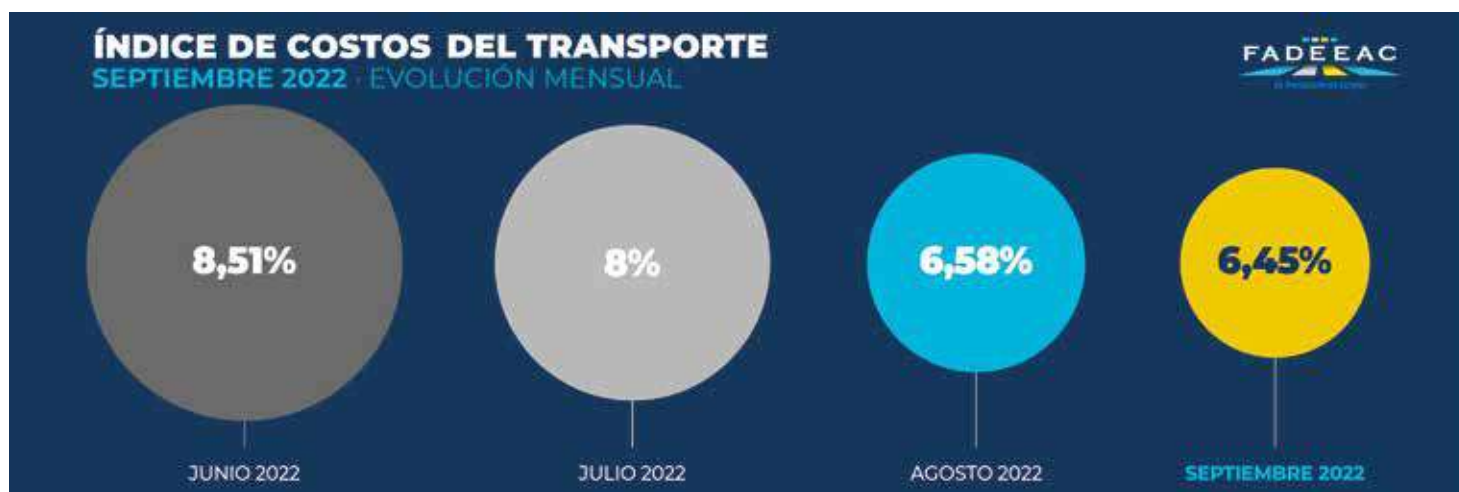
Ruta N°9 KM 58  
Colectora Este, Belén de Escobar  
Provincia de Buenos Aires  
011 4860-7750 • [FPT.ORG.AR](http://FPT.ORG.AR)

**FADEEAC**  
El Transporte de Cargas

**FPT** Fundación Profesional  
para el Transporte

# EN SEPTIEMBRE LOS COSTOS DE TRANSPORTE SE INCREMENTARON 6,45% EN ARGENTINA

## EM SETEMBRO, CUSTOS DE TRANSPORTE AUMENTARAM 6,45% NA ARGENTINA



El Índice de Costos de Transporte elaborado por FADEEAC (Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas) volvió a exhibir en septiembre otro marcado incremento de 6,45%, tras la suba de agosto de 6,6%. Con este registro, el Índice continúa mostrando un nivel de variación de costos mensual decididamente elevado, si bien menor en relación a los muy altos registros de los meses precedentes (mayo, 10,59%; junio, 8,51%; y julio 8% respectivamente).

Con este registro, la variación acumulada alcanza un récord de aumento de costos de transporte de 82,1% al tercer trimestre de 2022 (enero-septiembre de 2022), mientras que la variación acumulada alcanza el 96% en los últimos doce meses, en un contexto de continua aceleración de la inflación minorista y mayorista en la economía.

Como contrapartida, la economía real también evidencia niveles de actividad aceptables en el transcurso del año teniendo en cuenta la fuerte recuperación económica general experimentada desde el segundo semestre de 2021.

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 septiembre, al igual que en los meses precedentes, la mayoría de los rubros mostraron subas, con varios de ellos volviendo a exhibir aumentos relevantes.

En primer término, sobresale el aumento del costo laboral, que surge del segundo tramo del convenio rubricado en abril de 2022, con su impacto directo en Personal -Conducción (13,9%) y en los rubros componentes relacionados Reparaciones (6,59%) y Gastos Generales (7,43%). ●

O Índice de Custos de Transporte elaborado pela FADEEAC (Federação Argentina de Entidades Empresariais de Transporte de Carga) mostrou outra alta acentuada de 6,45% em setembro, após a alta de 6,6% em agosto. Com este recorde, o Índice continua a apresentar um nível de variação dos custos mensais decididamente elevado, embora inferior aos recordes muito elevados dos meses anteriores (maio, 10,59%; junho, 8,51%; e julho 8%, respectivamente).

Com este recorde, a variação acumulada atinge um aumento recorde nos custos de transporte de 82,1% a partir do terceiro trimestre de 2022 (janeiro-setembro de 2022), enquanto a variação acumulada chega a 96% nos últimos doze meses, em um contexto de aceleração contínua da inflação no varejo e no atacado na economia.

Por outro lado, a economia real também apresenta níveis de atividade aceitáveis ao longo do ano, tendo em conta a forte recuperação econômica geral vivida desde o segundo semestre de 2021.

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 uma referência em grande parte para fixação ou reajuste de tarifas do setor.

No mês de setembro, assim como nos meses anteriores, a maioria dos itens apresentou aumentos, com vários deles novamente apresentando aumentos relevantes.

Em primeiro lugar, destaca-se o aumento dos custos com mão de obra, decorrente da segunda tranche do acordo assinado em abril de 2022, com impacto direto em Pessoal - Condução (13,9%) e nos itens componentes relacionados Reparos (6,59%) e Despesas Gerais (7,43%). ●



# Tren a hidrógeno: a un paso de ver la luz

## Trem a hidrogênio: a um passo de ver a luz

La importancia de una logística sustentable llega también al sector ferroviario ya que la firma española CAF realizó en su planta de Zaragoza las pruebas estáticas del tren propulsado por hidrógeno del proyecto FCH2Rail, que está desarrollando en consorcio con DLR, Toyota, Renfe, Adif, CNH2, IP y FAIVELEY Stemmann Technik.

*A importância da logística sustentável atinge também o setor ferroviário, já que a empresa espanhola CAF realizou testes estáticos do trem movido a hidrogênio do projeto FCH2Rail em sua fábrica em Zaragoza, que está desenvolvendo em consórcio com DLR, Toyota, Renfe, Adif, CNH2, IP e a FAIVELEY Stemmann Technik.*

### Baterías de ión litio

Almacena la energía extra que produce la celda de combustible y la energía cinética que se recupera durante el frenado.

### Baterías de ión de lítio

Ele armazena a energia extra que a célula de combustível produz e a energia cinética que é recuperada durante a frenagem.



### Convertidor auxiliar

Transforma la energía eléctrica de la celda de combustible para adaptarla a diversos equipos, como las puertas e iluminación.

### Conversor auxiliar

Ele transforma a energia elétrica da célula a combustível para adaptá-la a diversos equipamentos, como portas e iluminação.

## ¿Cómo funciona el tren de hidrógeno? Como funciona o trem de hidrogênio?

LA CELDA DE COMBUSTIBLE MEZCLA EL HIDRÓGENO DE LOS TANQUES Y EL OXÍGENO DEL AIRE PARA PRODUCIR ELECTRICIDAD

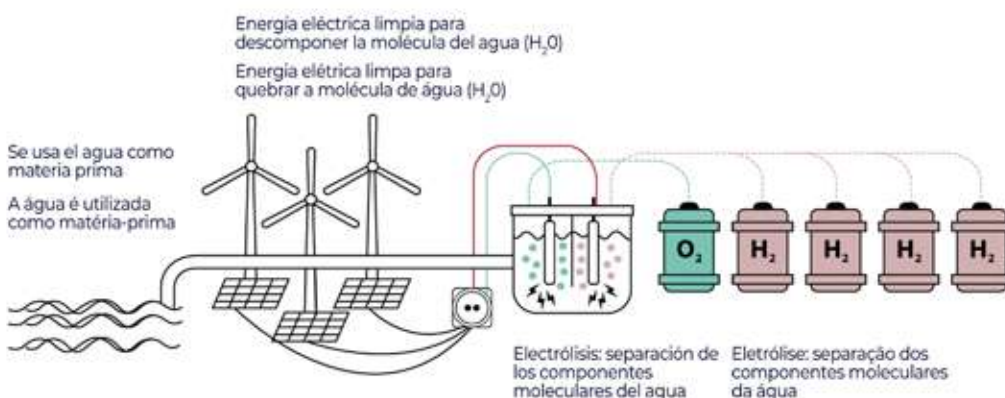
A CÉLULA DE COMBUSTÍVEL MISTURA O HIDROGÊNIO DOS TANQUES E O OXIGÊNIO DO AR PARA PRODUZIR ELETRICIDADE.

## La producción de hidrógeno verde

Una alternativa para decarbonizar el planeta y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.

## Produção de hidrogênio verde

Uma alternativa para decarbonizar o planeta e reduzir as emissões de gases de efeito estufa.



## Pila de combustible

Genera la energía eléctrica a través de una reacción térmica.

## Célula de combustível

Gera energia elétrica através de uma reação térmica.

## Hidrógeno

Se almacena como gas en tanques ubicados en el techo.

## Hidrogênio

É armazenado como gás em tanques localizados no telhado.

El primer tren  
**100%**  
libre  
de emisiones  
del planeta

O primeiro trem  
**100%**  
livre  
de emissões  
do planeta

Velocidad  
Velocidade



140 Km/h

Capacidad  
Capacidade



300 pasajeros  
(150 sentados)  
300 passageiros  
(150 sentados)

## Inversor/convertidor de tracción

Garantiza que se transmita la energía adecuada entre la celda de combustible, la batería y el motor de tracción.

## Inversor/conversor de tração

Ele garante que a energia adequada seja transmitida entre a célula de combustível, a batería e o motor de tração.

## Motor de tracción

Acciona las ruedas para acelerar y frenar.

## Motor de tração

Ative as rodas para acelerar e frear.

Esta formación es un vehículo bimodal con pila de hidrógeno, es decir, un concepto de vehículo sin emisiones que podrá por tanto circular en modo eléctrico en infraestructura electrificada, mientras el modo híbrido lo utilizaría para la circulación en tramos sin catenaria.

Lo importante es que el hidrógeno utilizado es renovable, lo que permite que haya efectivamente cero emisiones.

Desde la empresa apuestan a que este tren pueda convertirse en una alternativa real a los trenes diésel en el marco de los actuales planes de migrar todo lo relacionado al transporte a un concepto sustentable.

Esta linha é um veículo bimodal com célula de combustível de hidrogênio, ou seja, um conceito de veículo sem emissões que poderá, portanto, circular em modo elétrico em infraestrutura eletrificada, enquanto o modo híbrido seria usado para circulação em trechos sem uma catenária.

O importante é que o hidrogênio utilizado seja renovável, o que permite que haja efetivamente zero emissões.

Da empresa apostam que este trem pode tornar-se numa verdadeira alternativa aos trens a gasóleo no quadro dos planos atuais de migrar tudo o que diz respeito ao transporte para um conceito sustentável.



# SALOMÓN GRÚAS, REFERENTE EN IZAJE Y TRANSPORTE DE CARGAS ESPECIALES

## SALOMÓN GRÚAS, REFERÊNCIA EM ELEVAÇÃO E TRANSPORTE DE CARGAS ESPECIAIS



Somos una empresa uruguaya dedicada al **izaje y transporte nacional e internacional** de cargas especiales. Desde 1995 operamos en todo el territorio nacional, brindando servicios profesionales, seguros y eficientes, basados en la capacidad técnica de nuestros integrantes, una adecuada logística y la calidad de nuestros equipos.

Durante nuestros 27 años de actividad, hemos participado en los proyectos más importantes en nuestro país en lo que refiere a la industria, energía, construcción e infraestructura.

Somos referentes en requisitos de calidad, seguridad y salud en el trabajo, siendo la primera empresa de grúas en el país en contar con sistemas de gestión certificados (**UNIT- ISO 9001 y UNIT - ISO 45001**).

Nuestra flota abarca equipos de transporte, grúas, camiones con hidrogrúa, autoelevadores y plataformas.

En cuanto al **área de transporte**, se trata de una flota variada, preparada para el movimiento y transporte de cargas y proyectos que involucran todo tipo de estructuras o maquinaria de grandes dimensiones o elevado tonelaje. Se destacan las chatas extensibles hasta 50 metros, y carretones de suspensión neumática e hidráulica de múltiples ejes direccionales para el movimiento de equipos en espacios reducidos, con capacidad de carga de hasta 100 toneladas.

Contamos con licencia para el transporte internacional que abarca Argentina, Brasil y Paraguay.

En el **área de equipos de izaje** contamos con un parque de grúas de variada capacidad y diferentes alternativas de tipo All Terrain y Rough Terrain. Mediante acuerdos con empresas regionales de primer nivel, hemos potenciado nuestra variedad y capacidad de servicios disponiendo de grúas desde 18 a 750 toneladas de capacidad.

Para complementar estos equipos contamos con hidrogrúas sobre camión, plataformas de elevación para personal, manipuladores telescópicos con accesorios y autoelevadores.

Nos encontramos en constante crecimiento, buscando siempre la mayor satisfacción de nuestros clientes mediante un servicio integral y el compromiso de responder eficazmente a su demanda con un parque de maquinaria a la medida de sus necesidades en constante innovación y el mejor equipo humano y profesional. ●

Somos uma empresa uruguia dedicada à **elevação e transporte nacional e internacional** de cargas especiais. Desde 1995 atuamos em todo o território nacional, prestando serviços profissionais, seguros e eficientes, baseados na capacidade técnica de nossos associados, uma logística adequada e qualidade de nossos equipamentos.

Ao longo dos nossos 27 anos de atividade, participamos nos projetos mais importantes do nosso país em termos de indústria, energia, construção e infraestruturas.

Somos referência em requisitos de qualidade, segurança e saúde no trabalho, sendo a primeira empresa de guindastes do país a ter sistemas de gestão certificados (**UNIT-ISO 9001 e UNIT-ISO 45001**).

Nossa frota inclui equipamentos de transporte, guindastes, caminhões com hidro guindaste, empilhadeiras e plataformas.

Na **área do transporte**, trata-se de uma frota variada, preparada para a movimentação e transporte de cargas e projetos que envolvam todo o tipo de estruturas ou maquinaria de grandes dimensões ou elevada tonelagem. Destacam-se os flats extensíveis de até 50 metros, e carrinhos com suspensão pneumática e hidráulica com múltiplos eixos direcionais para movimentação de equipamentos em espaços reduzidos, com capacidade de carga de até 100 toneladas.

Temos licença para transporte internacional que abrange Argentina, Brasil e Paraguai.

Na **área dos equipamentos de elevação** dispomos de uma frota de guias de capacidade variada e diferentes alternativas All Terrain e Rough Terrain. Através de acordos com empresas regionais de primeira linha, ampliamos nossa variedade e capacidade de serviços com guindastes de 18 a 750 toneladas de capacidade.

Para complementar este equipamento dispomos de hidro guindastes montados em caminhões, plataformas elevatórias de pessoal, manipuladores telescópicos com acessórios e empilhadeiras.

Estamos em constante crescimento, procurando sempre a maior satisfação dos nossos clientes através de um serviço integral e do compromisso de responder eficazmente à sua procura com uma frota de máquinas à medida das suas necessidades em constante inovação e o melhor equipe humano e profissional. ●

Ahora sus clientes  
se informan gracias a usted.  
Incluya un banner de su empresa.

Agora os seus clientes estão  
informados graças a você.  
Inclua um banner da sua empresa

**BOLETÍN  
ELECTRÓNICO  
PERSONALIZADO  
PARA SU  
COMUNIDAD**

**BOLETIM ELETRÔNICO  
PERSONALIZADO PARA SUA  
COMUNIDADE**



**Contáctenos**

[rafael@todologisticanews.com](mailto:rafael@todologisticanews.com)

**TodOLOGÍSTICA**  
news

**TodOLOGÍSTICA** **TodOLOGÍSTICA**  
newsletter email marketing

MÍDIA EMPRESARIAL DE REFERÊNCIA  
MEDIO EMPRESARIAL DE REFERENCIA

**ACTIVO 24/7 DESDE 1998**

GRUPO  
**Todologística**  
A COMÉRCIO EXTERIOR

[www.todologisticanews.com](http://www.todologisticanews.com)



# Encuentro de Protagonistas



**La cita más importante del comercio exterior y la logística.**

**El espacio para coincidir y conectar con autoridades y empresarios de diferentes naciones, hacer networking al más alto nivel del sector y cultivar oportunidades de negocios.**

**O encontro mais importante do comércio exterior e a logística.**

**O espaço para conhecer e se conectar com autoridades e empresários de diversas nações, fazer networking no mais alto nível do setor e cultivar oportunidades de negócios.**



Encuentro de Protagonistas 28

UCA Puerto Madero

**ARGENTINA**  
30 de marzo 2023



Encuentro de Protagonistas 29

Hotel Radisson, Montevideo

**URUGUAY**  
25 y 26 de mayo de 2023



Encuentro de Protagonistas 30

Conmebol, Asunción

**PARAGUAY**  
16 y 17 de agosto de 2023



Encontro de Protagonistas 31

Fecomercio, San Pablo

**BRASIL**  
5 de outubro de 2023

# CRECE TRANSPORTE DE CARGA VÍA FERROCARRIL

## CRESCE O TRANSPORTE DE CARGA PELA FERROVIA

Realmente positivo y estratégico es que el transporte de carga vía tren continúe logrando buenos resultados.

Desde el Ministerio de Transporte, a través de Trens Argentinos Cargas (TAC), se confirmó que se logró el mejor registro de tonelaje de los últimos 30 años con 5.557.034 millones de toneladas despachadas.

Es importante destacar que en el último trimestre, se alcanzó un verdadero récord mantenido un promedio que supera las 800.000 toneladas transportadas, lo que muestra que cada vez más empresas apuestan por trasladar su carga mediante el ferrocarril.

Los principales productos transportados fueron productos agrícolas que circularon por la línea Belgrano, mercadería de consumo (que incluye bebidas, cemento, pasta de celulosa, entre otros) que creció un 200% en relación a lo transportado un año atrás y áridos -categoría de graneles industriales que abarca productos como piedra, fundente, clínker, carbón de coque y arena, entre otros- registró en las tres líneas niveles superiores a los dos años previos. ●

Realmente positivo e estratégico é que o transporte de mercadorias por trem continua apresentando bons resultados.

Desde o Ministério dos Transportes, por meio da Trens Argentinos Cargas (TAC), foi confirmado que o melhor recorde de tonelage dos últimos 30 anos foi alcançado com 5.557.034 milhões de toneladas despachadas.

É importante destacar que no último trimestre foi atingido um verdadeiro recorde, com uma média de mais de 800 mil toneladas transportadas, o que mostra que cada vez mais empresas apostam no transporte ferroviário de suas cargas.

Os principais produtos transportados foram produtos agrícolas que circularam pela linha Belgrano, bens de consumo (incluindo bebidas, cimento, pasta de celulose, entre outros) que cresceram 200% em relação ao que foi transportado há um ano, e agregados - produtos industriais da categoria graneis que inclui produtos como pedra, fundente, clínquer, carvão coqueificável e areia, entre outros - registrando nas três linhas patamares superiores aos dois anos anteriores. ●



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](http://www.bramorim.com.br)



# LA ACTIVIDAD DEL FORWARDER CONTINÚA SIN SER LEGISLADA EN URUGUAY

## A ATIVIDADE DO FORWARDER CONTINUA SEM SER LEGISLADA NO URUGUAI

ENTREVISTA EXCLUSIVA CON CECILIA PENA ACERCA DE LA IMPORTANCIA DEL AGENTE DE CARGA Y LOS DESAFÍOS QUE ENFRENTA.

ENTREVISTA EXCLUSIVA COM CECILIA PENA SOBRE A IMPORTÂNCIA DO AGENTE DE CARGAS E OS DESAFIOS QUE ENFRENTA.

**¿Qué puede contarnos acerca de su trayectoria en el sector de la logística?**

Llevo más de 30 años en esta actividad que me apasiona, en Grupo Repremar, uno de los grupos líderes de nuestro país en lo que refiere al transporte internacional de cargas, servicios logísticos y servicios portuarios.

Hoy mi trabajo se centra en el agente de cargas del grupo, Repremar Logistics, siendo su CEO, por lo cual me gustaría destacar la importancia del agente de carga en todo el proceso logístico nacional.

Primero, quiero definir en concreto nuestra tarea como agentes de carga, y dar a quienes quizá no conocen bien nuestra tarea, un pantallazo de lo que implica este trabajo.

¿Qué es el agente de carga? Según Alacat, se trata de asesores integradores en servicios logísticos y optimizadores de procesos generando valor a las cadenas de suministros.

Los agentes de carga mueven cerca del 50% de la carga por mar, el 95% de la carga aérea y el 85% de dicho volumen es operado por los socios de Audaca, principal entidad que asocia a los agentes de carga en Uruguay.

**¿Cuál cree que es el desafío actual más apremiante del agente de carga y de que manera se desarrolló en este contexto tan complejo como el de pandemia y post pandemia?**

En cuanto a la primera parte de la pregunta, hay una especie de limbo jurídico con los agentes de carga ya que hay un gris en la legislación de la actividad y no existe un reglamento concreto aún.

Entiendo que es vital lograr la legislación para que tanto nuestros derechos como nuestras responsabilidades queden plasmadas en una norma concreta y que así como la tecnología acelera procesos, el contar con esta normativa acelere nuestro



CEO  
Repremar Logistics  
**Cecilia Pena**  
URUGUAY

**O que você pode nos contar sobre sua carreira no setor de logística?**

*Estou nesta atividade pela qual sou apaixonada há mais de 30 anos, no Grupo Repremar, um dos grupos líderes em nosso país em termos de transporte internacional de cargas, serviços de logística e serviços portuários.*

*Hoje meu trabalho se concentra no agente de cargas do grupo, Repremar Logística, como seu CEO, para o qual gostaria de destacar a importância do agente de cargas em todo o processo logístico nacional.*

*Em primeiro lugar, quero definir especificamente nossa tarefa como agentes de carga e dar àqueles que podem não estar familiarizados com nossa tarefa, um instantâneo do que esse trabalho implica.*

*O que é agente de cargas? Segundo Alacat, trata-se de assessores em serviços logísticos e otimizadores de processos, gerando valor para as cadeias de suprimentos.*

*Os agentes de carga movimentam cerca de 50% da carga por via marítima, 95% da carga aérea e 85% desse volume é operado pelos sócios da Audaca, principal entidade que associa os agentes de carga no Uruguai.*

**Qual você acha que é o desafio atual mais premente para o agente de carga e como ele se desenvolveu nesse contexto complexo como a pandemia e pós-pandemia?**

*Com relação à primeira parte da questão, há uma espécie de limbo jurídico com os agentes de carga, pois há uma zona cinzenta na legislação da atividade e ainda não há regulamentação específica.*

*Entendo que é fundamental conseguir uma legislação para que tanto nossos direitos quanto nossas responsabilidades sejam consubstanciados em uma norma específica e que assim como*

**¿Cuántos mensajes quedaron  
flotando a la deriva, sin llegar a  
ningún lado?**

**Quantas mensagens ficaram à deriva,  
sem chegar a lugar nenhum?**



**¿Quiere que su mensaje  
llegue a manos de sus  
potenciales clientes?**

**Quer que a sua mensagem alcance seus  
potenciais clientes?**

**GUÍA  
LOGÍSTICA**  
Y DE COMERCIO EXTERIOR

Guide for Foreign Trade and Logistics  
Trilingüe: Español Inglés Português

[www.guialogistica.info](http://www.guialogistica.info)

GRUPO  
**Todológica**  
A COMERCIO EXTERIOR



crecimiento como nexo ineludible del comercio exterior y la logística de nuestros país.

En lo que concierne a la actividad internacional y al cómo el sector debió adaptarse, luego de la pandemia se desestabiliza la logística con un cimbronazo en la cadena de valor y se le suman otros aspectos como lo sucedido en el canal de Suez, la guerra, los rebrotes de covid en puertos chinos, etc, que quitan certidumbre.

Allí aparece el agente de carga acompañando a sus clientes, asesorando en la transición del "just in time" a los "safety stocks" con opciones de almacenaje y en la mejor manera de sobrellevar los desafíos de estos tiempos.

Un tema que realmente fue otro elemento de tensión, fue la búsqueda de nuevos mercados, en el momento en que China cerró su comercio debido al avance del Covid y al incremento extraordinario del valor de los fletes.

**¿Qué otros elementos aparecen como enemigos de la actividad?**

Toda coyuntura que genera inestabilidad, limita de alguna manera el futuro pero a pesar de todo hay que tener en cuenta que los agentes de carga somos negocios de personas, de tecnología, que acompañamos el buen resultado de las operaciones de nuestros clientes, adaptándonos a sus necesidades.

En tiempos en donde algunos de nuestros proveedores tienden a la digitalización total, en nuestras latitudes aún es necesario el asesoramiento personalizado y la comunicación fluida con nuestros clientes.

Los agentes de carga hoy también apuestan a la digitalización pero siempre manteniendo ese contacto fluido.

**¿Qué acciones han llevado a cabo como agentes de carga para potenciar el comercio exterior uruguayo?**

Entre las acciones que más se destaca de nuestra ardua tarea, está nuestra promoción del Uruguay en todo el mundo como Centro de Distribución o HUB para la región. Nos esforzamos en la captación de nuevas inversiones, nuevos mercados, para que el país logre posicionarse como referente en América del sur hacia el mundo. ●

*a tecnologia agiliza os processos, ter essa regulamentação acelera nosso crescimento como nexo incontornável do comércio exterior e da logística do nosso país.*

*Em relação à atividade internacional e como o setor teve que se adaptar, após a pandemia a logística é desestabilizada com um abalo na cadeia de valor e outros aspectos são adicionados, como o que aconteceu no Canal de Suez, a guerra, os surtos de covid nos portos chineses, etc., que removem a certeza.*

*O agente de carga aparece ali acompanhando seus clientes, aconselhando sobre a transição de "just in time" para "safety stocks" com opções de armazenamento e sobre a melhor forma de enfrentar os desafios destes tempos.*

*Uma questão que realmente foi outro elemento de tensão foi a busca por novos mercados, no momento em que a China fechou seu comércio devido ao avanço da Covid e ao aumento extraordinário do valor do frete.*

**Que outros elementos aparecen como inimigos da atividade?**

*Qualquer situação que gere instabilidade limita de alguma forma o futuro, mas apesar de tudo, deve-se levar em conta que os agentes de carga somos negócios de pessoas, de tecnologia, que acompanhamos os bons resultados das operações de nossos clientes, adaptando-nos às suas necessidades.*

*Numa altura em que alguns dos nossos fornecedores tendem para a digitalização total, nas nossas latitudes continua a ser necessário um aconselhamento personalizado e uma comunicação fluida com os nossos clientes.*

*Os agentes de carga hoje também apostam na digitalização, mas sempre mantendo esse contato fluido.*

**Que ações você realizou como agentes de carga para promover o comércio exterior uruguaio?**

*Entre as ações que mais se destacam de nossa árdua tarefa está a promoção do Uruguai em todo o mundo como Centro de Distribuição ou HUB para a região. Buscamos atrair novos investimentos, novos mercados, para que o país possa se posicionar como referência na América do Sul para o mundo. ●*

**“Entre las acciones que más se destaca de nuestra ardua tarea, está nuestra promoción del Uruguay en todo el mundo como Centro de Distribución o HUB para la región.”**

**“Entre as ações que mais se destacam de nossa árdua tarefa está a promoção do Uruguai em todo o mundo como Centro de Distribuição ou HUB para a região.”**



## Ingeniero Herib Gonzalez Gerente General HG Logística

Felicidades a la revista Protagonista por su Edición N° 50, acompañándonos desde el inicio y trabajando en conjunto con HG Logística buscando visibilizar la excelencia y el mejor servicio dentro del rubro de transporte y logística a nivel nacional e internacional por todo el Mercosur, posicionándonos así como referentes de Logística dentro del Paraguay. ¡Les deseamos éxitos para esta y las próximas ediciones!

*Parabenizamos a revista Protagonista pela sua 50ª Edição, acompanhando-nos desde o início e trabalhando em conjunto com a HG Logística buscando tornar visível a excelência e o melhor atendimento dentro do setor de transporte e logística em nível nacional e internacional em todo o Mercosul, posicionando-nos assim como referências de Logística no Paraguai. Desejamos sucesso para esta e futuras edições!*

# EL GRUPO ASSEKURANSA CELEBRÓ SUS 30 AÑOS EN MALLORCA

## O GRUPO ASSEKURANSA COMEMOROU SEUS 30 ANOS EM MAIORCA



El Grupo Assekuransa reunió en Mallorca a los casi 120 integrantes de sus oficinas en América Latina, Estados Unidos y Europa, en una celebración tardía de los 30 años de operación, que habían debido postergarse en el año 2020 por la pandemia.

El objetivo del encuentro fue celebrar el aniversario y compartir los proyectos que el grupo tiene en carpeta para implementar en los próximos 5 años, con vistas a crecer a partir de una expansión de sus negocios y de la ampliación de su oferta de seguros.

Durante el evento principal, que tuvo lugar en el Steigenberger Golf & Spa, en Camp de Mar, Mallorca, el fundador y presidente del Grupo Assekuransa, Juan Ángel González Insaurralde recordó, junto a Jürgen Bochanski, fundador de Aktiv Assekuranz, su primer socio comercial, los inicios del negocio y repasaron la evolución en estos ahora 32 años.

El CEO del grupo, Sebastián Galletto, señaló que “Este era un encuentro muy esperado, que tuvo que postergarse dos años, pero que finalmente se hizo y permitió que los que trabajamos día a día en el crecimiento del Grupo Assekuransa en América Latina, Estados Unidos y Europa pudiéramos encontrarnos, celebrar lo que hemos logrado y planear un futuro que nos imaginamos todavía mejor”.

El Grupo Assekuransa está integrado centralmente por brokers de seguros y compañías de seguros que comercializan seguros de responsabilidad, carga, transporte de mercaderías y cauciones, con foco en el comercio internacional.

Recientemente, su compañía de seguros de Argentina fue calificada por Moody's como A+ por su fortaleza financiera. ●

*O Grupo Assekuransa reuniu em Maiorca os quase 120 membros dos seus escritórios na América Latina, Estados Unidos e Europa, numa celebração tardia dos 30 anos de funcionamento, que teve de ser adiado em 2020 devido à pandemia.*

*O objetivo do encontro foi comemorar o aniversário e compartilhar os projetos que o grupo tem em mente para implementar nos próximos 5 anos, com vistas a crescer a partir de uma expansão de seus negócios e da expansão de sua oferta de seguros.*

*Durante o evento principal, que teve lugar no Steigenberger Golf & Spa, em Camp de Mar, Maiorca, o fundador e presidente do Grupo Assekuransa, Juan Ángel González Insaurralde, juntamente com Jürgen Bochanski, fundador da Aktiv Assekuranz, recordaram o seu primeiro negócio sócio, os primórdios do negócio e revisamos a evolução nestes já 32 anos.*

*O CEO do grupo, Sebastián Galletto, destacou que “Esta foi uma reunião muito esperada, que teve que ser adiada por dois anos, mas que finalmente foi realizada e permitiu a nós que trabalhamos dia a dia no crescimento do Grupo Assekuransa na América Latina, Estados Unidos e Europa pudemos nos encontrar, comemorar o que conquistamos e planejar um futuro que imaginamos ainda melhor”.*

*O Grupo Assekuransa é composto principalmente por corretoras de seguros e seguradoras que comercializam seguros de responsabilidade civil, cargas, transporte de mercadorias e caução, com foco no comércio internacional.*

*Recentemente, sua seguradora na Argentina foi classificada como A+ pela Moody's por sua solidez financeira. ●*



# 25º ANIVERSARIO GLOBAL CARGO

## 25º ANIVERSÁRIO GLOBAL CARGO

GRUPO TODOLOGISTICA & COMERCIO EXTERIOR FELICITA A GLOBAL CARGO; Y LE ENVÍA UN CÁLIDO SALUDO Y AGRADECIMIENTO POR HABER SIDO PARTÍCIPE EN SU FIESTA 25º ANIVERSARIO, REALIZADA EL PASADO JUEVES 18 DE AGOSTO EN EL CENTRO DE EVENTOS EMPRESARIALES DEL CLUB DE GOLF DEL URUGUAY.

GRUPO TODOLOGISTICA & COMÉRCIO EXTERIOR PARABENIZA À GLOBAL CARGO; E LHE ENVIA UMA GENTIL SAUDAÇÃO E AGRADECIMENTO POR TER PARTICIPADO DA SUA FESTA DE 25 ANOS, REALIZADA NA ÚLTIMA QUINTA-FEIRA, 18 DE AGOSTO, NO CENTRO DE EVENTOS EMPRESARIAIS DO CLUB DE GOLF DO URUGUAI.

[www.globalcargouruguay.com](http://www.globalcargouruguay.com)



Representantes del Grupo Todologica junto a Sergio Alpy Dutra, Managing Director Global Cargo Logistics



### HITOS EN LA HISTORIA DE GLOBAL CARGO LOGISTICS



### Sergio Alpy Dutra

Managing Director Global Cargo Logistics

Global Cargo Logistics felicita a la revista Protagonista por su edición número 50. Nuestro expertise es comunicar con el mundo, por eso sabemos valorar cuando un equipo, como el de Protagonista, alcanza niveles de excelencia a la hora de conectarnos con las personalidades e ideas que mueven al mundo.

A Global Cargo Logistics parabeniza à revista Protagonista por sua 50ª edição. Nossa expertise é comunicar com o mundo, por isso sabemos valorizar quando uma equipe, como a Protagonista, atinge níveis de excelência na hora de se conectar com as pessoas e ideias que movem o mundo.



## MÁS SERVICIOS Y MAYOR PRACTICIDAD PARA TU EMPRESA

Si sos cliente corporativo te ofrecemos atención integral para tus pagos y recaudos masivos con servicios de acuerdo a las necesidades de tu empresa.

- Servicios:**
- Pago de nómina.
  - Retenciones.
  - Transferencia entre cuentas.
  - Pago a proveedores.
  - Servicios de recaudación (Cuenta BROU).

Informate más en [brou.com.uy](http://brou.com.uy)



**BANCO  
REPÚBLICA**



## DEL POR QUÉ EL MERCOSUR NO SERÁ COMO LA UNIÓN EUROPEA (AL MENOS EN EL CORTO PLAZO)

### DO POR QUE O MERCOSUL NÃO SERÁ COMO A UNIÃO EUROPEIA (PELO MENOS NO CURTO PRAZO)



Collor de Mello (Brasil), Rodríguez (Paraguay), Menem (Argentina) y Lacalle (Uruguay), en la firma del Tratado de Asunción que dio inicio al Mercosur.

Corrían los años 90 y si bien las conversaciones ya venían avanzando desde hacía tiempo, fue finalmente en el mes de marzo de 1991 cuando Argentina, Brasil, Uruguay y Paraguay decidieron recorrer en conjunto el camino que los lleve a competir con el mundo pero ya no solo como naciones, sino como un bloque comercial.

Y la idea y los muchos protocolos que la siguieron y que aún hoy están vigentes son buenas intenciones y sin dudas que beneficios han generado, pero queda aún mucho camino por recorrer si se quiere “competir como bloque”.

*Era a década de 1990 e, embora as conversas já durassem muito tempo, foi finalmente em março de 1991 que Argentina, Brasil, Uruguai e Paraguai decidiram trilhar juntos o caminho que os levaria a competir com o mundo, mas não apenas como nações, mas como um bloco comercial.*

*E a ideia e os muitos protocolos que a seguiram e que ainda hoje vigoram são boas intenções e sem dúvida os benefícios que geraram, mas ainda há um longo caminho a percorrer se quiser “competir em bloco”.*

**Lic. José Luis Poveda**  
Director FEDERAL Just In Time Courier - Bolivia



“Celebramos las 50 extraordinarias ediciones de la Revista Protagonista, que con su trabajo van sembrando las luces en el camino, direccionando nuestras operaciones empresariales. Esta trayectoria merece un gran aplauso que se escuche en todos los puntos del mundo, donde están presentes como aliados estratégicos, de miles de emprendimientos que se van gestando en nuestros maravillosos países. ¡Mil felicidades, y vamos por otras 50 ediciones de éxito!”

*Comemoramos as 50 edições extraordinárias da Revista Protagonista, que com seu trabalho estão semeando luzes ao longo do caminho, direccionando nossas operações comerciais. Essa trajetória merece um grande aplauso que se faz ouvir em todas as partes do mundo, onde estão presentes como aliados estratégicos, de milhares de empreendimentos que estão tomando forma em nossos maravilhosos países. Parabéns, e vamos para mais 50 edições de sucesso!*

En la otra orilla del Atlántico, vemos como 30 naciones (pronto se sumarán algunas más que están en pleno proceso) lograron ponerse de acuerdo y generar el bloque comercial más poderoso del mundo. 30 naciones totalmente diferentes entre sí tanto en idiomas, idiosincrasia, clima, costumbres e incluso, manera de ver la economía, pero aún dentro de estas cosas que los separaban primó la más noble (o egoísta, depende como se lo quiera ver) idea de poder ser una verdadera comunidad, compartiendo lo más y lo menos y con objetivos en común.

La pregunta que cualquier persona que analice estos dos bloques por separado podría hacerse es: "si 30 países tan diversos pudieron ponerse de acuerdo en tantos temas de agenda, ¿por qué 4 países con realidades similares al compartir (casi todos) la lengua y la cultura siguen teniendo tantas diferencias?".

Quizá el fondo de la respuesta pueda ser analizada por expertos sociólogos, pero en nuestro humilde espacio, el análisis lo haremos desde el punto de vista logístico y comercial.

Uno de los puntos donde quizá se fomente el tema inconcluso de avanzar en acuerdos en materia logística es que, en definitiva, el desarrollo de los 4 países miembros no es el mismo ya que hay factores naturales que inciden, pero al mismo tiempo, hay mucho atraso tecnológico que está queriendo ser corregido de a poco.

*Do outro lado do Atlântico, vemos como 30 nações (mais algumas que estão em processo de adesão em breve) conseguiram chegar a um acordo e criar o bloco comercial mais poderoso do mundo. 30 nações totalmente diferentes umas das outras tanto em idiomas, idiosincrasias, clima, costumes e até, forma de ver a economia, mas mesmo dentro dessas coisas que as separavam, as mais nobres (ou egoístas, dependendo de como você o quer ver) prevaleceu a ideia de poder ser uma verdadeira comunidade, compartilhando o máximo e o mínimo e com objetivos comuns.*

*A pergunta que quem analisa esses dois blocos separadamente poderia se fazer é: "se 30 países tão diversos conseguiram concordar em tantos itens de agenda, por que 4 países com realidades semelhantes deveriam compartilhar (quase todos) a língua e a cultura ainda muitas diferenças?"*

*Talvez a substância da resposta possa ser analisada por sociólogos experientes, mas em nosso humilde espaço, faremos a análise do ponto de vista logístico e comercial.*

*Um dos pontos em que a questão inacabada de avançar nos acordos logísticos talvez esteja sendo promovida é que, em última análise, o desenvolvimento dos 4 países membros não é o mesmo, pois há fatores naturais que influenciam, mas ao mesmo tempo, há muito atraso tecnológico que quer ser corrigido aos poucos.*



**ENVÍOS NACIONALES E INTERNACIONALES**

*Empresa regulada por la ATT.*

*Realizamos entregas locales en todas las ciudades capitales de Bolivia.*

**SERVICIOS DE ENVÍO**

<b>VIP</b> 📦	<b>Express</b> ✈️	<b>Económico</b> 🚚	<b>Carga</b> 📦
-----------------	----------------------	-----------------------	-------------------

**Sucursales (Bolivia)**

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

📧 [federal.jit@hotmail.com](mailto:federal.jit@hotmail.com) [www.federaljit.com](http://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







Hablemos en primera instancia de la red vial de Paraguay. El país posee 78 850 kilómetros de caminos y rutas nacionales, departamentales y vecinales, de las cuales 68 477,21 kilómetros son caminos de tierra y solamente 10 372 kilómetros están pavimentados

Uruguay, por su parte, tiene una red vial de 8.764 kilómetros de los cuales el 17% son caminos rurales en su gran mayoría de tierra y/o en mal estado.

En el caso de Brasil, la realidad es bastante complicada ya que de un total de 1.720.700 km de carreteras, 213.453 km (12,4%) están pavimentadas y 1.349.938 km (78,5%) están sin pavimentar, lo que se entiende un poco por las áreas ocupadas por la selva, por ejemplo, pero que ni por asomo representa una buena situación en lo que concierne a la logística terrestre.

Argentina tiene variables positivas en lo que se denomina Red Vial Nacional (de 36 727 km unos 824 km son de tierra) y se estima que el 75 % del tránsito vehicular se realiza por las carreteras pavimentadas.

De todos modos, una cosa es hablar de rutas pavimentadas y otra cosa es del estado de algunas de ellas ya que, por ejemplo en la zona de Río Gallegos, hay obras que están o bien a medio hacer o hechas con material de mala calidad que afecta la calzada y genera verdadero peligro a los conductores. La contrapartida se ve en, por ejemplo, San Luis, donde incluso algunas vías permiten la circulación segura de los denominados bitrenes, camiones de gran porte con doble acoplado.

*Vamos falar em primeira instância da malha rodoviária do Paraguai. O país tem 78.850 quilômetros de estradas e rotas nacionais, departamentais e locais, dos quais 68.477,21 quilômetros são estradas de terra e apenas 10.372 quilômetros são pavimentados*

*O Uruguai, por sua vez, possui uma malha rodoviária de 8.764 quilômetros, dos quais 17% são estradas rurais, a grande maioria estradas de terra e/ou em mau estado.*

*No caso do Brasil, a realidade é bastante complicada, pois de um total de 1.720.700 km de estradas, 213.453 km (12,4%) são pavimentados e 1.349.938 km (78,5%) são não pavimentados, o que é entendido um pouco pelas áreas ocupadas por a selva, por exemplo, mas isso não representa de forma alguma uma boa situação no que diz respeito à logística terrestre.*

*A Argentina tem variáveis positivas na chamada Rede Rodoviária Nacional (de 36.727 km, cerca de 824 km são estradas de terra) e estima-se que 75% do tráfego de veículos seja feito em estradas pavimentadas. De qualquer forma, uma coisa é falar de estradas pavimentadas e outra é o estado de algumas delas, já que, por exemplo, na área de Río Gallegos, há obras pela metade ou feitas com material de má qualidade que afeta a estrada e gera perigo real para os motoristas. A contrapartida é vista, por exemplo, em San Luis, onde até algumas estradas permitem a circulação segura dos chamados bitrenes, grandes caminhões com reboques duplos.*



## Rubén Marco Director Marco Postal

Para un medio de comunicación, de relacionamiento y de apoyo al sector logístico en toda América y España, llegar a los 50 números no es poca cosa. Eso se logra con un equipo de trabajo excelente, mucha confianza de los auspiciantes y hacer las cosas muy bien.

Muchas felicitaciones por los primeros 50 números y por muchos 50 más.

*Para um meio de comunicação, relacionamento e apoio ao setor logístico em toda a América e Espanha, chegar a 50 números não é pouca coisa. Isso se consegue com uma equipe excelente, muita confiança dos patrocinadores e fazendo as coisas muito bem.*

*Muitos parabéns pelos primeiros 50 números e por muitos mais 50.*

Y si así de disímil es la situación del transporte por carretera, ni que hablar del transporte ferroviario, donde Paraguay cesó toda actividad de trenes en 2009 (cuando dejó de operar en su totalidad el tren Ferrocarril Carlos Antonio López).

Uruguay posee la mitad de la red ferroviaria clausurada, con 1673 km disponibles para trenes de carga y, dentro de estos, 118 km para servicios de pasajeros entre Tacuarembó y Rivera puesto que el servicio está suspendido en la línea Montevideo-25 de Agosto desde el 15 de junio de 2019 por las obras de reconstrucción total de las vías. Se espera que el Ferrocarril Central que una el centro de producción de la empresa UPM con el puerto de Montevideo agilice el desarrollo del tren en el país, pero es muy pronto para asegurarlo con total certeza.

En el caso de Brasil, la red ferroviaria si está bastante extendida con dos servicios de larga distancia (Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM) y Estrada de Ferro Carajás (EFC)) y 9 trenes de cercanías, pero mayormente pensados para pasajeros pero no tanto para el sistema de transporte de cargas.

Argentina es quizá el país que en los últimos tiempos mayor desarrollo le ha dado a sus sistema ferroviario, ya que Trenes Argentinos de Cargas incluye al Belgrano Cargas (une Buenos Aires con el noreste y el noroeste del país), el FC Urquiza Cargas (une Buenos Aires con el sector de la Mesopotamia argentina), el FC San Martín Cargas (conecta Buenos Aires con Córdoba, San Luis, Mendoza, San Juan y Sante Fe), el FC Sarmiento Cargas y el FC Mitre Cargas.

*E se a situação do transporte rodoviário é tão diferente, sem falar no transporte ferroviário, onde o Paraguai cessou toda a atividade ferroviária em 2009 (quando o trem Ferrocarril Carlos Antonio López deixou de operar em sua totalidade).*

*O Uruguai tem metade da malha ferroviária fechada, com 1.673 km disponíveis para trens de carga e, dentro destes, 118 km para serviços de passageiros entre Tacuarembó e Rivera, uma vez que o serviço está suspenso na linha Montevideu-25 de Agosto a partir de 15 de junho de 2019 para o obras de reconstrução total das pistas. Espera-se que o Ferrocarril Central, que liga o centro de produção da empresa UPM ao porto de Montevideu, acelere o desenvolvimento do trem no país, mas ainda é cedo para garanti-lo com total certeza.*

*No caso do Brasil, a malha ferroviária é bastante extensa com dois serviços de longa distância (Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM) e Estrada de Ferro Carajás (EFC)) e 9 trens suburbanos, mas principalmente projetados para passageiros, mas não tão muito para o sistema de transporte de mercadorias.*

*A Argentina é talvez o país que mais desenvolveu seu sistema ferroviário nos últimos tempos, já que Trenes Argentinos de Cargas inclui Belgrano Cargas (liga Buenos Aires com o nordeste e noroeste do país), FC Urquiza Cargas (liga Buenos Aires com o Setor argentino da Mesopotâmia), FC San Martín Cargas (liga Buenos Aires com Córdoba, San Luis, Mendoza, San Juan e Sante Fe), FC Sarmiento Cargas e FC Mitre Cargas.*

**XXIII CONGRESO INTERNACIONAL FITAC**  
 53 Asamblea y Congreso ASAPRA  
 Asamblea y Congreso IOEA  
 5, 6 y 7 de diciembre de 2022. Cartagena de Indias, Colombia

*El encuentro anual más importante del sector logístico y de comercio exterior de Latinoamérica.*

5, 6 y 7 de diciembre de 2022 - Cartagena de Indias, Colombia.  
 Mayor información: [www.fitac.net](http://www.fitac.net)



La diferencia con Europa en tema ferrocarril es abismal ya que países como Alemania, cuenta con una red ferroviaria de 41.315 kilómetros, de los cuales 19.857 kilómetros están electrificados y 18.201 kilómetros son de doble vía, logrando transportar 117 mil millones de toneladas-kilómetro de carga.

Pero dicen los expertos que donde hay carencias, hay también oportunidad y el reto para el Mercosur es hacer de la logística su baluarte fundamental siendo que los centros productivos y los puertos o aeropuertos, están en muchas ocasiones a gran distancia unos de otros.

Esta fue una de las razones que nos llevó, hace ya más de 20 años atrás, a trabajar para poder generar oportunidades de negocios, acercar empresas entre si y poner en valor la logística y el comercio exterior en la región, y estamos viendo que junto a nuestro granito de arena, los gobiernos parecen haber entendido el mensaje.

Iniciativas como el ramal del ferrocarril Urquiza Cargas que une Posadas en Argentina con Encarnación en Paraguay, la propuesta de usar los mismos servicios de trenes de ida para el transporte de granos y productos agrícolas y de vuelta para fertilizantes, los esfuerzos de la ANP de Uruguay por modernizar y optimizar el funcionamiento del sistema portuario, hacen pensar que quizá en un futuro al menos en lo que concierne a la logística regional, podemos soñar con convertirnos en Europa. ●

*A diferença com a Europa na ferrovia é abismal, já que países como a Alemanha têm uma rede ferroviária de 41.315 quilômetros, dos quais 19.857 quilômetros eletrificados e 18.201 quilômetros em via dupla, conseguindo transportar 117 bilhões de toneladas-quilômetros de carga.*

*Mas especialistas dizem que onde há deficiências também há oportunidades, e o desafio para o Mercosul é fazer da logística seu bastião fundamental, já que os centros de produção e os portos ou aeroportos muitas vezes estão distantes uns dos outros.*

*Esse foi um dos motivos que nos levou, há mais de 20 anos, a trabalhar para gerar oportunidades de negócios, aproximar empresas e valorizar a logística e o comércio exterior da região, e estamos vendo que juntos ao nosso grão de areia, os governos parecem ter recebido a mensagem.*

*Iniciativas como o ramal ferroviário Urquiza Cargas que liga Posadas, na Argentina, a Encarnación, no Paraguai, a proposta de utilizar os mesmos serviços de trens de saída para transporte de grãos e produtos agrícolas e retorno de fertilizantes, os esforços da ANP uruguaia para modernizar e otimizar a operação de o sistema portuário, sugerem que talvez no futuro, pelo menos no que diz respeito à logística regional, possamos sonhar em nos converter na Europa. ●*



**CARGO EXPRESS**  
INTERNATIONAL, INC.  
ESTABLISHED 1983

**BONDED COMMON CARRIER - N539**  
**CONTAINER FREIGHT STATION - N538 / M-358 / LBUI**  
**WAREHOUSING AND DISTRIBUTION (PICK AND PACK)**  
**PICK UP AND DELIVERY WITHIN SOUTH FLORIDA**  
**TEMPERATURE CONTROL WAREHOUSE**  
**FOREIGN TRADE ZONE BONDED WAREHOUSE**  
**HEAVY LIFT/ SPECIAL PROJECT SHIPPING**  
**CONTAINER LOADING/UNLOADING**  
**ALL TRUCKS EQUIPPED WITH GPS/CAMARAS**  
**PACKING AND CRATING**  
**AUTOMOTIVE LOADING**  
**FDA CERTIFIED WAREHOUSE**  
**INDIRECT AIR CARRIER - IAC**

*Logistics is our Business*

**SprintPay** **SmartWay** **FCBF**

**Foreign Trade Zone-FTZ: LB33**  
**1805 NW 17 Calle suite 101 Doral, Florida 33126**  
Tel. (305) 593-5132  
Teléfono (305) 594-5893  
**jose@cargoexpressintl.us - rgarcia@cargoexpressintl.us**

**cargoexpressintl.com**

# GKF NETWORK CELEBRA SU 7MO ENCUENTRO ANUAL DE AGENTES DE CARGA EN LA CIUDAD DE SAO PAULO- BRASIL

## GKF NETWORK CELEBRA SEU 7º ENCONTRO ANUAL DE AGENTES DE CARGA NA CIDADE DE SÃO PAULO- BRASIL



Tras su éxito en República Dominicana y España, GKF NETWORK celebra su 7mo encuentro anual de agentes de carga en la ciudad de Sao Paulo- Brasil, evento al que asistirán más de 200 compañías de carga de todo el mundo los días 26 y 27 de febrero de 2023.

Esta séptima conferencia anual será un evento abierto que contará con la asistencia de las principales empresas de carga de América Latina, Europa, Oceanía, África y Asia.

El encuentro contará con reuniones cara a cara 2 días antes de la Intermodal, que tendrá lugar del 28 de febrero al 2 de marzo de 2023, y del cual GKF NETWORK también tendrá presencia en el booth J014 para consolidar sus relaciones con los agentes de carga de todo el mundo.

Esta es una oportunidad imperdible para los agentes de carga de todo el mundo pues a diferencia de los encuentros anteriores realizados por GKF NETWORK, esta 7ma Conferencia Anual se combinará y potenciará con la Intermodal, el mayor evento de logística, intralogística, transporte de carga y comercio exterior de América Latina, con el objetivo estratégico de aumentar las oportunidades comerciales y reducir costos para todos los asistentes.

Conoce más de GKF NETWORK una red global de agentes de carga con sede en Miami- Florida, que se enfoca en proporcionar los medios para que los miembros activos tengan agentes confiables para hacer negocios en todo el mundo, ofreciendo múltiples beneficios y representaciones globales, GKF NETWORK se posiciona actualmente como el mejor network en América Latina, preferido frente a la competencia, por su variedad de beneficios y su respaldo con los miembros a la hora de realizar negocios. Ven y participa en esta conferencia única con más de 200 participantes. Disfrute de un entorno profesional con reuniones individuales, oradores invitados, eventos sociales y socios en todo el mundo. ●

*Após o sucesso na República Dominicana e na Espanha, a GKF NETWORK celebra seu 7º encontro anual de agentes de carga na cidade de São Paulo- Brasil, evento que contará com a presença de mais de 200 empresas de carga de todo o mundo nos dias 26 de fevereiro e 27 2023.*

*Esta sétima conferência anual será um evento aberto que contará com a presença das principais empresas de carga da América Latina, Europa, Oceania, África e Ásia.*

*O encontro terá encontros presenciais 2 dias antes da Intermodal, que acontecerá de 28 de fevereiro a 2 de março de 2023, e dos quais a GKF NETWORK também estará presente no booth J014 para consolidar seus relacionamentos com agentes em todo o mundo.*

*Esta é uma oportunidade imperdível para os agentes de carga de todo o mundo, pois diferentemente das reuniões anteriores realizadas pela GKF NETWORK, esta 7ª Conferência Anual será combinada e aprimorada com a Intermodal, a maior empresa de logística, intralogística, transporte de cargas e comércio exterior da América Latina, com o objetivo estratégico de aumentar as oportunidades de negócios e reduzir custos para todos os participantes.*

*Saiba mais sobre a GKF NETWORK, uma rede global de agentes de carga com sede em Miami-Flórida, que tem como foco fornecer os meios para que membros ativos tenham agentes confiáveis para fazer negócios em todo o mundo, oferecendo múltiplos benefícios e representações globais, a GKF NETWORK está atualmente posicionada como a melhor rede da América Latina, preferida em relação à concorrência, pela variedade de benefícios e pelo apoio aos membros na hora de fazer negócios. Venha participar desta conferência única com mais de 200 participantes. Desfrute de um ambiente profissional com reuniões individuais, palestrantes convidados, eventos sociais e parceiros em todo o mundo. ●*



## 5 ventajas de contar con WMS

### 5 vantagens de ter WMS

WMS (Warehouse Management System) es un sistema de gestión de almacenes y una solución de software que aporta visibilidad de todo el inventario en una empresa.

WMS (Warehouse Management System) é um sistema de gestão de armazém e solução de software que fornece visibilidade de todo o estoque de uma empresa.

Este sistema gestiona las operaciones logísticas de la cadena de suministro, desde el centro de distribución hasta la estantería de la tienda. Un WMS implica todo el proceso de ciclo de vida de un producto de manera ordenada y controlada, desde que entra hasta que sale del almacén, incluyendo el envío, recepción, entrada de stock y picking. Cabe destacar, que su propósito es ayudar a garantizar que los productos terminados se desplacen de una manera eficiente y rentable. También proporciona visibilidad en tiempo real de todo el inventario y de los procesos de las operaciones en la cadena de suministro.

Este sistema gerencia as operações logísticas da cadeia de suprimentos, desde el centro de distribuição até a prateleira da loja. Um WMS envolve todo o processo do ciclo de vida de um produto de forma ordenada e controlada, desde a entrada até a saída do armazém, incluindo expedição, recebimento, entrada em estoque e separação. Notavelmente, seu objetivo é ajudar a garantir que os produtos acabados se movam com eficiência e lucratividade. Ele também fornece visibilidade em tempo real de todos os processos de operações de estoque e cadeia de suprimentos

La primera ventaja del sistema es su rápida implementación ya que traslada el sistema de cadena de suministro a la nube para optimizarlo. Estas potentes prestaciones de logística están disponibles en cuestión de semanas en lugar de meses. Asimismo, proporciona el mismo nivel de funcionalidad de gestión de almacenes que un sistema local, pero sin carga de trabajo para el departamento de TI. La tecnología en la nube elimina los costos de adquisición de hardware, software y de mantenimiento del sistema. La empresa estará lista para empezar rápidamente y a un menor costo.



A primeira vantagem do sistema é sua rápida implementação, pois move o sistema da cadeia de suprimentos para a nuvem para otimizá-lo. Esses poderosos recursos de logística estão disponíveis em semanas em vez de meses. Ele também fornece o mesmo nível de funcionalidade de gerenciamento de armazém que um sistema local, mas sem sobrecarregar o departamento de TI. A tecnologia em nuvem elimina os custos de aquisição de hardware, software e manutenção do sistema. A empresa estará pronta para iniciar rapidamente e a um custo menor.



**Germán Pereira**  
Director de SMAC - Uruguay

“Felicitaciones al Grupo TodoLOGISTICA & Comercio Exterior por estas primeras 50 ediciones de la revista Protagonista, un formato de información y actualidad del comercio exterior que siempre aporta valor.

La Revista ha evolucionado y tiene la característica de introducir a los nuevos “Protagonistas” del mercado con las novedades que esto implica. La tenacidad de los integrantes de TodoLogistica es innegable y sin dudas seguirán presentes en la vida de las empresas del mercado “comex” por muchos años más!”

*Parabéns ao Grupo TodoLOGISTICA & Comércio Exterior por estas primeiras 50 edições da revista Protagonista, um formato de informação e atualidade do comércio exterior que sempre agrega valor.*

*A Revista evoluiu e tem a característica de apresentar os novos “Protagonistas” do mercado com as novidades que isso implica. A tenacidade dos integrantes da TodoLogistica é inegável e, sem dúvida, continuarão presentes na vida das empresas do mercado “comex” por muitos mais anos!*

Como segunda ventaja se puede mencionar que no necesita actualizaciones. Ya que, con una solución en la nube, siempre será posible utilizar la versión más reciente del software. El precio de algunos softwares como servicio incluyen actualizaciones programadas regularmente sin costos de infraestructura de TI.

Todo se guarda en la nube y las actualizaciones funcionan de forma similar a las aplicaciones de un teléfono móvil, lo que significa que los clientes siempre están utilizando el código base más reciente.

La reducción de los costos iniciales sería la tercera ventaja. Estas soluciones en la nube y con múltiples usuarios que tienen un retorno de la inversión casi inmediato y con menor costo total de propiedad. En la nube, no hay necesidad de hardware, software ni especialistas de TI. Además, está diseñado para integrarse con diversos sistemas con la finalidad de conectar todos los procesos logísticos de forma integral. Sin embargo, una empresa con un WMS local podría tener que pagar varias personalizaciones y modificaciones durante un período de cinco años.

Un cuarto e importante beneficio sería la escalabilidad y flexibilidad de las operaciones de la cadena de suministro ya que el mercado global exige velocidad y estos sistemas ofrecen la escalabilidad que se necesita para ampliar rápidamente las operaciones de la cadena de suministro y responder a las nuevas condiciones del mercado. La integración fluida en la gestión de almacenes puede ser la quinta ventaja, porque los proveedores de equipos de manipulación de material pueden utilizar fácilmente estos puntos de integración a fin de crear integraciones para almacenes automatizados.

Este tipo de sistemas se hace necesario dentro de las empresas debido a que las expectativas de los consumidores han ido en aumento y cada vez desean recibir sus productos en el menor tiempo posible, así como también requieren información constante y en tiempo real del estatus de su orden. Por esto, un manejo coherente de la información garantiza transacciones de éxito dentro de las grandes, medianas e incluso pequeñas empresas.

Como segunda vantagem, pode-se citar que não necessita de atualizações. Porque, com uma solução cloud, será sempre possível utilizar a versão mais recente do software. O preço de alguns softwares como serviço inclui atualizações programadas regularmente sem custos de infraestrutura de TI. Tudo é armazenado na nuvem e as atualizações funcionam de maneira semelhante aos aplicativos em um telefone celular, o que significa que os clientes estão sempre usando a base de código mais recente.

A redução dos custos iniciais seria a terceira vantagem. Essas soluções de multilocação baseadas em nuvem têm um retorno quase imediato sobre o investimento e menor custo total de propriedade. Na nuvem, não há necessidade de hardware, software ou especialistas em TI. Além disso, foi projetado para se integrar a diversos sistemas para conectar todos os processos logísticos de forma integral. No entanto, uma empresa com um WMS local pode ter que pagar por várias personalizações e modificações ao longo de um período de cinco anos.

Um quarto e importante benefício seria a escalabilidade e flexibilidade das operações da cadeia de suprimentos, pois o mercado global exige velocidade e esses sistemas oferecem a escalabilidade necessária para dimensionar rapidamente as operações da cadeia de suprimentos e responder às novas condições. A integração perfeita no gerenciamento de armazém pode ser o quinto benefício, porque os fornecedores de equipamentos de manuseio de materiais podem usar facilmente esses pontos de integração para criar integrações para armazéns automatizados.

Esse tipo de sistema é necessário dentro das empresas, pois as expectativas dos consumidores vêm aumentando e cada vez mais eles desejam receber seus produtos no menor tempo possível, além de exigir informações constantes e em tempo real sobre o status de seu pedido. Por isso, uma gestão consistente das informações garante transações bem-sucedidas em grandes, médias e até pequenas empresas.



**Adrian F. Migliaccio**  
Jefe Comercial & Marketing Corfrisa - Uruguay

Parte de la historia de esta revista, acompañó fielmente la vida de nuestra empresa. Compartir las ediciones fue un gusto y hoy celebrar las primeras 50 ediciones es un honor. Al gran equipo de profesionales que la integran, gráficos, administrativos, comercial y dirección. Siempre con una sonrisa, buena onda, profesionalismo, aun en tiempos donde las sombras eran grandes... ahí estaban para apoyar y dar una mano. Felicitaciones y éxitos siempre.

*Parte da história desta revista acompanhou fielmente a vida de nossa empresa. Compartilhar as edições foi um prazer e hoje comemorar as primeiras 50 edições é uma honra. À grande equipe de profissionais que a compõem, gráfica, administrativa, comercial e de gestão. Sempre com um sorriso, boas vibrações, profissionalismo, mesmo nos momentos em que as sombras eram grandes... eles estavam lá para apoiar e dar uma mão. Parabéns e sucesso sempre.*



# La logística del futuro: logística automatizada

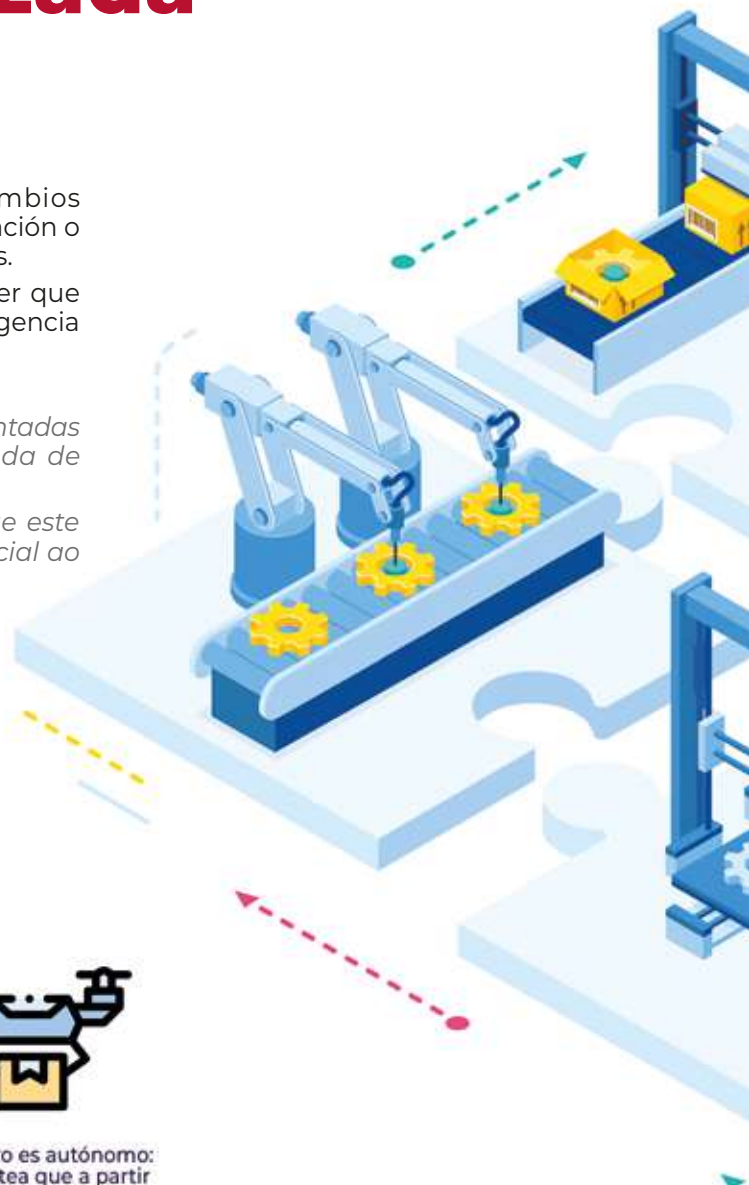
## A logística do futuro: logística automatizada

La tecnología ha permitido que se pongan en marcha cambios estructurales en la actividad logística, ya sea gracias a la digitalización o a la llegada de vehículos o maquinarias cada vez más inteligentes.

Para hablar de la Logística Automatizada, tenemos que entender que dicho concepto se enlaza con el Internet de las Cosas y la Inteligencia Artificial al servicio de la logística.

*A tecnologia permitiu que mudanças estruturais fossem implementadas na atividade logística, seja pela digitalização ou pela chegada de veículos ou máquinas cada vez mais inteligentes.*

*Para falar de Logística Automatizada, temos que entender que este conceito está ligado à Internet das Coisas e à Inteligência Artificial ao serviço da logística.*



### Beneficios: Beneficios:



Ayuda a minimizar costes de última milla en procesos de logística inversa, por ejemplo gracias a los packet shop donde es el mismo usuario el que deja el producto y luego en el mismo proceso, el transportista deja nuevos productos y retira las devoluciones, optimizando su recorrido y haciendo dos tareas en una.

Ajuda a minimizar os custos de última milha em processos de logística reversa, por exemplo, graças às lojas de pacotes onde é o mesmo usuário que deixa o produto e depois no mesmo processo, a transportadora deixa novos produtos e recolhe devoluções, otimizando sua rota e fazendo duas tarefas em uma.



Permite minimizar errores y maximizar eficiencia de procesos en almacenes, manejo de inventario y control de stock.

Permite minimizar erros e maximizar a eficiência do processo em armazéns, gestão de estoque e controle de estoque.



El futuro es autónomo: se plantea que a partir de 2030, muchos vehículos que hagan repartos o traslados de mercadería sean totalmente autónomos, como ya está pasando con la entrega de paquetes mediante drones.

O futuro é autónomo: propõe-se que, a partir de 2030, muitos veículos que entregam ou transportam mercadorias sejam totalmente autónomos, como já está acontecendo com a entrega de encomendas por drone.

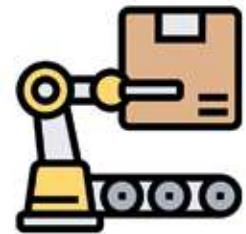
## Tipos de sistemas derivados de la Logística Automatizada

Tipos de sistemas derivados da Logística Automatizada



Programas o soluciones informáticas ligadas al control riguroso de todas las operativas que tienen lugar en el almacén, especialmente pero no solamente, de la ubicación de la mercadería (slotting).

Programas ou soluções informáticas ligadas ao controle rigoroso de todas as operações que se realizam no armazém, em especial mas não só, da localização da mercadoria (slotting).



Robótica aplicada a la manipulación de pallets, vehículos de guiado automático AGV, dispositivos pick-to-light, entre otros.

Robótica aplicada à movimentação de paletes, veículos autoguiados AGV, dispositivos pick-to-light, entre outros.



Programas estilo Multi Carrier Shipping que permitan seguir la trazabilidad de un producto.

Programas estilo Multi Carrier Shipping que permitem acompanhar a rastreabilidade de um produto.

Cabe destacar que según un informe de Supply Chain Leadership de la firma internacional Deloitte, el 79% de las compañías con cadenas de suministro optimizadas consiguen un nivel de facturación superior a la media de su sector, especialmente debido a que logran minimizar las pérdidas en el segmento de última milla.

Subirse a este tren de innovación ahora podría ser una gran idea, especialmente si se tiene en cuenta que, de acuerdo a un estudio de MarketsandMarkets, la automatización logística crecerá alrededor de un 10% anual, hasta superar un volumen de negocio de U\$S 88.000 millones.

*De referir que, de acordo com um relatório da Supply Chain Leadership da firma internacional Deloitte, 79% das empresas com cadeias de abastecimento otimizadas atingem um nível de rotatividade superior à média do seu setor, sobretudo porque conseguem minimizar as perdas na última milha segmento.*

*Saltar neste trem da inovação agora pode ser uma ótima ideia, principalmente se levarmos em conta que, segundo estudo da MarketsandMarkets, a automação logística crescerá cerca de 10% ao ano, ultrapassando um faturamento de US \$88 bilhões.*



Directora de Mercadeo de Soluciones y Producto para Latinoamérica

*Directora de Marketing de Produtos e Soluções para a América Latina*

ZEBRA TECHNOLOGIES

Ana María Cabrales

Ana María Cabrales se desempeña actualmente como Directora de Mercadeo de Soluciones y Producto para Latinoamérica en Zebra Technologies, responsable por la estrategia de posicionamiento y desarrollo de mensajes de portafolio e industria para clientes finales y socios de negocio. Cuenta con más de 10 años de experiencia trabajando con soluciones tecnológicas de trazabilidad y comunicación para múltiples industrias como transporte, comercio minorista, salud, entre otras. Antes de llegar a Zebra, Cabrales ocupó diferentes cargos como el de Gerente de Portafolio en Motorola Solutions.

Ana María es Ingeniera Industrial de la Pontificia Universidad Javeriana con una maestría de mercadeo global de la Universidad de Liverpool en el Reino Unido, además de estudios en diseño de plataformas de producto en Massachusetts Institute of Technology.

*Ana Maria Cabrales atualmente trabalha como Diretora de Marketing de Produtos e Soluções para a América Latina na Zebra Technologies, responsável pela estratégia de posicionamento e desenvolvimento de portfólio e mensagens do setor para clientes finais e parceiros de negócios. Possui mais de 10 anos de experiência trabalhando com soluções de rastreabilidade e tecnologia de comunicação para diversos setores como transporte, varejo, saúde, entre outros. Antes de vir para a Zebra, Cabrales ocupou diferentes cargos, como Gerente de Portfólio na Motorola Solutions.*

*Ana Maria é Engenheira Industrial pela Pontificia Universidad Javeriana com mestrado em marketing global pela University of Liverpool no Reino Unido, além de estudos em design de plataforma de produto no Massachusetts Institute of Technology.*

Visite [zebra.com](https://zebra.com)

# COLUMNA DE PRENSA CON ANA MARÍA CABRALES

## COLUNA JORNALÍSTICA COM ANA MARIA CABRALES

EN ENTREVISTA EXCLUSIVA PARA REVISTA PROTAGONISTA, CABRALES TIENE LA PALABRA.

**Conseguir soluciones innovadoras adaptadas a cada industria es uno de los valores agregados que propone Zebra a sus clientes de todo el mundo. ¿De qué manera se consigue un equilibrio entre lo que el cliente quiere y lo que realmente necesita, cosas que no siempre van de la mano?**

Definitivamente, la tecnología es el medio para optimizar los procesos, reducir tiempos y costos, mejorar estándares de calidad, etc. Sin embargo, no es el único componente. Entendemos que cada organización es un universo diferente, con procesos, estándares y recursos diferentes, por eso el portafolio de soluciones de Zebra es tan amplio, ofreciendo diferentes opciones dependiendo de las operaciones específicas del cliente. Por ejemplo, en términos de impresión y captura de información, si es una operación que requiere una lectura esporádica, la solución puede ser tan sencilla como la implementación de una solución basada en códigos de barra. Si estamos hablando de una operación mucho más compleja con volúmenes altos, una solución más especializada de códigos de barra, RFID o incluso soluciones de localización pueden satisfacer mucho mejor la necesidad.

Este camino de modernización, lo pusimos en un concepto que denominamos, modelo de madurez que es un marco estratégico que considera un enfoque por fases para aumentar la visibilidad operativa. Les permite a nuestros clientes migrar, actualizar o innovar su infraestructura a su ritmo y sin alterar las operaciones. Sin importar en qué fase se encuentren, podrán encontrar nuevas formas de eliminar pasos de los flujos de trabajo, incrementar los índices de productividad, manejar las inversiones en tecnología y recurrir a los datos y la automatización para que las operaciones sean más rentables en su operación.

**Quizá la trazabilidad y los procesos de última milla sean los desafíos más complejos de la logística actual. ¿Cómo considera deben encararse estos dos eslabones de la cadena de suministros y que otro gran desafío identifica en los procesos operativos post pandemia?**

El cambio no es una novedad para los almacenes, los centros de distribución, comercio minorista, fabricantes y las operaciones omnicanal. Pero la pandemia aceleró la cantidad de tendencias que afectan la cadena de suministros y eso incrementó la necesidad de hacer que las operaciones del almacén sean lo más ágiles, automatizadas y resilientes posible.

EM ENTREVISTA EXCLUSIVA PARA A REVISTA PROTAGONISTA, CABRALES TEM A PALAVRA.

**A obtenção de soluções inovadoras adaptadas a cada setor é um dos valores agregados que a Zebra propõe aos seus clientes em todo o mundo. Como você consegue um equilíbrio entre o que o cliente quer e o que ele realmente precisa, coisas que nem sempre andam de mãos dadas?**

A tecnologia é definitivamente o meio para otimizar processos, reduzir tempo e custos, melhorar os padrões de qualidade, etc. No entanto, não é o único componente. Entendemos que cada organização é um universo diferente, com processos, padrões e recursos diferentes, por isso o portfólio de soluções da Zebra é tão amplo, oferecendo diferentes opções dependendo das operações específicas do cliente. Por exemplo, em termos de impressão e captura de informações, se for uma operação que requer leitura esporádica, a solução pode ser tão simples quanto implementar uma solução baseada em código de barras. Se estamos falando de uma operação muito mais complexa e com grandes volumes, uma solução mais especializada de códigos de barras, RFID ou mesmo soluções de localização podem atender muito melhor a necessidade.

Colocamos esse caminho de modernização em um conceito que chamamos de modelo de maturidade, que é uma estrutura estratégica que considera uma abordagem em fases para aumentar a visibilidade operacional. Lhes permite aos nossos clientes migrar, atualizar ou inovar sua infraestrutura em seu próprio ritmo e sem interromper as operações. Não importa em que estágio estejam, eles podem encontrar novas maneiras de remover etapas dos fluxos de trabalho, aumentar as taxas de produtividade, gerenciar investimentos em tecnologia e usar dados e automação para tornar sua operação mais lucrativa.

**Talvez a rastreabilidade e os processos de última milha sejam os desafios mais complexos da logística hoje. Como você acha que esses dois elos da cadeia de suprimentos devem ser abordados e que outro grande desafio você identifica nos processos operacionais pós-pandemia?**

A mudança não é novidade para armazéns, centros de distribuição, varejo, fabricantes e operações omnicanal. Mas a pandemia acelerou o número de tendências que afetam a cadeia de suprimentos e isso aumentou a necessidade de tornar as operações de armazém o mais ágeis, automatizadas e resilientes possível.



Entendiendo como principio que la trazabilidad es la conexión entre el flujo físico y el digital, es muy importante para las compañías analizar su operación y entender dónde romper ese flujo digital tiene un impacto negativo en los resultados de esta. Para dar un ejemplo, en un mundo post pandemia donde el comercio electrónico se convirtió en un canal tan importante, es imperativo entender el flujo de los productos desde que salen de fabricación, asegurarse que los ASN están conectados al resto de los sistemas de información, verificar que los centros de distribución están listos para recibirlos y que el alistamiento de los pedidos se hace de la forma más eficientemente posible, sin perder nunca “de vista”, hablando en el sentido digital, donde está ese producto. Al final lo que esto otorga es un entendimiento del flujo de los productos y una mejor visibilidad al cliente del estado de su pedido.

En general, podríamos enumerar los principales desafíos de la logística en tres grupos principales: 1. Cumplir con entregas más rápidas a los clientes finales, 2. Costos de transporte más elevados y 3. Tener precisión y visibilidad de los inventarios.

**Zebra es una gran empresa y como tal, siempre tiene nuevos horizontes planificados.**

**¿Cuáles son esos nuevos proyectos de la compañía y cómo proyectan el futuro a mediano plazo?**

Zebra sigue en el camino de cumplir su propósito de ayudar a las empresas a desbloquear el poder de sus datos, conectar lo que importa a quien importa y mejorar el flujo de trabajo y el rendimiento de los negocios, esto con el fin cada activo y cada trabajador sea visible, se conecte y esté completamente optimizado. Para acelerar este proceso y tener un portafolio cada vez más amplio, Zebra ha hecho adquisiciones de varias compañías, en los últimos años con el fin de avanzar en el campo de la automatización con AMR (robots móviles autónomos por sus siglas en inglés), sistemas de escaneo fijo y visión inteligente, soluciones de administración de trabajadores y tareas, entre otras. Esto nos permite ofrecer un ecosistema completo para las necesidades de muchas compañías de diferentes industrias, entre ellas, fabricantes, comercio minorista, operadores logísticos, entidades del sector salud, así como de la industria energética. ●

*Entendendo como princípio que a rastreabilidade é a conexão entre o fluxo físico e digital, é muito importante que as empresas analisem sua operação e entendam onde a quebra desse fluxo digital impacta negativamente em seus resultados. Para dar um exemplo, em um mundo pós-pandemia onde o e-commerce se tornou um canal tão importante, é imperativo entender o fluxo de produtos desde o momento em que saem da fabricação, garantir que os ASNs estejam conectados ao restante dos sistemas de informação, verificar se os centros de distribuição estão prontos para recebê-los e se a preparação dos pedidos é feita da forma mais eficiente possível, sem nunca perder de vista, falando no sentido digital, de onde está aquele produto. No final, o que isso dá é uma compreensão do fluxo de produtos e uma melhor visibilidade para o cliente do status de seu pedido.*

*De maneira geral, poderíamos elencar os principais desafios logísticos em três grupos principais: 1. Atender entregas mais rápidas aos clientes finais, 2. Maior custo de transporte e 3. Ter precisão e visibilidade de estoque.*

**A Zebra é uma grande empresa e como tal sempre tem novos horizontes planejados.**

**Quais são esses novos projetos da empresa e como eles projetam o futuro a médio prazo?**

*A Zebra continua no caminho certo para cumprir seu propósito de ajudar as empresas a liberar o poder de seus dados, conectar o que importa a quem importa e melhorar o fluxo de trabalho e o desempenho dos negócios, com todos os ativos e funcionários visíveis, conectados e totalmente otimizados. Para agilizar esse processo e ter um portfólio cada vez maior, a Zebra fez aquisições de diversas empresas nos últimos anos para avançar no campo da automação com AMR (robôs móveis autônomos), sistemas de varredura fixa e visão inteligente, gestão de trabalhadores e tarefas soluções, entre outros. Isso nos permite oferecer um ecossistema completo para as necessidades de muitas empresas de diferentes setores, incluindo fabricantes, varejo, operadores logísticos, entidades do setor de saúde, além do setor de energia. ●*





# POWER TO THE MEETINGS

YouTube Live

LinkedIn LIVE

facebook LIVE

**POWER MEETING**

**CONFERENCIA ONLINE SIN COSTO**

GRUPO  
**Todológica**  
& COMERCIO EXTERIOR

**INSCRÍBETE**  
[www.powermeetinginternacional.com](http://www.powermeetinginternacional.com)

# GDX

CARGO LOGISTICS



**LOGÍSTICA INTERNACIONAL**  
INTERNATIONAL LOGISTICS



**TRANSPORTE MARÍTIMO FCL/LCL**  
SEA FREIGHT FCL/LCL



**DESEMBARAÇO ADUANEIRO**  
CUSTOMS CLEARANCE



**TRANSPORTE AÉREO**  
AIR FREIGHT



**TRANSPORTE RODOVIÁRIO**  
ROAD TRANSPORTATION

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



Accredited Agent



CONTATE-NOS | CONTACT US



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



acesse nosso site  
access our site

[gdxcargo.com.br](http://gdxcargo.com.br)





# LA SOLUCIÓN PARA ESTAR **BIEN ASEGURADOS**

TRANSPORTE DE MERCANCÍAS - CAUCIONES Y GARANTÍAS IATA.

[www.assekuransa.com](http://www.assekuransa.com) +54 11 52545254

 www.ossn.gov.ar  
0800-666-8400  
Aseguradora OSSN S.A.