

# DESAFIO

## EXPORTAR II

la revista de comercio exterior

julio 2020 • número 180 • año 16



# Contratos y Coronavirus

**La Dra. Verónica Sonia Iesu nos da su opinión sobre Reflexiones y recomendaciones en relación con posibles incumplimientos derivados de relaciones civiles y comerciales preexistentes a la pandemia. El impacto en el Derecho Laboral.**

### hidrovía:

Hidrovía Paraguay-Paraná y los 30 años del CIH: Balance y perspectivas a futuro. Por Romina Bocache

### logística:

Logística Internacional: problemática, desafíos y oportunidades de mejora. Por Pablo E. Antuña.

### economía:

De Pandemias y Sistemas Financieros. Por Santiago Rossetti.

### puertos:

Puerto Buenos Aires bonifica sus tasas para promover la llegada de nuevos buques.

LA HIDROVÍA  
VERTEBRA LA  
INTEGRACIÓN  
SOCIOECONÓMICA  
DE LA REGIÓN.

Entrevista Exclusiva al  
Dr. Ricardo Sánchez.  
Por Paola Batista.

PAG 18



TODO TIPO DE MERCANCÍA – MAQUINARIAS – CARGA PROYECTO  
ALL TYPES OF CARGO - MACHINERY - PROJECT CARGO



**Assekuransa**

**ASEGURAMOS  
TU CARGA**

**#GENERANDOCONCIENCIA**



+54 9 11 6991-1323

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



## 08 editorial

Difícil imaginar el futuro.  
Por Richard Leslie Ramsay, Director Editor de Desafío Exportar.



## 10 economía

De Pandemias y Sistemas Financieros.  
Por Santiago Rossetti.

Actualidad tributaria nacional.  
Por Cristina Mansilla.

La pospandemia va a requerir un "hospital de empresas".

## 18 comercio exterior

Restricciones al pago de las importaciones.  
Por Juan Cruz Miñones.



## 20 hidrovía

La hidrovía vertebró la integración socioeconómica de la región. Entrevista Exclusiva al Dr. Ricardo Sánchez, oficial Superior de Asuntos Económicos, División de Comercio Internacional e Integración en la CEPAL. Por Paola Batista.



Hidrovía Paraguay-Paraná y los 30 años del CIH: Balance y perspectivas a futuro.  
Por Romina Bocache.

## 22 logística

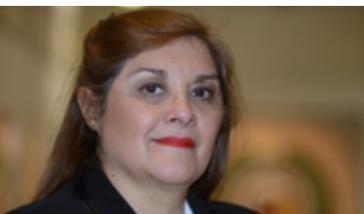
Logística Internacional: problemática, desafíos y oportunidades de mejora. Por Pablo E. Antuña.



Tesla entregará en agosto los dos primeros portacontenedores eléctricos.

## 28 puertos

Ushuaia ampliará su puerto con la asistencia técnica de la AGP.



Impulsan la participación del sector cooperativo en el Comercio Internacional.

Nuevo Presidente del Consorcio de Gestión del Puerto de la Plata.

Puerto Buenos Aires bonifica sus tasas para promover la llegada de nuevos buques.

## 32 seguridad

Pandemia y Seguridad del Transporte Automotor de Cargas Nacional e Internacional: Un Entorno VUCA. Por Jorge Vitti.

## 36 exportaciones

Los videojuegos argentinos representaron al país en el mayor festival del sector en América Latina.

Argentina por primera vez en la historia exporta limones a China.

## 46 derecho

Contratos y Coronavirus. Por Dra. Verónica Sonia Iesu.

## 50 sociedad

"Pandemics": la nueva generación. El arribo de una nueva cultura. Por Gabriel Zurdo.

## 54 salud

Niños en cuarentena: Del lavado de manos al impacto psicológico del encierro. Por Andrea Abadi.

## 60 medio ambiente

La contaminación del aire y COVID-19. Posible relación en la incidencia y gravedad de la enfermedad. Por Dra. Deborah R. Tasat

## 64 pesca

Cómo acordar la captura de los recursos migratorios en la alta mar y reducir la pesca ilegal. Por Dr. César Augusto Lerena.

## 66 novedades empresarias

## 68 on line

**DESAFIO** EXPORTAR II  
la revista de comercio exterior

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

[@desafioexportar](https://twitter.com/desafioexportar) | [@NetNewsArg](https://twitter.com/NetNewsArg)

[f NetNews](https://www.facebook.com/NetNews)

Num. **180**



Editor/Director **Richard Leslie Ramsay**

Subdirectora General **Paola Batista**

Diseño Gráfico **Ronald Leslie Ramsay**

Asesoría Legal **Estudio Arbit y Asoc.**

**Desafío Exportar**

La revista de comercio exterior es una publicación de Puls Media

pulsmedia

Fray Justo Sarmiento 992 - (1602) Florida  
Buenos Aires - Argentina.

Tel: (00 54 11) 37 73 38 59

Email: [revistadesafioexportar@gmail.com](mailto:revistadesafioexportar@gmail.com)

---

# editorial

---



## Richard Leslie Ramsay

Editor | Director  
Revista Desafío Exportar

# Difícil imaginar el futuro

***“Después de las peores tormentas vuelve a brillar el sol entre las nubes”.***

Querríamos aferrarnos a esto para que la esperanza nos acompañe hasta el final de esta pandemia, pero como decía el general J.D. Perón “la única verdad es la realidad”, y la verdad va a ser mucho más dramática que lo deseáramos o imaginamos.

Continúan cerrándose empresas con la consiguiente desocupación de personal, personal que tendrá muy pocas posibilidades de volver a ocuparse, ergo si su status era clase media pasará a revestir en la clase pobre, o se sentirá obligado a irse del país en busca de un futuro más promisorio para él y su familia. ¿Dejar la Patria?, ¿Que es la Patria? ¿La Patria es la tierra? No, la tierra es igual en todas partes, Patria es donde vivir con dignidad, seguridad, previsibilidad, sin el temor que los hijos cuando crezcan tengan que emigrar en pos de un futuro que el propio país le niega.

¿Argentina es un país previsible? En el año 1919, hace 101 años, (que en la vida de un país es ayer), era la sexta potencia económica mundial. Sexta potencia

económica mundial que en 101 años pasó a ser uno de los países más pobres del mundo, aún con riquezas naturales que envidian las más grandes potencias: alimentos, pesca, ganadería, petróleo, minerales, oro, litio y una riqueza humana formidable. Vemos que en todos los grandes desarrollos internacionales siempre hay un argentino en el equipo.

¿Porque entonces de potencia mundial pasamos a un país mendicante? La explicación es sencilla, no es necesario escribir un libro de 1000 páginas, creo que el des-milagro argentino se puede escribir en una sola página: los políticos. Países que han padecido guerras, terremotos, tsunamis renacen como el Ave Fénix. Argentina no padeció nada de todo eso, y sin embargo padece de algo peor: padece de políticos, que por donde pasan dejan tierra arrasada. Asumen funciones no pensando en pasar a la posteridad por desvelarse para mejorar las condiciones de vida de su pueblo sino en cuánto se van a enriquecer al finalizar su mandato, sin distinción de partido político o ideología. Sin embargo un partido político; el peronismo, gobernó durante 72 años de los 101 desde que Argentina era po-

tencia económica mundial. El peronismo fue gobierno aún siendo oposición. Perón instaló la primera grieta, cuando inculcaba que había que combatir el "capital" en lugar de propiciar "capital y trabajo" juntos por el engrandecimiento de la Nación. La masa tomaba el "capital" como su enemigo -sin importar si el empleador era un obrero igual que ellos pero que invertía tiempo y dinero para crecer- o si era la gran empresa o pyme. Para la masa trabajadora era exactamente lo mismo: hay que combatir el "capital", aún cuando sin capital no hay inversiones, ergo si no hay inversiones no hay empresa y no hay empleo. Un veneno instalado en la mente de la masa trabajadora que todavía perdura. Los países de la región crecen sostenidamente, nosotros no. Hay dos países en el mundo que asombran: Japón y Argentina. Japón que no tiene nada es una gran potencia, mientras que Argentina tiene todo y es un país de los más pobres.

Impera en la generalidad de la población que si un empresario consiguió formarse una posición económica holgada, no lo hizo legalmente, mientras que los políticos asumen con zapatos gastados, ropa muy usada, y finalizan su mandato con casas, departamentos, autos inclusive aviones, y nadie se rasga las vestiduras y difícilmente se los investiga. País del revés.

Cuando finalice la pandemia y el país tenga que empezar a recuperarse, ¿serán los políticos los que arriesgarán capital para abrir empresas o será el capital privado que volverá a invertir en el país levantando las cortinas de los comercios y abriendo las puertas de las fábricas? ¿Modificarán el concepto "combatiendo el capital" por "seduciendo al capital"?

Quizás sirva esta pandemia para que quede en evidencia la falacia de combatiendo al capital, y termine con la grieta trabajadores-empresarios, y entender que se

necesitan unos a otros, ya que si falta uno de los dos no hay empresa que exista ni empleo para trabajadores. Entiendo que es difícil modificar la mentalidad de millones de trabajadores que crecieron con esa falacia desde la edad escolar. Los jesuitas dicen "dadme un niño hasta los siete años y será nuestro toda la vida". Setenta y dos años repitiendo ese slogan sin razonar requeriría de mucha educación por parte de un sindicalismo responsable, para dejar de ver al empresario como enemigo para verlo como socio, con todos los derechos de peticionar y discutir condiciones. Derechos sin sometimiento de la empresa, y el trabajador no es súbdito sino un socio que le ayuda a crecer. ■

*richardlesieramsay@gmail.com*



## Opinión



# De Pandemias y Sistemas Financieros

## Santiago Rossetti

Economistas. Arriazu  
Macroanalistas  
@srossettiok

Hace más de cien días que el presidente de la República Argentina dispuso que la mejor forma de atenuar los impactos sanitarios de la pandemia por coronavirus es mediante el aislamiento social. Sin embargo, esta decisión atenta contra los elementos constitutivos de la economía moderna.

En los últimos siglos, la división del trabajo y el intercambio comercial han impulsado el crecimiento de la economía mundial a tasas nunca antes vistas en la historia. Esto, ha permitido sacar a millones de personas de la pobreza. Con el aislamiento social vigente,

el intercambio comercial disminuye y pone en jaque la actividad de millones de personas y sus puestos de trabajo. Es en este contexto, que los gobiernos del mundo han decidido implementar políticas económicas para atenuar los efectos.

En los últimos cien años, las ciencias económicas han llegado a cierto consenso en cuanto a las políticas que deben implementarse en un país para afrontar las distintas crisis. La Gran Depresión (1929) comenzó con una crisis financiera que devino en económica, debido al pobre accionar de los bancos centrales. Estados Unidos tuvo una caída cercana al 30 por ciento del PBI, y el nivel de producción de la economía volvió a los niveles pre-crisis recién en el año 1940.

Durante la Gran Recesión (2008), la Reserva Federal de los Estados Unidos respondió rápidamente a la crisis financiera. Desembolsó enormes cantidades de dólares para que el sistema financiero tuviera el efectivo necesario a disposición de

los ciudadanos y se recuperara la confianza en los bancos. Este rápido y atinado proceder logró evitar que la crisis financiera se volviera una crisis económica masiva. Durante el 2008, la economía apenas cayó; en el 2009, se contrajo 2,5 por ciento y durante el 2010, recuperó esta caída. Sin embargo, la base monetaria se multiplicó casi por 5 sin efectos inflacionarios.

La crisis actual no nace de una crisis financiera ni de un problema de confianza, sino de un problema de oferta y, consecuentemente, de demanda. Las fábricas cerraron sus puertas, por lo cual no pueden vender sus productos. Pero, al mismo tiempo, deben continuar pagando salarios, servicios e impuestos. La quiebra masiva de empresas es cuestión de tiempo. Y también es una consecuencia natural.

El FMI estima que para este año la economía mundial caerá 4,9 por ciento, la economía de Estados Unidos 8 por ciento y la argentina casi 10 por ciento. Ante esta crisis, los gobiernos del mundo incre-

mentaron su gasto y su déficit fiscal para compensar parcialmente la caída en el ingreso de la población. Adicionalmente, los estados han salido a garantizar créditos para evitar el colapso de las cadenas productivas. Esto disminuye el riesgo percibido por los bancos y abarata los créditos otorgados a las empresas.

El deterioro del sector productivo determinará la velocidad de la recuperación cuando la cuarentena se termine. En caso de que muchas empresas y fabricas cierren será necesario un mayor esfuerzo e inversión de capital para recuperar la capacidad productiva.

En este sentido, en la Argentina, el Gobierno Nacional deterioró su resultado fiscal financiándose con emisión del Banco Central. También, ha incentivado políticas de créditos baratos y de reducción en los encajes de los bancos, para que las empresas puedan afrontar sus gastos a través del financiamiento. El 19 de marzo, el BCRA dispuso mediante la comunicación A 6937 una batería de medidas para aumentar el financiamiento a las empresas. Estas disposiciones tienden a disminuir la solvencia de los bancos, los hacen tomar créditos más riesgosos y a reducir su integración en el BCRA.

En primer término, se dispuso la reducción en 10 por ciento de la posición excedente en Leliqs de los bancos. Adicionalmente, se dispuso una disminución en la exigencia en pesos por un importe equivalente al 40 por ciento del total de créditos otorgados a MiPymes con una tasa máxima del 24 por ciento, siempre y cuando la mitad de estos fueran destinados al financiamiento de capital de trabajo.

Debido a estas medidas, el incremento en los préstamos en pesos al sector privado fue del 6,9 por ciento durante abril, el guarismo más grande registrado por la se-



rie que data del 2002. El principal factor es el aumento del financiamiento comercial para afrontar pagos de salarios y mantener capital de trabajo.

A fines de abril se habían entregado créditos bajo esta línea por 140.600 millones de pesos, y en mayo se otorgaron 76.986 millones de pesos más, alcanzando un total de créditos de 217.586 millones de pesos.

De igual manera, se creó la línea de créditos a tasa cero para trabajadores autónomos y monotributistas. Esta línea también incide sobre los encajes de los bancos en el BCRA. Hacia fines de mayo, se habían entregado más de 35.000 millones de pesos bajo este concepto.

Sin embargo, el total de los créditos otorgados bajo estas líneas equivalen a menos del 6 por ciento del stock de los depósitos en entidades financieras, mientras que la liquidez en pesos de las entidades financieras (Leliqs, pasas con el BCRA, cuentas corrientes en el BCRA, bonos del tesoro y efectivo

en bancos) representa cerca del 64 por ciento de los depósitos.

Todas estas medidas muestran las imperfecciones del sistema financiero argentino y lo poco útil que resulta a la hora de implementar política monetaria en este tipo de situaciones. Con un sistema financiero cuyos créditos equivalen a menos del 10 por ciento del PBI, cualquier medida tomada será insuficiente para impulsar una economía que se estima caerá cerca del 10 por ciento durante este año. Esta crisis sanitaria y económica resalta, más que nunca, las imperfecciones del país. El sistema financiero se encuentra sumamente líquido y aun así no logra colocar grandes cantidades de créditos debido a su pequeño tamaño y a su incapacidad de penetrar en la economía. Si la Argentina quiere comenzar un proceso de crecimiento sostenido con integración de los sectores marginales a los circuitos de consumo, es menester desarrollar un mercado de capitales local amplio y sólido. ■

## Opinión



## Cristina Mansilla

Directora de la Especialización en Impuestos de la Escuela de Negocios de la Universidad de Belgrano.

El Estado nacional, a partir de la pandemia de coronavirus (COVID-19) que azota al mundo, adoptó distintas medidas tendientes a amortiguar su impacto negativo y el del consecuente “aislamiento social, preventivo y obligatorio”, dispuesto por el Decreto N° 297, desde el 19 de marzo de 2020 y sus siguientes prórrogas.

El 24 de junio se publicó la Resolución N° 69 de la Secretaría de la Pequeña y Mediana Empresa, con el objeto de dar cumplimiento a la Ley N° 24.467 y actualizar los valores de ingresos anuales que califica a las pymes, para acceder a determinados beneficios económicos e impositivos, conforme a las especificidades propias de los distintos

# Actualidad tributaria nacional

sectores y regiones del país. Estas actualizaciones incluyen el personal ocupado, el valor de las ventas y el valor de los activos aplicados a los procesos productivos.

Además, se estableció que para cada empresa, una vez analizada la información y verificado el cumplimiento de ciertos requisitos, se emitirá el “**CERTIFICADO MI-PYME**”, quedando así inscripta en el Registro de Empresas MiPymes.

Del mismo modo, el 26 de junio se publicó la **RESOLUCIÓN GENERAL N° 4740** de AFIP, que dispuso la suspensión de las trabas de medidas cautelares para micro, pequeñas y medianas empresas, como por ejemplo embargos o inhibiciones generales de bienes, ante una ejecución fiscal por deudas tributarias impositivas, de la seguridad social o aduaneras, entre el 14 de agosto de 2019 y el 31 de julio de 2020, ambos inclusive, siempre que se hallen inscriptas en el respectivo registro.

La **RESOLUCIÓN GENERAL N° 4742** de AFIP, en tanto, amplió el plazo para la adhesión al plan de pagos permanente para los sujetos

que hayan sido excluidos del **RÉGIMEN SIMPLIFICADO PARA PEQUEÑOS CONTRIBUYENTES (RS)**, aplicable a la cancelación de las obligaciones correspondientes a las declaraciones juradas determinativas de los impuestos al valor agregado y a las ganancias, así como de los aportes personales de los trabajadores autónomos, más sus respectivos intereses, hasta el 31 de julio de 2020 inclusive.

Pueden acceder a cancelar la deuda determinada en seis cuotas mensuales, iguales y consecutivas, cuyo importe no puede ser inferior a mil pesos, venciendo la primera cuota el 16 del mes siguiente a aquel en que se formalice la adhesión. La excepción es para los planes presentados hasta el 31 de mayo de 2020 inclusive, cuyo vencimiento opera el 16 de julio.

Recordemos que, para la determinación e ingreso del referido impuesto a las ganancias, toda entidad con sistema contable que le permita confeccionar balance en forma comercial debe presentar, desde el 5 de noviembre de 2019, la Memoria,



Estados Contables e Informe del Auditor del respectivo período fiscal, debidamente certificados por contador público independiente y con firma autenticada por el Consejo Profesional de Ciencias Económicas o entidad que ejerce el control de

su matrícula. Lo tiene que hacer en formato "pdf" a través del servicio denominado **"PRESENTACIÓN ÚNICA DE BALANCES- PUB"** del sitio web institucional. Finalmente, con fecha 26 de junio, se publicó la **RESOLUCIÓN GENERAL N°**

**4743** de AFIP, disponiendo que las entidades cuyos cierres de ejercicio operaron en noviembre y diciembre de 2019 y enero de 2020 podrán presentar la información contable antes mencionada hasta el 18 de agosto de 2020 inclusive. ■



**TRANSPORTES UNIVERSALES S.A.**  
Logística Integral  
Comercial Financiera y de Mandatos



*Aire*



*Fuego*

TUSA LOS UNE.



*Tierra*



*Agua*

*"Líder en cargas de Proyecto"*

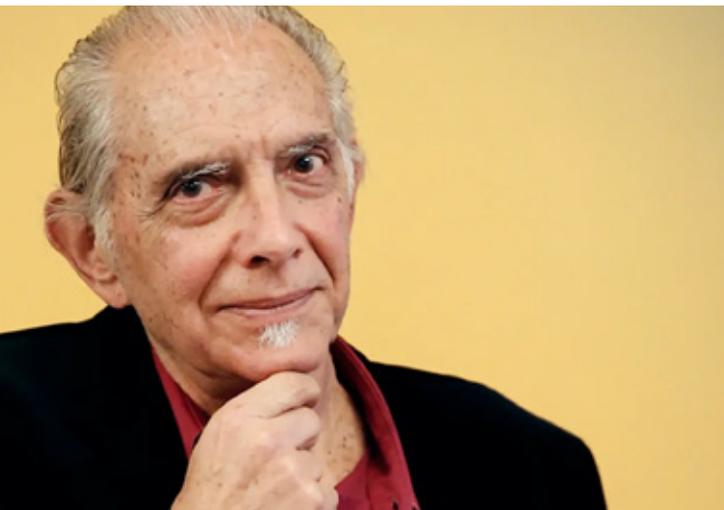
**SERVICIOS:**  
Freight Forwarding  
Despacho de Aduana  
Depósito y Distribución Outsourcing  
Proyectos Especiales  
Consultorías



Covid-19

# La pospandemia va a requerir un “hospital de empresas”

La premisa es salvar vidas implementando una cuarentena inédita a nivel mundial. En simultáneo, una parálisis económica avanza lenta pero letalmente, dejando a su paso persianas bajas con consecuencias que podrían ser más devastadoras que la propia enfermedad.



Víctor Beker, director del centro de estudios de la Nueva Economía (CENE)

Víctor Beker, director del centro de estudios de la Nueva Economía (CENE) analiza los escenarios posibles para la pospandemia y asegura que así como la cuarentena tiene como objetivo salvar vidas, tras ella, la meta deberá ser pre-

servar fuentes de trabajo y compañías viables, **lo que requerirá la implementación de una suerte de “hospital de empresas”, que articule el apoyo público-privado y haga posible la recuperación de la mayor cantidad de firmas.**

“La pandemia del COVID 19 y su consecuencia -la cuarentena- implicaron una fuerte caída en el nivel de la actividad económica y el empleo. También provocaron un significativo deterioro en los indicadores sociales, en particular un incremento en la pobreza y la indigencia. En consecuencia, cuando llegue el fin de la cuarentena y, a medida que vayan quedando atrás las restricciones imperantes, deberá encararse la reconstrucción del aparato productivo y la reversión de una caída en el PBI que, para este año, se estima en torno al 10%, adoptando como hipótesis que el tema de la deuda externa habrá sido resuelto de una manera u otra para ese entonces”, sostiene el economista.

“El sector agropecuario resultó el menos afectado por la pandemia. Es el que está llamado a proveer la mayor parte de las divisas que se requerirán tanto para pagar las importaciones que deban efectuarse como la deuda. Si se suman las exportaciones de productos primarios más las manufacturas agropecuarias, representaron en 2019 el 64% del



total. **“Preservar y acrecentar esas exportaciones debería ser la primera prioridad”**, indica Víctor Beker.

**“Las manufacturas de origen industrial experimentaron una caída del 26% en el primer cuatrimestre de 2020, mientras que las de combustibles y energía lo hicieron en un 21%. Revertir dichas caídas debería ser otra meta prioritaria.** Para ello, Veker afirma que debería recuperarse, aunque sea parcialmente, el nivel de exportaciones a Brasil, mercado clave para la industria automotriz, tras el derrumbe experimentado por la combinación de la pandemia y la recesión en el país vecino.

Sin embargo, a juicio de Beker, **el retroceso del tipo de cambio real experimentado en los últimos meses, que se aproxima al nivel alcanzado en diciembre de 2015, frente a un real brasileño mucho más competitivo, enciende una luz amarilla sobre el futuro de la balanza comercial**, cuyo saldo positivo es imprescindible en la actual coyuntura de la economía argentina, privada de otras fuentes de divisas. **“De hecho, las exportaciones en abril fueron apenas poco más de un tercio de las registradas en igual mes del año pasado”**.

Para el economista, la industria de **la construcción puede jugar un rol fundamental en la recuperación del empleo.** Una vez levantadas las restricciones, las empresas sobrevivientes del sector de comercio y servicios también podrán aportar su cuota a la recuperación económica. Sin embargo, **la reapertura de muchas de las empresas, tras la larga cuarentena, dependerá de un paquete**

**de medidas que posibilite su viabilidad económica. El proyecto de moratoria fiscal es un primer paso en dicha dirección. La refinanciación a mediano plazo de la deuda bancaria acumulada debería ser otro. También deberá asegurarse el acceso al crédito bancario a tasas razonables, para lo cual se requerirá una baja sensible en la inflación esperada.**

**“Cuando queden sin efecto los mecanismos de excepción arbitrados durante la cuarentena para asistir a las empresas y hogares, debería implementarse una suerte de hospital de empresas que, a partir de un diagnóstico de las necesidades y urgencias particulares de cada sector, articule el apoyo público-privado que haga posible la recuperación de la mayor cantidad posible de firmas. En particular, habría que contemplar procesos de fusión que puedan asegurar unidades económicas de mayor competitividad e impidan el cierre definitivo de algunas de ellas”**, insiste el director del CENE.

El régimen legal empresarial también debería ser considerado según el análisis de Víctor Beker **“se deben generar normas que faciliten la transición entre el cierre impuesto por la pandemia y el funcionamiento a pleno. En particular, se deben generar mecanismos que incentiven la aceptación por parte de los acreedores privados de planes de reestructuración de deuda, respaldados por planes viables de recuperación económica, en lugar de solicitar lisa y llanamente la quiebra de la empresa en dificultades”**. ■

## Opinión



## Juan Cruz Miñones

Asesor en Comercio Exterior.

### ¿Cuál es la intención del BCRA?

Con el desarrollo de la pandemia y la instalación de la cuarentena en Argentina, nuestras empresas se vieron afectadas en todos los rubros, sufriendo el deterioro de la cadena comercial y todos los procesos productivos. Ante esta situación, el Gobierno salió al cruce de la crisis buscando cubrir algunas situaciones con paliativos financieros, especialmente para el pago de los haberes de los empleados. Pero ¿qué sucedió con nuestro Comercio Exterior? Como dijimos en otros artículos, esperábamos acciones que favorecieran a nuestro comercio internacional en cuanto al mercado de cambios, con alguna simplificación en las regulaciones y

# Restricciones al pago de las importaciones

controles menos estrictos para los ingresos de divisas que le den un poco de aire al exportador. **No solo no hubo medidas de apoyo al exportador, sino que el importador ha sufrido fuertes restricciones en el acceso al Mercado Único y Libre de Cambios (MULC) para adquirir moneda extranjera para la cancelación de sus obligaciones con el exterior.** El primer golpe fue luego de otorgar los primeros préstamos a tasa 24%; a los que hubieren tomado esos préstamos, les bloquearon el acceso al MULC, un cambio en las reglas de juego. La Comunicación A 7030 viene a darle una nueva vuelta de tuerca al bloqueo para adquirir divisas, poniendo nuevas reglas para poder pagar al exterior.

### ¿Qué objetivo persigue?

El objetivo es cuidar las reservas y evitar la mal llamada fuga de divisas, ya que son por pago de obligaciones comerciales. **Esto trae consecuencias indeseadas, como ser la distorsión del tipo de cambio, rumores de "corralito" y rotura de las relaciones comerciales con el exterior que**

**tanto cuesta lograr.** Sin entrar en el análisis sobre su justificación, los argentinos tenemos nuestra trayectoria formada como país incumplidor, lo que nos lleva a no conseguir que el exterior nos venda a plazo. Es decir, gran parte de nuestras importaciones se pagan en forma anticipada lo cual tiene una carga financiera importante. Es probable, que después de varios años operando ordenadamente, el exportador del exterior confíe en nosotros y nos venda a plazo y ahí es donde la Com. A 7030 viene a patear el tablero de la confianza comercial. Como vamos a ver mas adelante, impone un tope de cuenta corriente, en 2020 no se pueden adquirir más divisas de las que se pudieran adquirir de acuerdo con lo importado en 2020.

### ¿Qué se puede pagar?

La Com. A 7030 fue modificada por la Com. A 7042 y luego esta fue modificada por la Com. A7052, cada una sumó su cuota de restricción o modificación al caos de los pagos al exterior, llevando su vigencia hasta el 31/07/2020.

Por un lado, habla de los pagos al ex-

terior en general, para poder realizarlos no es posible tener fondos de libre disponibilidad en el exterior o activos externos líquidos en forma local que no estén depositados. Respecto a los fondos depositados en el exterior, hay que ingresarlos o utilizarlos en primer lugar para pagar a nuestros proveedores. Esto apunta a evitar que el usuario pueda adquirir moneda extranjera si es que ya tiene alguna clase de estos activos. Este punto, tiene vigencia desde el 29/05/2020 si fecha de caducidad.

En segundo lado, estipula condiciones particulares para los pagos de importaciones de mercaderías. El punto más controvertido, y que hasta el momento no ha sido modificado, es el punto 2.2 de esta Comunicación, que dice "el monto total de los pagos asociados a sus importaciones de bienes cursados a través del mercado de cambios durante el año 2020, incluido el pago cuyo curso se está solicitando, no supera el monto por el cual el importador tendría acceso al mercado de cambio al computar las importaciones de bienes que constan a su nombre en el sistema de Seguimiento de Pagos de Importaciones de bienes (SePalm-po) y que fueron oficializadas entre el 01/01/2020 y el día previo al acceso al mercado de cambios." **Este es el punto que mas dolores de cabeza está generando, ya que las empresas que lograron acuerdos con el exterior para pagar sus importaciones a 30, 60 o mas días, no lo van a poder hacer y se hace realmente complejo lograr que el exterior lo comprenda,** al punto de necesitar realizar para un cliente, un informe sobre la aplicación de regulaciones en nuestro mercado de cambios.

Por otro lado, y esto es lo que resulta extraño, llevó a U\$D 1.000.000 (antes U\$D 250.000) el limite para realizar pagos anticipados. Este límite no se refiere al importe a pagar, sino al importe pendiente de demostrar la nacionalización de la mercadería.

En la última modificación ingresada por la Com. A 7052, establece nuevas



condiciones con vigencia a partir del 6/7/2020 para el pago de importaciones; Incorpora la excepción a la consulta previa por operaciones aún no arribadas al 1/7/2020 e Incrementa a U\$D3.000.000 la posibilidad de pago de importación sin registro aduanero para medicamentos y otros bienes para la atención médica (no hace mención del COVID19).

### La conformidad previa

Si no se cumplen las condiciones antes descriptas, el importador debe ir a consulta al BCRA por intermedio de su banco. Estas regulaciones son tan restrictivas, que esa entidad recibió una lluvia de consultas, tanto que dio lugar a que entidades que representan a los sectores productivos se reúnan con el BCRA para plantearles la problemática y el BCRA implemente un procedimiento, la Com. B12020, **que a mi entender no vino a traer grandes soluciones sino a formatear las consultas para que, en caso que el BCRA decida comenzar a liberar los pagos, ya tener las consultas estandarizadas de manera de hacerlo en forma ágil.** Hasta el momento desconozco el porcentaje de operaciones aprobadas por el BCRA ya que, consultando con diferentes organizaciones, no están recibiendo respuestas, ni positivas ni negativas.

### Para tener en cuenta:

Respecto a las consultas previas al BCRA, recomiendo tenerlo en cuenta como segunda opción, el mismo BCRA la presenta como la excepción, la alternativa para los casos que no puedan cumplir con lo que está paudado. **El armado de la consulta no debe tomarse a la ligera,** debe estar precedido por una carta en carácter de DDJJ, detallando las operaciones que se solicitan autorización y explicando las razones por las que no logra cumplir con los requisitos para no ir a consulta. Según esta Comunicación, las entidades financieras deben acompañar su propio análisis, lo que suma una demora importante al procedimiento. Ningún banco quiere elevar una consulta que tenga errores formales. **Recomiendo elegir muy bien el banco por intermedio de cual cursar la consulta y que sea su banco principal en COMEX, un banco que conozca su operatoria.**

Por último, insisto en la importancia de tener en cuenta la advertencia del BCRA en su Com. 7030: "realizará una verificación continua del cumplimiento de lo previsto en el presente punto a partir de la utilización de la información que dispone respecto a los pagos de importaciones de bienes cursados por el mercado de cambios y el detalle de las oficializaciones de importaciones incluidas en el SEPAIMPO". ■

Entrevista Exclusiva

# La hidrovía vertebra la integración socioeconómica de la región

El Dr. Ricardo Sánchez, oficial Superior de Asuntos Económicos, División de Comercio Internacional e Integración en la Comisión Económica para América Latina-CEPAL, nos cuenta en entrevista exclusiva para DESAFIO EXPORTAR la situación actual de la hidrovía.

Por Paola Batista

El Dr. Ricardo Sánchez es un conocido y respetado oficial Superior de Asuntos Económicos, División de Comercio Internacional e Integración en la Comisión Económica para América Latina -CEPAL- organismo dependiente de Naciones Unidas. Su reconocida idoneidad, combinación perfecta entre negocios, medio ambiente y humanidad, lo ubican como referente indiscutido en temas portuarios y marítimos. Con motivo de la proximidad del vencimiento de una licitación trascendente para Argentina como es la hidrovía, ríos Paraná-Paraguay, por ello quisimos conocer su opinión, carente de interferencias de partes.

**- ¿Respecto al estado actual de la hidrovía, cuáles serían las mejoras que deberían efectuarse para mejorar dos temas fundamentales: seguridad y competitividad?**

La hidrovía Paraná-Paraguay con la actual configuración ha sido muy eficiente en el aporte a la competitividad del sector agroindustrial exportador argentino, como también lo ha sido para Paraguay, Bolivia y Uruguay y potencialmente para el suroeste del Brasil. Fíjese incluso en lo ocurrido hace semanas atrás cuando hubo una significativa bajante



de las aguas y sin embargo no se interrumpió en ningún momento el flujo de las exportaciones; creo que este hecho es muy importante y merece ser destacado. Estructuralmente se trata de mantener un canal navegable por más de 500 kilómetros, y ha sido realmente eficiente. Lo mismo en términos de seguridad en la navegación. Son muy pocos los incidentes, considerando tremenda obra, que ya lleva 25 años desde que se puso en marcha el servicio regular de señalización, dragado y mantenimiento. Seguramente ahora se deban incorporar más tecnologías de ayuda a la navegación, tecnología satelital, etc... ya que es parte del futuro inmediato.

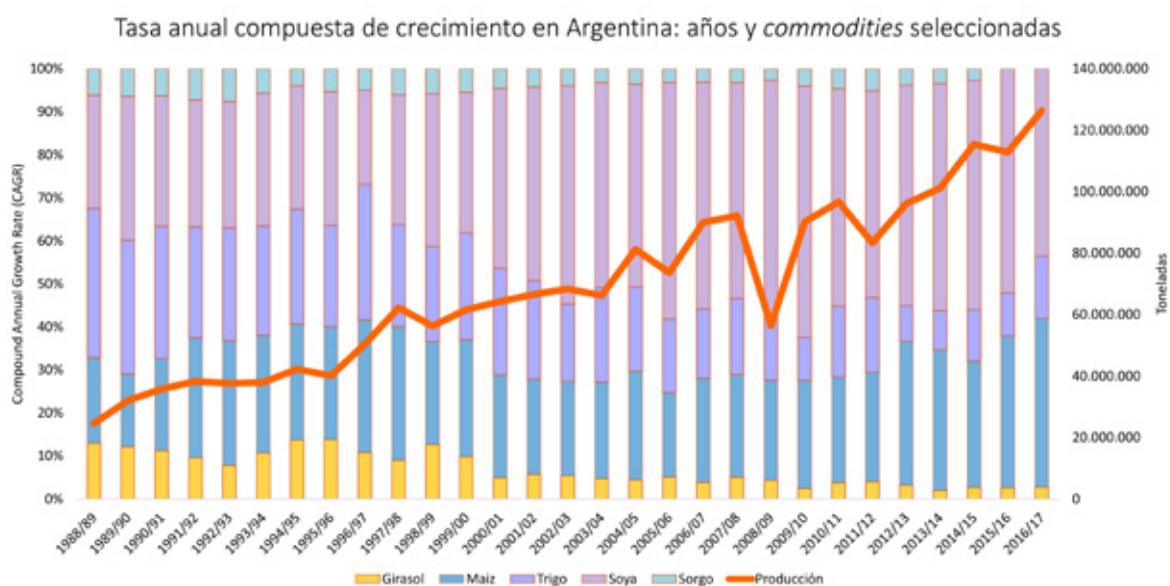
**- El próximo llamado a licitación de la hidrovía deja en claro la puja de intereses políticos y económicos. Mientras unos bregan por los intereses de los grandes complejos agroexportadores que quieren un calado a 40 pies, otros apoyan la iniciativa de trabajar río arriba dándole oportunidades al desarrollo de puertos en las provincias nortenas y un tercer grupo no quiere pagar los sobrecostos que surgirán si se complace a todos los interesados. ¿Puede Argentina integrar desarrollo y competitividad?**

Creo que esto es parte de los temas pendientes del proceso de actualización de la hidrovía que deben ser inminentes, porque al contrato le queda muy poco tiempo y no se debe cometer el mismo error con la concesión de la hidrovía que con el Puerto de Buenos Aires, donde se perdió el tiempo durante cuatro años y no se hizo lo que había que hacer, que era llamar a una licitación entregando al nuevo concesionario y esto trajo como consecuencia que se debiese recurrir a una situación de emergencia por no haber

hecho las cosas en su momento. Insisto en que no hay que hacer lo mismo con la hidrovía, pero, hay que saber "cuánto cuesta". Si hablamos del sector de la navegación fluvial y marítima el aumento de la profundidad y consecuentemente del calado de las embarcaciones que lo navegan, se generan economías de escala que impactan sobre la productividad de la vía navegable y la competitividad de las economías. Por eso es "urgente" saber cuánto cuesta llevar el canal a 38 pies o a 40 pies. Se trata de un equilibrio económico entre la posibilidad física de mantener el dragado -con todos los fenómenos climatológicos que afectan a los canales navegables (fenómeno del niño, niña)- los estudios del lecho y el impacto ambiental- y la económica, que es la que nos permitirá saber a qué valor lo tendré. Un análisis costo-beneficio de las obras que nos permitirá saber hasta dónde puedo llegar en profundidad para aprovechar económicamente las mejores escalas para los barcos y una tarifa que tenga una racionalidad de profundidad en relación a la demanda. Es decir: tantos kilómetros de navegación hasta Buenos Aires, tantos hasta Gran Rosario, tantos otros hasta Santa Fe y así sucesivamente hasta Bolivia. Pero lo que urge saber, y perdón que insista con este punto, es lo concerniente al costo de la parte argentina, ya que es la parte más importante del trabajo físico en la hidrovía.

**- Muchos argentinos todavía no entienden la importancia que tiene esta de licitación para el país.**

Este gráfico que preparé, me permite responderle la pregunta explicando la situación. Allí podemos observar el salto en la producción agroindustrial (tomando como referencia los principales commodities) en la Argentina a



Fuente: Ricardo J. Sánchez, CEPAL.



“ La hidrovía Paraná-Paraguay ha sido muy eficiente en el aporte a la competitividad del sector agroindustrial exportador argentino ”

partir de la apertura de la concesión de la hidrovía y también vemos como vuelve a crecer, a partir de la obra de ampliación que se hizo en una segunda etapa de la concesión. La tasa de crecimiento anual de estos productos fue del 6% por ciento anual sostenido durante casi 30 años. Estos números son inéditos en la economía argentina, y si miramos exactamente el crecimiento anterior a la apertura, la cifra de crecimiento era del 5.4 por ciento anual. Estos datos muestran la tremenda importancia que ha tenido la hidrovía en la economía argentina, aún en

estos últimos años, con crisis recurrentes, una economía que no crece hace 10 años, etc...sin embargo, todo el éxito de la producción agroindustrial -que además tienen inversiones en tecnología aplicada, riego, calidad de las semillas e investigación- no hubiese podido realizarse sin la hidrovía. Es la hidrovía quién permitió que esas ventajas se aprovecharan.

**-Hay muchos lobbies operando. Se podría complacer a todos los intereses sectoriales que juegan un**



“ Con la concesión del Puerto de Buenos Aires se perdió el tiempo durante cuatro años y no se hizo lo que había que hacer ”

**papel preponderante en el proyecto licitatorio?**

Es verdad hay muchas pujas de intereses sectoriales detrás de este llamado a licitación y prefiero no expresarme sobre ellos. Creo es importante entender que el sistema de navegación de los ríos Paraná, Paraguay y la puerta natural, que es el Río de la Plata, vertebran la integración socioeconómica que integran una amplia región compuesta por cinco países: Argentina, Brasil, Paraguay, Bolivia y Uruguay. Más de 3.700 kilómetros de navegación ininterrumpida desde el interior profundo de Paraguay, Bolivia y Brasil hasta la salida oceánica. El sistema estimula y fortalece las cadenas productivas agroindustriales. Basta ver el tremendo crecimiento que ha tenido la economía relacionada con este factor. El desarrollo de la zona del oriente boliviano también se debe a la hidrovía. El sistema fluvial le brinda competitividad

a regiones interiores que no la tendrían si no fuera por esta eficiente conexión oceánica que permite encaminar los flujos del comercio exterior y contribuye también de manera preponderante al bienestar de esas poblaciones. Por estos motivos no voy a hablar de los particulares intereses, porque debemos pujar porque todos los intereses del sector público y de las distintas vertientes del sector privado, confluyan positivamente para que tener un proyecto pronto, dado que es estratégico y durará por los próximos 30 o 40 años. Por la tanto debe hacerse de forma correcta, consensuada, priorizando el bienestar de la argentina y de los países vecinos, por encima de los intereses particulares.

**-Dentro del nuevo marco que se está buscando para la hidrovía se habla acerca de la creación de un organismo integrado por autoridades nacionales, provinciales y usuarios. ¿Considera necesaria una estructura con tantos integrantes para tener un hidrovía federal?**

Este es un emprendimiento compartido por los cinco países, con varios acuerdos firmados y se enfrentan hoy a un desafío de integración tremendamente importante. Creo que hay que ponerlo en el contexto, porque es una obra de la cual dependen muchos países; aunque por supuesto la parte de mayor inversión recae sobre Argentina, pero aun así se debería tener en cuenta el contexto regional.



- El rol ambiental que tiene la hidrovía en la región es o debería ser central, dado que se trata agua dulce, un recurso renovable si es que se lo utiliza adecuadamente, y esencial para la vida del hombre. ¿Cómo debería abordarse la problemática ambiental en relación a la hidrovía?

Siguiendo el contexto de la integración, creo que hay que sumar esfuerzos para que la protección ambiental relacionada con la hidrovía esté a la altura de las exigencias y sea un trabajo realizado de manera conjunta. El uso de nuevas tecnologías y la propulsión de embarcaciones libres de hidrocarburos, formarán parte de un proceso paulatino, pero en esa dirección. Tenemos que avanzar hacia mejoramientos en la propulsión para que el medio ambiente sea debidamente cuidado. Transportes por hidrógeno o eléctricos son el futuro que se está abriendo y que ya está empezando a modificar el transporte tanto de pasajeros como de cargas, así que sin lugar a dudas se están abriendo una cantidad de alternativas y un horizonte tecnológico muy amplio. Se avecinan desafíos muy grandes y el transporte fluvial obviamente tiene que ir en ese sentido. Aprovechando su ventaja natural con menor cantidad de emisiones y utilizando la tecnología para que sea aún menos conflictivo con el medio ambiente.

Fotos: Carlos Vera/CEPAL

CDA, **108** años dedicados a jerarquizar la profesión del Despachante de Aduana.



Desde 1912 al Servicio del Comercio Exterior



Esta Institución está asociada a ASAPRA - Asociación de Agentes Profesionales de Aduana de las Américas - y a IFCBA - International Federation of Customs Brokers Associations - lo que permite acceder a toda información Técnica y General de los países miembros de ambas Entidades.

CENTRO DESPACHANTES DE ADUANA DE LA REPUBLICA ARGENTINA - Defensa 302 - CP 1065 - Ciudad Autónoma de Buenos Aires  
Tel: (5411) 4331-2338 y rotativas / Fax: (5411) 4331-2053 / www.cda.org.ar

## Opinión



# Hidrovía Paraguay-Paraná y los 30 años del CIH: Balance y perspectivas a futuro

## Romina Bocache

Secretaria Ejecutiva del Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná (CIH).

### 30 años del CIH: Balance. Logros

Este año se cumplió el 30° Aniversario de la Primera Reunión del Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraguay-Paraná (CIH), la cual tuvo lugar en Buenos Aires el 7 de mayo de 1990.

Cabe recordar que el CIH, órgano político, fue creado en 1989, en el marco del Programa Hidrovía-Paraguay, cuyos objetivos eran acondicionar la vía navegable, desarrollar el sistema portuario y la flota. Lo anterior se dio en un contexto de promoción de diversos esquemas de integración regional tras la recuperación de la democracia

en los cinco Estados miembros (Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay).

En estos 30 años, la Hidrovía ha tenido un desarrollo exponencial: ha habido importantes inversiones en puertos, astilleros, terminales especializadas, así como en obras para mejorar la navegabilidad; se ha expandido la frontera productiva de sus zonas de influencia, con importantes incrementos en los volúmenes producidos y en la carga transportada (que paso de 700.000 toneladas a comienzos de la década de los noventa a más de 20 millones de toneladas anuales); se han desarrollado polos productivos; la flota de barcazas ha crecido (de 200 a más de 2500); los costos logísticos han disminuido, con la consiguiente mejora en la competitividad sistémica de la Hidrovía.

Para posibilitar lo anterior han confluído el empuje y dinamismo del sector privado con la voluntad política de los cinco Estados miembros. Justamente con sustento en dicha voluntad política, el CIH en sus 30 años de actuación ha alcanzado

importantes logros, de los cuales cabe resaltar:

**1)** Contribuir -junto a la Comisión del Acuerdo- a la construcción de un cuerpo normativo común para el funcionamiento de la Hidrovía. Al respecto, cabe destacar que los cinco Estados miembros han internalizado gran parte de dicha reglamentación. Los desafíos pendientes se relacionan principalmente con lograr la plena aplicación de dicho plexo normativo. En muchos casos, ello requerirá profundizar la cooperación y coordinación entre diversas agencias de los cinco Estados.

**2)** Afianzar el marco institucional a fin de brindar estabilidad y certidumbre a los actores. En tal sentido, en 2020 entró en vigor el Octavo Protocolo Adicional, que dispone la vigencia indefinida del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná, ratificando el compromiso indeclinable de los Estados miembros con este proyecto. Asimismo, en 2018 se aprobó y suscribió el Acuerdo



de Sede, el cual se encuentra en proceso de internalización. Ello permitirá avanzar con la instalación de una Secretaría Ejecutiva autónoma, con capacidad técnica y los recursos necesarios para concretar ulteriores proyectos y actividades con impacto directo en los usuarios de la Hidrovía.

Estos logros no habrían sido posibles sin la construcción de confianza entre los Estados miembros y la voluntad de que el CIH constituya una instancia de diálogo y cooperación, en función del compromiso con este proyecto estratégico para el desarrollo y la integración regional.

## Desafíos

Un aniversario invita inexorablemente a realizar balances: poner

en perspectiva todo lo alcanzado, y a la vez perfilar los desafíos venideros, entre los cuales me permito destacar tres:

### 1) MECANISMO DE INTERCAMBIO DE DATOS ESTADISTICOS. OBSERVATORIO:

En la actualidad, coexisten fuentes dispersas de información, que recolectan datos dispersos sin metodologías uniformes. Considero prioritario que se establezca un mecanismo compartido entre los cinco Estados miembros para intercambiar y recopilar datos estadísticos confiables y homogéneos sobre los flujos de carga (tipos, volúmenes, origen, destino, etc) así como la infraestructura de transporte (ferroviario y vial) disponible en cada país en las termi-

nales sobre la Hidrovía y su área de influencia. El paso siguiente sería la creación de un observatorio, herramienta útil para orientar la toma de decisiones y planificar a mediano y largo plazo.

### 2) VIA NAVEGABLE SUSTENTABLE,

respetuosa del medio ambiente. La gestión ambientalmente sostenible de la Hidrovía resulta necesaria, entre otros fines, para mitigar los efectos del cambio climático. Un aspecto a considerar es el uso de energías limpias y combustibles alternativos, de conformidad con normas y estándares internacionales en la materia. Hay alternativas que permiten conjugar la reducción de emisiones de efecto invernadero con una considerable disminución de costos.



### 3) HIDROVÍA COMO SISTEMA INTERMODAL. COORDINACIÓN DE OBRAS:

Para hacer frente al mayor tráfico esperado en la Hidrovía, seguramente será necesario adaptar la infraestructura y las obras de mejora de la navegabilidad existentes. Una mayor coordinación y planificación conjunta de los Estados miembros, pensando la Hidrovía como un sistema intermodal, sin dudas sería un gran activo. El CIH puede ofrecer un espacio adecuado para ello, con un enfoque sistemático e integrador.

### Pandemia e hidrovía

La actual pandemia causada por el COVID-19 plantea una crisis global, que obliga a abandonar viejas certezas y a repensar el mundo.

El escenario global es de recesión, aumento del desempleo y la pobreza. La OMC pronostica para 2020 una reducción del PBI mundial del 2% y del comercio de bienes del 13-32%. La CEPAL prevé la mayor contracción de la actividad económica en la historia de América Latina y el Caribe (-5,3%).

Considero que la pandemia actúa como un gran acelerador de tendencias preexistentes (debilitamiento del multilateralismo, crisis del 2008, guerra comercial entre Estados Unidos y China, Brexit, etc.), dejando al descubierto las vulnerabilidades de

la globalización.

Sin embargo, no creo que la pandemia signifique el fin de ésta última, sino la transición hacia una forma diferente, en la que se reconfigurarán las cadenas globales de valor con miras a alcanzar una mayor resiliencia. Asimismo, los expertos pronostican una tendencia hacia el fortalecimiento de los bloques regionales en torno a tres polos (América del Norte, Europa y China).

Ahora bien, a largo plazo no considero posible predecir con certeza cómo será el mundo de la post pandemia, ya que existen múltiples escenarios posibles, en función de las decisiones y acciones que prevalezcan.

Cómo se posiciona la Hidrovía frente a este escenario tan complejo y con altas dosis de incertidumbre?

En primer lugar, el contar con una sólida plataforma institucional, con instancias de diálogo consolidadas a lo largo de estos 30 años, sin duda constituye una fortaleza ya que facilita la coordinación y cooperación para responder a las crisis. En segundo lugar, en 2021 finaliza en Argentina la actual concesión del dragado y señalización del Sistema de Navegación Troncal del Río Paraná. La profundización y las mejoras de la vía navegable que se dieron a partir de 1995 generaron

beneficios directos e indirectos, en particular, la reducción de los costos logísticos, así como la expansión de la frontera productiva agrícola y la introducción de nuevas actividades de agregación de valor. Se espera un salto similar a partir de importantes obras y mejoras en la futura concesión.

En tercer lugar, recordemos que la Hidrovía, con sus 3442 km, su área de influencia de 720 mil km<sup>2</sup>, influencia indirecta sobre 3 millones de km<sup>2</sup> y una población que ronda los 60 millones de habitantes, es una gran autopista fluvial por la que se exportan al mundo productos agroindustriales y alimentos, cuya demanda suele mantenerse aún durante las crisis. En tal sentido, la FAO, OMS, OMC y el G20 coinciden en la necesidad de no interferir en el suministro de alimentos y, por el contrario, facilitar su comercio.

Indudablemente, el comercio exterior debe formar parte de toda estrategia de recuperación, al contribuir a sostener las cadenas de producción y el empleo.

Para maximizar todo lo anterior, es necesario generar ventajas competitivas dinámicas y capacidades en sectores estratégicos, intensivos en conocimiento. Al respecto, creo que existen buenas oportunidades en el nicho de las tecnologías verdes y los combustibles alternativos, que podrían eslabonarse con la industria naval. Asimismo, el uso de embarcaciones "verdes" podría promover un turismo no masivo y ambientalmente sustentable, de gran potencial para el desarrollo de las comunidades locales.

Por ello, resulta imperioso continuar trabajando más que nunca en pos de una Hidrovía cada vez más competitiva, más segura y más sustentable, ya que sin dudas será un poderoso motor para la reactivación de la región en la post pandemia. ■



## 25 AÑOS INVIRTIENDO EN INFRAESTRUCTURA PARA CONTRIBUIR AL DESARROLLO DEL PAÍS

Desde Jan De Nul, líder mundial en actividades de dragado, portuarias y marítimas, nos enorgullece potenciar el país a través de obras de gran envergadura como lo es la Hidrovía Paraná-Paraguay que permite transportar -cada vez más- toneladas de producción nacional a todo el mundo.

**Sigamos juntos abriendo nuevos caminos.**

## Opinión



## Pablo E. Antuña

Lic. en Gestión de Negocios Internacionales.

Linkedin profile: /in/pabloeantuña

En un primer acercamiento tenemos que comprender que la Logística Internacional es un concepto que se fue transformando y adaptando al contexto económico-histórico mundial, desde sus orígenes en las guerras medievales hasta la contemporaneidad actual, en donde entendemos a la misma como *“aquella parte de la gestión de la Cadena de Suministro que planifica, implementa y controla el flujo -hacia atrás y adelante- y el almacenamiento eficaz y eficiente de los*

# Logística Internacional: problemática, desafíos y oportunidades de mejora

*bienes, servicios e información relacionada desde el punto de origen al punto de consumo con el objetivo de satisfacer los requerimientos de los consumidores”.* (CSCMP: 2008)

En términos del Comercio Internacional, esta gestión del flujo de bienes y servicios se lleva a cabo a través del intercambio comercial entre fronteras de uno o más países, como así también a través de uno o más medios de transportes durante toda la cadena de suministros con el objetivo de asegurar que los bienes y servicios requeridos arriben al lugar adecuado, en el momento preciso, en las condiciones deseadas y al menor costo, contribuyendo a la satisfacción del cliente, rentabilidad de las empresas, competitividad del país y a un flujo ininterrumpido de bienes y servicios medidos en exportaciones e importaciones.

En este devenir de negocios internacionales, la logística internacional presenta algunas cuestiones problemáticas que interfieren en las relaciones comerciales en desmedro de los flujos de bienes y servicios e impactando negativamente sobre

los niveles de satisfacción de los actores intervinientes, rentabilidad de las organizaciones y competitividad del comercio exterior; en tal sentido podemos enumerar:

- ◆ Escasa o ineficiente infraestructura de rutas, vías férreas, puertos y aeropuertos que dificultan la conectividad y flujo de carga e impactando sobre costos operativos que en muchas ocasiones resultan difíciles de afrontar.

- ◆ Aduanas o pasos fronterizos que presentan procedimientos aduaneros burocráticos traducidos en pérdida de tiempo y costos adicionales; acompañados por falta de normativa estandarizada a nivel global que facilite y simplifique las operaciones de importación y exportación.

- ◆ Falta de planificación económica estratégica local y regional a lo que se suman costos operativos altos y cargas impositivas elevadas y disparidades entre países.

- ◆ Finalmente se adiciona la escasa

inversión en capacitación a los recursos humanos respecto a desarrollar competencias duras y blandas, procesos operativos no estandarizados y flujos de información defectuosos.

En tal sentido, el Banco Mundial creó en el año 2007 el “Índice de desempeño logística (LPI)” para poder mostrar y describir las performances globales en materia logística internacional que mide normativa y proceso aduaneros, infraestructuras, envíos internacionales, competencia de servicios logísticos, seguimiento y rastreo de operaciones y puntualidad de los procesos. El Estudio cuenta con un muestreo de 160 países y tiene como objetivo exponer la eficiencia de las cadenas de suministros internacionales expresado en un rango de 1 a 5, siendo este último valor, el más alto. Vale señalar que en las diferentes versiones emitidas de este estudio, se mantienen las mismas tendencias, países de menor desarrollo económi-

Estos datos permiten identificar los desafíos y oportunidades de mejoras en la performance de la logística nacional e internacional, en tanto habilitan a pensar en:

- Ampliar, mejorar e integrar la infraestructura logística en base a una planificación económica a largo plazo y en función también a la estrategia de inserción de cada país y región en la economía mundial.
- Considerar la tecnología como herramienta fundamental tanto para la simplificación y optimización de los procesos aduaneros, así como también para los procesos logísticos; son ejemplo las innovaciones logísticas a través de la geo-referenciación.
- Planificar inversiones en la formación del capital humano con el objeto de mejorar y desarrollar competencias duras y blandas en los equipos que participan en los diferentes eslabones

co y con economías frágiles se acercan más a 1 y países con economías

desarrolladas, fuertes y dinámicas, se aproximan más a 5. Ver cuadro:

Posición	Nombre del País	Valor más reciente
1	Alemania	4,2
2	Suecia	4,05
3	Bélgica	4,04
4	Austria	4,03
5	Japón	4,03
14	Estados Unidos	3,89
26	China	3,61
33	Chile	3,32
37	Panamá	3,28
50	México	3,05
57	Brasil	2,99
59	Colombia	2,94
62	Argentina	2,89
63	Ecuador	2,88
75	Paraguay	2,78
86	Perú	2,69
87	Uruguay	2,69
149	Venezuela	2,23
152	Cuba	2,2
160	Afganistán	1,95

Fuente: Banco Mundial



de la cadena de valor.

- Legislar en pos de la defensa de la competencia e incentivar la expansión productiva de bienes y servicios, colaborando así con el reacomodamiento de precios dentro de la cadena de suministro.

A pesar de todas las oportunidades de mejoras sobre las que se debería seguir trabajando, podemos rescatar que en tiempos de pandemia, la logística internacional cumplió un rol esencial para el traslado de medicamentos, reactivos médicos y bienes de primera

necesidad para el bienestar de la población; operaciones logísticas que han requerido una adaptación rápida a las urgencia y protocolos sanitarios recomendados por las autoridades de la Salud en todos sus estamentos gubernamentales. En este escenario de crisis sanitaria, hoy más que nunca las cuestiones relacionadas a la logística internacional deben ser revisadas y mejoradas. ■

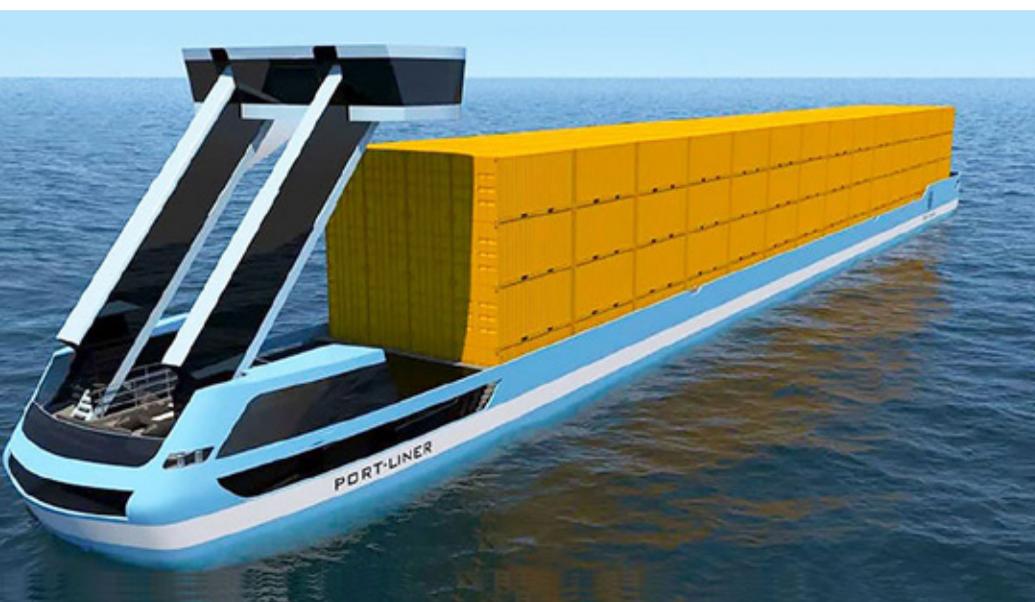
Fuentes: Banco Mundial (2018), “Índice de Desempeño logístico” (Figura). Recuperado de: <https://datos.bancomundial.org/indicador/LP.LPI.OVRL.XQ>

MECOM (2011), “Logística y competitividad”, Recuperado de: [https://www.economia.gov.ar/peconomica/dnper/logistica\\_competitividad.pdf](https://www.economia.gov.ar/peconomica/dnper/logistica_competitividad.pdf)

Portacontenedores Eléctricos

# Tesla entregará en agosto los dos primeros portacontenedores eléctricos

El gigante tecnológico Tesla, entregará en agosto los dos primeros portacontenedores eléctricos a la naviera holandesa Port Liner, que navegarán las aguas de los ríos interiores de Bélgica y los Países Bajos.



Con una inversión de 100 millones euros, cero tripulantes y cero emisiones las embarcaciones han sido especialmente diseñadas para que puedan pasar por debajo de los puentes con un innovador sistema eléctrico. Con los nuevos barcos eléctricos "Tesla dei Canales" se conseguirá reducir de una manera importante el uso de vehículos terrestres. Específicamente, se dejarán de utilizar un total de 23.000 camiones diésel para transportar mercancía. Los motores de los nuevos barcos utilizan baterías de



7 metros, cuya electricidad será proporcionada por la empresa Eneco, que suministra energía de fuentes renovables.

Al principio puede que haya personal a bordo para cubrir alguna eventualidad. Sin embargo, tras finalizar la etapa de prueba, los “Tesla dei Canales” podrán desplazarse sin tripulación.

Gracias a las subvenciones europeas que ascienden a un valor de 7 millones de euros y a la colaboración económica de los puertos afectados, se ha podido dar un importante paso en la innovación del sector.

Estos dos primeros barcos forman parte de una primera serie de 5 embarcaciones que tendrán una capacidad para transportar 24 contenedores y con una autonomía de 15 horas. Luego de la prueba inicial se ampliará la flota con otros 6 buques más grandes que podrán transportar 270 contenedores y tendrán una auto-

nomía de 35 horas de navegación.

En cuanto a la utilización de barcos “Tesla dei Canales” se calcula que se evitará el derrame de aproximadamente 18.000 toneladas de CO2 en el ambiente al año.

Cabe destacar que la comparación de emisión de CO2 entre el uso de camión, barco o avión, arroja una clara eficiencia de la utilización de buques. El estudio realizado por la International Chamber of Shipping (ICS) estableció que un portacontenedores de 18.000 teu emite 3 g de CO2 por cada 1 t/km frente a los 80 g de CO2 de un camión de más de 40 t de capacidad ó los 435 g del avión de 113 t de capacidad.

Estos buques de Tesla marcarán el arranque real de la transformación de la industria marítima hacia los buques 100% sustentables, cero emisiones e impulsados por inteligencia artificial. ■

## Ushuaia



# Ushuaia ampliará su puerto con la asistencia técnica de la AGP

Profesionales de ingeniería de la Administración General de Puertos colaboraron con la planificación de las obras de ampliación del muelle comercial del Puerto de Ushuaia, coordinadas por la Dirección Provincial de Puertos de Tierra del Fuego. Tras el acuerdo firmado, ingenieros de Puerto Buenos Aires fueron los encargados de confeccionar los pliegos licitatorios, elaborar la documentación contractual y realizarán el seguimiento de la obra.

Esta ampliación representa un gran beneficio para la provincia que ha tenido un gran crecimiento de cruceros turísticos y al impacto positivo que esto genera en las actividades comerciales de la región. El llamado a licitación se comunicó mediante una videoconferencia, por las cuestiones de público conocimiento vinculadas a la pandemia, en donde participaron el Ministro de Transporte, Mario Meoni, el ministro de Turismo y Deporte, Matías Lammens; junto al Subsecretario de Puertos y Vías Navegables, Leonardo Cabrera; el interventor de la AGP, José Beni; y el gobernador de Tierra del Fuego, Gustavo Melella.

En la gestión que está llevando adelante José Beni es central para la AGP la mirada federal de la cuestión portuaria. El interventor de la Administración General de Puertos envió sus felicitaciones al Puerto de Ushuaia y se mostró conforme con lo realizado por los profesionales del Puerto Nacional.

El Ministro de Transporte de la Nación, Mario Meoni expresó que "es una alegría enorme que se pueda avanzar en este proyecto y que para nosotros es una de las prioridades avanzar en el desarrollo del Puerto de Ushuaia ya que es fundamental para la Argentina". Además destacó el trabajo conjunto con el Puerto y dijo que "seguiremos trabajando conjuntamente con la provincia para dar certezas a la comunidad".

El gobernador Melella aseguró que "la obra no va incomodar el normal funcionamiento del puerto. Tiene 18 meses de plazo de ejecución y el monto oficial de inversión es de mil millones de pesos". También destacó que el puerto "se prepara para reanudar la temporada turística de cruceros y recibirlos con una mejor calidad y con una mejor atención". "Apostamos a lo que se viene, al futuro, al crecimiento y al desarrollo de la actividad turística marítima en la provincia", "quiero recalcar esto porque es un trabajo entre el



sector público y privado, entre el Gobierno nacional y la provincia, en poder llevar adelante la actividad turística".

Por su parte el Ministro Lammens destacó que "será determinante para la economía local y nacional. Argentina tiene un potencial enorme en el turismo y sabemos lo que puede significar contar con esta obra porque cumple un rol estratégico y determinante, ya que Ushuaia es un lugar icónico". ■

we know how.

**Nautica del Sur S.A.**  
Consultoría y Servicios de Practicaje en  
Río de La Plata y Puerto de Buenos Aires.

Puerto Buenos Aires

# Impulsan la participación del sector cooperativo en el Comercio Internacional

Con el objetivo de potenciar las exportaciones de los sectores productivos, la Cancillería avanzó junto al INAES (Instituto Nacional de Asociativismo y Economía Social) y representantes de Confederaciones COOPERAR Y CONINAGRO en el desarrollo de una política integral para que las cooperativas posicionen sus productos en el mercado externo.

El canciller Felipe Solá, que viene impulsando políticas para el sector exportador y llevando adelante rondas de consultas con el sector agroindustrial y las cámaras empresariales, explicó que “son los empresarios los que exportan, y el Estado debe acompañarlos, porque eso fortalece el proceso productivo”. Destacó que en el entramado exportador y en el de la producción, “las cooperativas son un actor clave, tanto en el sector agrícola como en el de servicios”.

En las conversaciones, el Estado y las entidades avanzaron hacia un trabajo común entre la Cancillería, el INAES y las cooperativas. En una primera etapa, el INAES y la Cancillería Argentina invitan a las entidades a participar del relevamiento

de información institucional y comercial de las empresas cooperativas exportadoras o con potencial exportador.

La información relevada, además de ser alojada en el portal Argentina Trade Net, sitio oficial de Cancillería, será utilizada para confeccionar la oferta exportable del sector cooperativo que será puesta a disposición de las embajadas y representaciones en el exterior para que convoquen a formadores de opinión y agentes económicos les acerquen información sobre las cualidades de la producción cooperativa argentina y los vinculen directamente con las cooperativas.

El armado de “La Oferta Exportable del sector cooperativo Argentino” es impulsado por la Subsecretaría de Promoción de Comercio e Inversiones que está bajo la órbita del secretario de Relaciones Económicas Internacionales, Jorge Neme, quien a su vez explicó que “el área comercial de la Cancillería trabaja intensamente con la red de embajadas para posicionar a las cooperativas y sus productos en los mercados foráneos y vincularlas con potenciales compradores de esos mercados. Esta iniciativa toma mayor preponderancia a partir de la comprensión de la necesidad del país de que toda la cadena productiva exporte y de que el Estado, en este caso en cabeza de este ministerio, es un actor fundamental para acelerar acuerdos y negocios entre los países”.

Mario Cafiero, presidente del INAES, dijo que “hoy vemos al sector cooperativo y mutual como un tercer motor de

nuestra economía. Este relevamiento para conocer la Oferta Exportable Cooperativa Argentina es un paso que damos en conjunto con Cancillería y las confederaciones, que nos permitirá identificar el aporte y las potencialidades del modelo asociativo en la generación de divisas, tan necesarias para nuestro país, y diseñar políticas públicas específicas, que acompañen a las cooperativas que ya vienen exportando, para que puedan crecer y que se puedan fortalecer en un proceso de integración con otros actores de la economía social como son las Mutuales”.

Ariel Guarco, Presidente de Cooperar y de la Alianza Cooperativa Internacional dijo que “el movimiento cooperativo argentino viene ganando cada vez más protagonismo en el escenario internacional. Su trayectoria y su capacidad social y económica son muy valoradas más allá de nuestras fronteras. Por eso creemos que es momento de consolidar con el respaldo de políticas públicas su oferta exportable y ayudar, de ese modo, a reactivar nuestras economías regionales”.

Finalmente, el presidente de Coninagro, Carlos Iannizzotto, comentó: “Estamos trabajando por una Argentina integrada y creemos que tenemos que hacer crecer nuestras pymes y cooperativas para poder exportar. Las economías regionales tienen potencial para mostrar sus productos al mundo y esto puede facilitar que el sector privado pueda acceder a las exportaciones. La sinergia y una política de estado que apoye al sector privado, cooperativas y pymes, puede mejorar las exportaciones de las producciones de todo el país. ■



CGPLP

# Nuevo Presidente del Consorcio de Gestión del Puerto de la Plata

Pedro Wasiejko será el nuevo Presidente. El ingeniero asumirá el cargo en reemplazo del saliente José María Doods.



El Ministerio de Producción, Ciencia e Innovación Tecnológica de la Provincia a través de la Subsecretaría de Asuntos Portuarios, a cargo de Juan Cruz Lucero, pondrá en funciones al nuevo Presidente del Consorcio de Gestión del Puerto de la Plata, Pedro Wasiejko, quien reemplazará al saliente José María Doods.

Wasiejko se formó como ingeniero electrónico en la Universidad Tecnológica de Avellaneda. Durante tres períodos estuvo al frente del Sindicato Único de Trabajadores de Neumáticos (SUTNA) y en su conducción logró el único convenio de participación de las y los trabajadores en las ganancias que existe en el país.

Es el Secretario General de la Federación de Trabaja-

dores de Energía, Industria, Servicios y Afines (FeTIA-CTA), y actualmente se desempeña como Secretario del Interior y Miembro de la Comisión Ejecutiva Nacional de la Central de Trabajadores Argentinos.

A partir de las definiciones tomadas por el Gobernador, Axel Kicillof y el Ministro de Producción, Ciencia e Innovación Tecnológica, Augusto Costa, y en el marco de la emergencia sanitaria ante el COVID-19, continuamos trabajando de manera coordinada con los presidentes de los Consorcios de Gestión en pos de fortalecer el desarrollo productivo de los puertos bonaerenses y cuidando la salud de las y los trabajadores portuarios. ■

**IDONEIDAD Y CONFIABILIDAD RESPALDADAS POR MAS DE 78 AÑOS DE EXPERIENCIA EN EL RIO PARANÁ Y SUS PUERTOS**

**Know-How and reliability backed by over 79 years of experience in the Parana River and its ports.**



# COPRAC

**Cooperativa de Trabajo de Pilotaje y Practicaje del Rio Parana y sus puertos Ltda.**

**Member of IMPA / Founding Members of ALAP**

**El mejor servicio de pilotaje, con importantes ventajas:**

**The best pilot service with significant advantages:**

- ▶ Estructura administrativa computarizada y transparente, que cumple todas las normas legales.  
A computerized administrative structure
- ▶ Operación ininterrumpida las veinticuatro horas, todos los días del año, en los estacionarios de Buenos Aires, Rosario y agencia Campana.  
24 hour-a-day, 365 days-a-year, uninterrupted service, in pilot stations at Buenos Aires, Rosario and Campana.
- ▶ Prácticos disponibles en cada terminal, para atención sin pérdidas de tiempo.  
Pilots Standing by at every station, for service without delays.
- ▶ Comunicación permanente, con tecnología de avanzada, brindando constante actualización y control, desde que el práctico embarca hasta que llega a su destino.  
Permanent communications with high tech equipment, providing continuous tracking, from the moment the pilot boards until the vessel arrives to destination.
- ▶ Una amplia gama de servicios adicionales, disponibles a través de nuestro Departamento Técnico de Peritos.  
A wide range of additional services, available through our Surveyor's Department.

Permanent communications with high tech equipment, providing continuous tracking, from the moment the pilot boards until the vessel arrives to destination.

- ▶ Una amplia gama de servicios adicionales, disponibles a través de nuestro Departamento Técnico de Peritos.

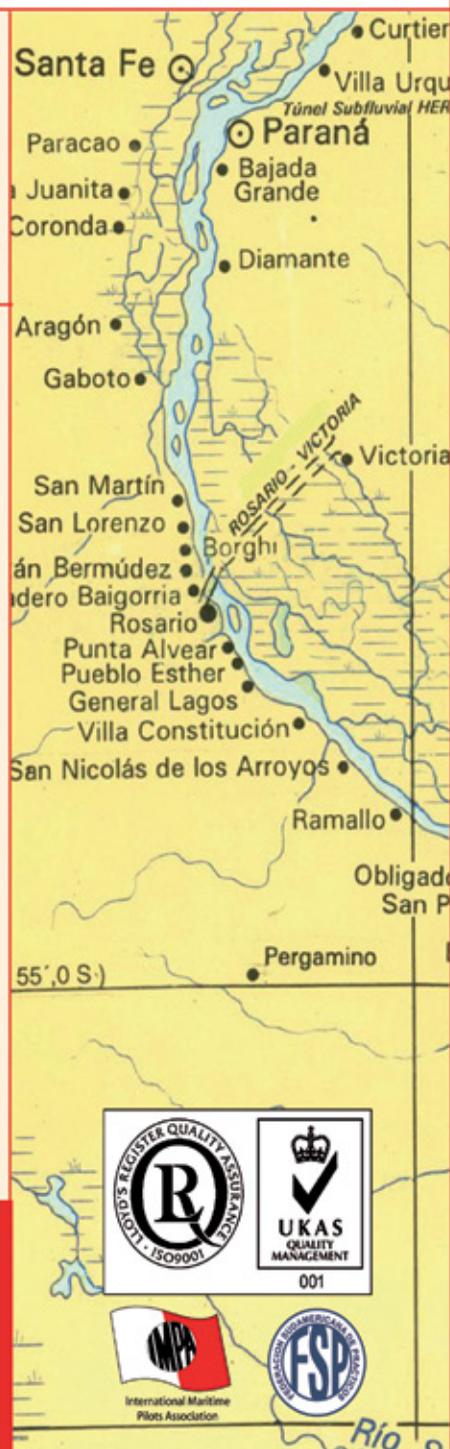
A wide range of additional services, available through our Surveyor's Department.

**En resumen:**

**todo lo que Ud. espera cuando navega el Rio Paraná.**

Buenos Aires: Alicia Moreau de Justo 1750  
3er. Piso "E" - C.A.B.A.  
Tel/Fax: 4314-1880/5147/4898

Rosario: San Martín 647 - 7º Piso - S2000CJG - Tel: (54-0341-4497748/4403161  
Campana: Avda. Roca 278 - Piso 11 Dpto. "B" - B2804FYP - Tel: 03489-430461  
E-Mail: [copracadministracion@gmail.com](mailto:copracadministracion@gmail.com)  
[copracoperaciones@gmail.com](mailto:copracoperaciones@gmail.com) - [copractesorero@gmail.com](mailto:copractesorero@gmail.com)



Puerto Buenos Aires

# Puerto Buenos Aires bonifica sus tasas para promover la llegada de nuevos buques

En el marco de la pandemia internacional por el COVID-19, el Ministerio de Transporte de la Nación, en conjunto con las autoridades de Puerto Buenos Aires, anunciaron una serie de bonificaciones en las tasas portuarias para los buques de carga y para los cruceros que arriben al puerto nacional. Las medidas, llevadas adelante por la Administración General de Puertos S.E. a través de la gestión del nuevo interventor José Beni y en línea con el pedido expreso del Ministro Meoni, impacta positivamente en la actividad del sector.

Las medidas aplicadas por el Interventor de Puerto Buenos Aires, José Beni, establece, para los buques de carga, descuentos parciales y progresivos que alcanzan hasta un 50% de la tarifa general por uso de puerto y será retroactiva al 1° de enero de este año. Además destaca la importancia de implementar medidas para fomentar el desarrollo de la actividad portuaria y la llegada de más carga a las terminales de su jurisdicción.

En cuanto a cruceros, anticipándose al inicio de la temporada y apuntando a tener más pasajeros, se bonificará en un 25% la Tasa General por Uso de Puerto a los Buques y Servicio Específico de Uso de Muelle; a los buques crucero con pasajeros en turismo internacional, siendo esta bonificación del 100% para aque-

llos con una eslora de más de 315 metros. Además, a estos buques de más de 315 metros de longitud, se les bonificará el 100% de la tasa al pasajero, el uso de scanner y el cargo de seguridad.

Acompañando estas medidas, se acordó una reducción del 50% sobre la tarifa base del peaje de la hidrovía, tanto de entrada como de salida, en el tramo Buenos Aires-Océano Atlántico.

Desde el inicio de la actual gestión, los titulares del único puerto nacional, trabajan con toda la comunidad portuaria para garantizar, además de los puestos de trabajo, la producción y el comercio exterior argentino, mientras se avanza con los pliegos para el nuevo llamado a licitación de Puerto Buenos Aires y para reactivar la economía del país y generar nuevos



puestos laborales una vez superada la pandemia. “Tomamos esta iniciativa en un momento en el que la Argentina y el mundo están atravesando una situación excepcional, y que viene a contribuir en la recuperación de todos y todas, generando mejores condiciones para dos rubros muy importantes, como el turismo y las exportaciones y que vienen muy golpeados por la pandemia”, sostuvo el ministro de Transporte Mario Meoni. “Por instrucción del Ministerio de Transporte, Mario Meoni, y entendiendo la situación excepcional que se está viviendo en el mundo y la influencia que tiene nuestro Puerto en la economía del país, decidimos implementar medidas que promuevan la llegada de más turistas y más carga a nuestro país” afirmó José Beni. Además, resaltó que se encuentra trabajando con las

empresas de cruceros y armadores para implementar las medidas sanitarias que sean necesarias para que la actividad se desarrolle de manera segura y sin riesgos de contagios. Puerto Buenos Aires es el único puerto nacional que tiene la Argentina y el principal operador de carga contenerizada del país. Además, en temporada de cruceros reciben cerca de medio millones de turistas. En el inicio de la actual gestión, las autoridades del único puerto nacional, debieron llevar adelante el proceso de extensión de las prórrogas de las concesiones de las terminales para garantizar, además de los puestos de trabajo, la producción y el comercio exterior argentino, mientras se avanza con la modernización del Puerto Buenos Aires. ■

## Opinión



### Jorge Vitti

Consultor en Seguridad Corporativa. Licenciado en Seguridad (IUPFA). Magíster en Inteligencia Estratégica Nacional. (UNLP)

La "Guerra Fría" (1945-1989) ofreció una relativa estabilidad y previsibilidad, dos bloques de poder claramente definidos, una disuasión nuclear mutua, y conflictos de baja intensidad en la periferia. Luego las cosas cambiaron drásticamente, mutando en inestabilidad e incertidumbre, con un gran desarrollo económico y tecnológico, una potencia dominante (EEUU), pero con múltiples conflictos asimétricos. Para definir este nuevo escenario mundial, desde los años 90 se comenzó a utilizar en las fuerzas armadas norteamericanas el acrónimo **VUCA** (1), concepto aplicable hoy a todas las actividades.

## Pandemia y Seguridad del Transporte Automotor de Cargas Nacional e Internacional: Un Entorno VUCA



**V: Volatilidad.** Las situaciones y sus entornos son inestables y cambian con velocidad y facilidad.

**U: Uncertainly, incierto.** Las condiciones son difusas, sin límites claros, tanto en el presente como en el futuro.

**C: Complejo.** Muchas interrelaciones, dificultad para definir causalidad e influencias.

**A: Ambiguo.** Significación dual, difícil de interpretar, potencial de malentendidos.

La Pandemia nos trajo una profundización de estos conceptos, a los que el transporte automotor de cargas, tanto nacional como internacional, no sólo no es ajeno, sino que es uno de los sectores que más lo sufre. La actividad fué incluida como servicio esencial, en el Decreto de Necesidad y Urgencia 297/2020 (2). El aislamiento (a la fecha de esta nota superando los noventa días), trajo una intensa caída de la actividad comercial en general, y la del transporte de cargas como lógica consecuencia. La especialización de la mano de obra hace los reemplazos complicados y los

costos a asumir, mayores. Estos costos también se reflejan en la implementación de los protocolos necesarios e imprescindibles para la continuidad de las actividades, como así también la dificultad de cumplir los compromisos por la ruptura de la cadena de pagos y una situación económica y financiera anterior que no era para nada favorable. No obstante, hasta aquí, nada que no hubiese afectado a otra actividad



esencial. Un escenario a futuro, sin plazos e incierto.

## El falso dilema: Seguridad y Derechos Individuales Versus Pandemia y Miedo al Contagio

Argentina es una república federal, lo que permite a las distintas administraciones provinciales y municipales la realización de controles dentro de la órbita de su jurisdicción, entre los cuales se encuentra la salud pública. Los transportes de carga terrestre, necesariamente atraviesan distintas provincias desde su terminal de origen. Esto es aplicativo tanto para los transportes locales, como también para los internacionales. En este contexto, vienen ocurriendo una serie de graves incidentes, que llevan a un entorno Volátil, Incierto (Uncertainly), Complejo y Ambiguo:

- Robo de cargas transportadas, principalmente alimentos e insumos médicos (3).
- En virtud del ejercicio de sus facultades de control, distintos municipios dispusieron cobrar tarifas adicionales por "servicios de desinfección COVID" locales, sin importar que dicha tarea ya había sido realizada con anterioridad por el operador de transporte. (4) Costos adicionales no previstos.
- Maltrato sufrido por los conductores en distintas jurisdicciones, por considerarlos "vectores de transmisión", pese al detallado cumplimiento de los protocolos de cada empresa. Durante los últimos días, diferentes provincias y municipios del país implementaron un método de fajas en las puertas de los

camiones para encerrar a los choferes en las cabinas de los vehículos durante el tiempo que permanecen en territorio de la jurisdicción que implementa la medida. Bajo amenaza de multas y prisión para el transportista que rompe la faja, estas localidades aseguran que es un método preventivo para evitar contagios de coronavirus. Esta práctica de fajar la puerta de un camión con el chofer dentro es anticonstitucional, y constituye privación ilegítima de la libertad. Está claro que se debe proteger al transportista (trabajador esencial) y no estigmatizarlo, encerrarlo y amenazarlo con 6 meses de prisión si se baja del vehículo porque necesita ir al baño o tiene alguna emergencia.

- Estos maltratos también tuvieron su correlato en agresiones físicas sufridas por camioneros, particularmente en Gral. Madariaga, Pcia de Buenos Aires (5).
- Los reclamos llegaron por varios canales, y el 08 de junio se publicó en Boletín Oficial el "Protocolo Particular Plan de Emergencia COVID-19, para el Transporte Automotor de Cargas Generales y Peligrosas en las Rutas Nacionales", obligatorio para todos los operadores de transporte de cargas nacionales e internacionales. En apretada síntesis, además de todos los aspectos comunes de prevención, establece los "Corredores Seguros Na-

cionales", identificados como las Rutas Nacionales Nros 3; 5; 7; 9; 11; 12; 14; 19; 34; 40 y 188. Además, determina la obligatoriedad de coordinar con autoridades provinciales postas y descansos con estricto cumplimiento de protocolo de distancia social, puestos sanitarios y de seguridad. También se requiere a las provincias arbitren la prohibición de medidas vejatorias, haciendo puntual referencia a la colocación de fajas (6).

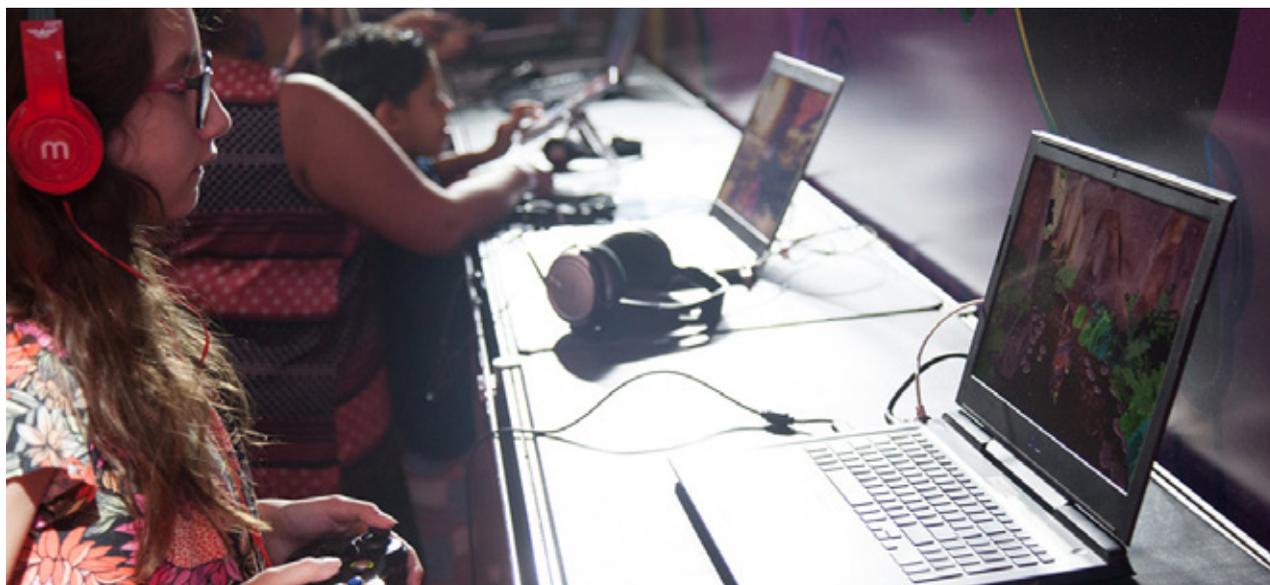
Este Protocolo, resolución conjunta de varios ministerios nacionales y de Dirección de Migraciones, si bien arroja algo de luz sobre el tema, deja supeditado a "coordinaciones y acuerdos con las provincias" la instrumentación. Asimismo, resulta limitado a la jurisdicción nacional, generando incertidumbre en los ámbitos provinciales y municipales fuera del "Corredor Seguro Nacional". En síntesis, un entorno VUCA de manual, poniendo a prueba los más ingeniosos y creativos Planes de Contingencia y Continuidad de Negocio de los operadores. ■

(1) Stiehm, Judith Hicks and Nicholas W. Townsend (2002). *The U.S. Army War College: Military Education in a Democracy*. Temple University Press.  
 (2) <https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/227042/20200320>  
 (3) <https://www.primerpianoonline.com.ar/index.php/2020/04/17/recuperan-en-un-galpon-de-mataderos-10-000-insumos-medicos-robados-por-piratas-del-asfalto-en-las-flores/>  
 (4) <https://www.xn--lamaanaonline-4kb.com.ar/noticia/39897/la-municipalidad-de-clorinda-cobra-mil-pesos-a-los-camiones-de-carga-internacional-para-desinfectarlos/>  
 (5) <https://lapais.com.ar/argentina/1795843-policias-golpearon-a-un-camionero-que-esquiva-un-control-en-general-madariaga/>  
 (6) <https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/230540/20200611>

## Videojuegos

# Los videojuegos argentinos representaron al país en el mayor festival del sector en América Latina

PyMEs de Córdoba, Santa Fe y Ciudad de Buenos Aires asistieron a Big Festival 2020 de forma virtual. Con la coordinación de la Agencia Argentina de Inversiones y Comercio Internacional, se vincularon con potenciales socios comerciales de los mercados más destacados y expusieron sobre los videojuegos argentinos en el mundo.



La Agencia Argentina de Inversiones y Comercio Internacional (AAICI), dependiente de la Cancillería Argentina, acompañó a 11 empresas argentinas desarrolladoras de contenidos digitales y videojuegos a un encuentro clave del sector, Big Festival Digital, llevado a cabo del 22 al 26 de junio pasado.

Big Festival es el mayor foro de negocios de América Latina, y por primera vez se realizó en modalidad

virtual debido a la nueva realidad que impone la pandemia por COVID-19. Durante el encuentro se dieron conferencias y workshops, permitiendo a los empresarios argentinos vincularse con muchos de los actores relevantes del sector, especialmente de mercados como Estados Unidos, Alemania, Japón, Reino Unido, Canadá y España.

Contó además con un panel argentino conformado



por destacados profesionales miembros de ADVA, que expusieron sobre la creación de contenido original e innovador con productos pensados para una audiencia global, compartieron su experiencia de apertura de nuevos mercados y nichos, y los desafíos que enfrentaron en el proceso. La sesión estuvo a cargo de Mariano Obeid, secretario en ADVA y director de Killabunnies, Martín Spinetto, creador y CEO de Widow Games, y Pablo Mayer, CEO de The Other Guys, que fueron moderados por un representante del Consulado Argentino en San Pablo, Brasil.

En esta edición, nuestro país tuvo la oportunidad de presentar el ecosistema local de videojuegos con la participación de las empresas 3OGS, de Córdoba; OneEyeAnt, de Santa Fe; y Cosmic Brew Studios, Error

404 Game Studios, Ingames, Purple Tree, Red Wolves, Sandstorm Interactive, Tlön Industries y Widow Games y Terra Localizations, de la Ciudad de Buenos Aires.

Cabe destacar que los videojuegos del país han sido reconocidos en ediciones anteriores del festival, con distinciones tales como mejor videojuego de América Latina y el juego más innovador y creativo, demostrando así el liderazgo argentino a nivel regional.

La AAICI y la Cancillería Argentina siguen trabajando para sumar herramientas a su plan de promoción de negocios internacionales que permitan continuar impulsando la internacionalización de las PyMEs argentinas, con el objetivo de garantizar el acompañamiento a las empresas en su desarrollo exportador y en la generación de nuevos vínculos comerciales. ■

China

# Argentina por primera vez en la historia exporta limones a China

El Protocolo firmado en diciembre de 2019, entre el ministro Bastera y el viceministro de la Administración General de Aduana, LI Guo, abrió el mercado chino a este cítrico nacional.



El Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Nación informó que se realizó el primer envío de 24 toneladas de limones frescos a la República Popular China de origen tucumano, luego de dar cumplimiento a los requisitos fitosanitarios acordados entre ambos países, fiscalizado por el Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria (Senasa). El total de envíos proyectados para este año es de 130 toneladas.

por lo que es más que un orgullo haber podido concretarlo”, dijo el presidente del Senasa, Carlos Paz. Por su parte, el ministro de Desarrollo Productivo de Tucumán, Juan Luis Fernández, expresó: “Es una alegría que podamos entrar en un nuevo mercado, que podamos mostrar al mundo lo que Argentina produce, en este caso que produce Tucumán”. En la oportunidad, las autoridades saludaron a los ex-

“Gracias a todos los que formaron parte de este proceso, para que el sector esté presente con un producto regional, representativo de nuestro país y que nos permite hoy llegar al mercado chino para seguir mostrando al mundo la calidad con la que producimos, más en el contexto actual de pandemia que exigen mayores esfuerzos de todos, productores y Estado”, señaló el titular de la cartera agropecuaria nacional, Luis Bastera.

El Ministro participó de los preparativos del envío a través de una videoconferencia junto al titular del Senasa, Carlos Paz, y el ministro de Desarrollo Productivo de Tucumán, Juan Luis Fernández.

“Este primer envío implicó la negociación de muchos años, casi 20 años,



portadores y a los inspectores del Senasa que fiscalizaron el tratamiento de frío del cargamento realizado en la empresa "Almacén de frío", ubicado en la localidad bonaerense de Carlos Spegazzini, partido de Ezeiza. Uno de los requisitos acordados entre la Argentina y China es que los limones viajen con un tratamiento de frío (entre 2 y 3 grados) en tránsito durante la travesía para prevenir la mosca de los frutos. La carga, un contenedor con 24 pallets y un peso de 24 toneladas de limón, partió del puerto de Buenos Aires a bordo del buque Maersk Labrea el 30 de junio con destino al puerto chino de Hong Kong. La empresa encargada de este primer embarque, tiene previsto realizar 4 ó 5 nuevas remesas de limones frescos a China totalizando unas 130 toneladas. "Este es el primer envío a China de limones bajo este nuevo protocolo, cumpliendo con todos los requisitos del plan de trabajo firmado con China como, por

ejemplo: que los productores y los empaques estén inscriptos; que cumplan con todas las medidas fitosanitarias establecidas con controles en campo, en empaques y en certificación", explicó el director de Comercio Exterior Vegetal del Senasa, Martín Delucis. Antes de iniciar esta exportación, además, se envió a la autoridad China - que lo aprobó y publicó en su página web - el listado de unidades productoras, de productores, de empaques y de inspectores habilitados para iniciar el tratamiento de frío. El protocolo firmado en diciembre de 2019 abrió el mercado chino a todos los cítricos de la Argentina. Hasta la campaña pasada solo se exportaban cítricos dulces. Ahora se incorporó el limón. ■

## Opinión



# Contratos y Coronavirus

## Dra. Verónica Sonia Iesu

Abogada ítalo argentina, especialista en Derecho Empresarial y Marítimo. Consultora Mercuria Unione.  
www.mercuriaunione.com

Reflexiones y recomendaciones en relación con posibles incumplimientos derivados de relaciones civiles y comerciales preexistentes a la pandemia. El impacto en el Derecho Laboral.

Hoy en día, el mundo entero se ve afectado por una emergencia sanitaria sin precedentes a causa del Coronavirus COVID-19, que fue declarado pandemia por la O.M.S. el pasado 11 de marzo. La falta de precedentes sobre un hecho de tal envergadura hace que las decisiones a tomar sean muy difíciles. Desde la Justicia, resulta difícil encontrar

precedentes jurisprudenciales sobre hechos de este tipo que sirvan para saber cómo se actuó o resolvió en situaciones similares. Ustedes recordarán la crisis nacional del 2001, que sin dudas se trató de una crisis muy grave que sufrió el país, y que tuvo efectos devastadores para muchos sectores. Pero ni siquiera esa crisis se parece a la que estamos viviendo que tiene además un impacto global. Por otro lado, y más allá de la gravísima crisis sanitaria que estamos transitando, hay otro aspecto que cada vez resuena más y es la así denominada "pandemia económica", esto es la crisis de la empresa ante la inevitable caída de ventas o corte de la cadena de pagos y la imposibilidad del empleador de afrontar sueldos, cargas sociales y aportes.

En todo este contexto de debacle económica, de crisis sanitaria y social, miles de contratos de distinto tipo se verán afectados. De hecho, esta crisis excede en ciertos casos los riesgos empresarios asumidos. Hay decisiones que tomar en base a obligaciones que fueron asumidas voluntariamente por las partes y es

muy probable que la solución perfecta no exista, y habría que buscar la solución que haga perder menos a ambas partes.

Lo que me animo a decir, preliminarmente, es que resulta sumamente relevante apelar a la creatividad a la hora de analizar cada caso concreto. La **buena fe** deberá ser la protagonista en las negociaciones y conflictos que la pandemia podría generar. Es por ello que **todos los operadores de Derecho debemos estar preparados para soluciones que eviten la ruptura de los contratos, como así también, litigios interminables que podrían incidir negativamente en futuros negocios o vínculos jurídicos.**

El Derecho Contractual tiene como misión, en este caso, la reconstrucción del contrato.

Esta reconstrucción nos lleva a reparar los institutos previstos por nuestro **Código Civil y Comercial de la Nación** (en adelante CCCN) que a lo largo de su articulado nos brinda herramientas para poder lidiar con los efectos de esta impensada crisis en la vida de los contratos.



## Contratos y obligaciones Covid-19

Como es de público conocimiento, el brote del Coronavirus COVID-19, la pandemia que este generó y el conjunto normativo dictado en consecuencia, trastocaron el normal desarrollo de las actividades económicas y productivas, lo cual provocó una imposibilidad o gran dificultad en el cumplimiento de distintas prestaciones, traducido esto último en un manifiesto desequilibrio en esas prestaciones, tornándola más onerosas para una de las partes. Será fundamental también demostrar la relación de causalidad, es decir, la relación de causa-efecto, entre la pandemia y el incumplimiento.

### Algunas premisas básicas para tener en cuenta:

Hay que analizar **lo acordado por las partes en cada contrato** (el art. 1545 CCCN regula el principio de *pacta sunt servanda*, que significa que hay

que atenerse a la palabra empeñada), **obrando de buena fe**, ambas partes de la relación: deudor y acreedor (art. 9: "Los derechos deben ser ejercidos de buena fe"; "Deudor y acreedor deben obrar con cuidado, previsión ...", art. 729 CCCN: "Los contratos deben celebrarse, interpretarse y ejecutarse de buena fe), **quienes además deberán abstenerse de abusar de su derecho o de la posición dominante de la que gocen** (art. 10 CCCN: "...La ley no ampara el ejercicio abusivo de los derechos. Se considera tal el que contraría los fines del ordenamiento jurídico o el que excede los límites impuestos por la buena fe, la moral y las buenas costumbres..." y art. 988 CCCN que condena a las cláusulas abusivas que impliquen renuncia de derechos, entre otras...), **analizar relación de causa-efecto, entre la pandemia y el incumplimiento**; y recién entonces, intentar una **renegociación entre las partes, y si estas no lo logran, habrá que**

**acudir a la revisión** judicial para obtener su re-adecuación o reparación, según corresponda.

### Existen diferentes herramientas que el ordenamiento jurídico nos da:

#### • CASO FORTUITO O FUERZA MAYOR

El CCCN menciona a tales términos como sinónimos y les otorga idénticas consecuencias jurídicas (Art. 1730 CCCN) Tanto el caso fortuito como la fuerza mayor eximen de responsabilidad, salvo disposición en contrario. Es el hecho imprevisible y siendo previsible es inevitable y se constituye en la verdadera causa de los daños sufridos por la víctima, ya sea que se trate de un hecho de la naturaleza (La pandemia) o de acciones humanas (hecho del príncipe, como los decretos dictados por el gobierno) ajenas a las partes y que éstas no pueden impedir. El COVID19, y el impacto de las medidas tomadas para contenerlo, son sin dudas hechos

que no han sido previstos y en el caso de haber podido ser previstos, no han podido ser evitados.

Cuando el caso fortuito/fuerza mayor **es definitivo**, su ocurrencia exime de responsabilidad al deudor de la obligación y prevé la extinción de la obligación, excepto disposición en contrario. Cuando la imposibilidad de cumplimiento por caso fortuito/fuerza mayor **es temporaria**, tendrá efecto extintivo sólo si el plazo es esencial o cuando su duración frustra el interés del acreedor de modo irreversible. La parte que intenta valerse de la fuerza mayor deberá acreditar en forma clara y concreta de qué manera la pandemia o las regulaciones gubernamentales afectan totalmente la posibilidad de cumplimiento de sus obligaciones contractuales.

Pero, conforme refiere el art 1733 CCCN, el eximente de responsabilidad generado por el caso fortuito no funcionará si se hubiera acordado expresamente que no se podrán invocar tales eventos, o la ley simplemente no lo permite para el caso; tampoco si quien lo invoca ya se encontraba en mora (y ésta tiene relación con los hechos). Lo mismo si ello fue una derivación de su propia culpa o si tales "...constituyeran una contingencia propia del riesgo de la cosa o la actividad..."

**Ejemplo:** Si bien el contratista no debe indemnizar por los daños derivados de la paralización de la obra, tampoco puede exigir el precio por aquellos servicios que no ha ejecutado, aunque sí tendrá derecho al precio de aquellos que ya haya ejecutado y no se encuentren liquidados. Salvo que la imposibilidad de cumplimiento por el caso fortuito fuera temporaria, en cuyo caso puede suspender el cumplimiento hasta que cese. Si el incumplimiento es grave o de cumplimiento esencial, cualquiera de las partes tendrá el derecho a poner término al contrato, por ejemplo, en el caso de aquel contratista contratado para hacer una estructura para un evento que no podrá realizarse por la pandemia.

#### • FRUSTRACIÓN DE LA FINALIDAD

El CCCN (Art. 1090 CCCN) incorpora la frustración de la causa fin del contrato como un supuesto de ineficacia contractual. La mencionada figura legal, consiste en que, si bien existe un contrato perfectamente válido y existente, por circunstancias extraordinarias sobrevinientes y sin culpa de las partes, este pierde la utilidad que las mismas tuvieron a la vista al momento de celebrarlo, supera el riesgo asumido por la parte afectada. En otras palabras, atendido el cambio de circunstancias, la realización del fin original del contrato pierde sentido para el acreedor de la obligación. El ejemplo clásico de la frustración del fin nos da la jurisprudencia inglesa en el caso del alquiler del balcón para ver el desfile de coronación, evento que se suspende por enfermedad del rey. Aquí, el contrato se puede cumplir, se puede usar el balcón y, como contrapartida pagar la renta, pero el negocio ha perdido su razón de ser. Otros ejemplos se encuentran en el caso de un importador que ha adquirido mercaderías respecto de las que -después de celebrar el contrato, pero antes de su entrega- se haya declarado la imposibilidad de comercializarlas. Otro caso sería el de un contrato de construcción que se ha prohibido (por una circunstancia sobreviniente ajena a las partes) construir en determinada zona, y pudiendo cumplirse el mismo, carece de interés para el contratista construir en un lugar diferente al pactado.

El CCCN autoriza a la parte perjudicada a resolver el contrato si la frustración obedece a una alteración de carácter extraordinario de las circunstancias existentes al tiempo de su celebración, ajena a las partes y que supera el riesgo asumido por la parte afectada. Si la frustración de la finalidad es temporaria, hay derecho a resolución sólo si se impide el cumplimiento oportuno de una obligación cuyo tiempo de ejecución es esencial.

#### • IMPREVISIÓN

En este caso la obligación puede cumplirse pese a la existencia de un hecho imprevisible e inevitable ajeno a las partes o al riesgo asumido por ellas, por lo que deberá analizarse si la prestación se torna excesivamente onerosa para una de las partes, lo que torna sumamente dificultoso el cumplimiento, lo cual el CCCN define como "teoría de la imprevisión" (art. 1091 CCCN). En ese caso, el deudor cuya prestación se ha vuelto excesivamente onerosa, puede solicitar judicial o extrajudicialmente la resolución total o parcial del contrato o su adecuación (reajuste). En este caso, a diferencia del caso fortuito, no existe imposibilidad de cumplimiento, sino dificultad, tornándose dicho cumplimiento excesivamente oneroso para una de las partes.

En el año 2001 se hizo uso de la herramienta jurídica de la Teoría de la imprevisión y los tribunales establecieron "**la teoría del esfuerzo compartido**", la cuál se dio en un contexto muy distinto, ya que se trató de una crisis económica local y no de una crisis sanitaria mundial, en el marco de la pesificación de los contratos pactados en dólares del año 2001. En el contexto de una de las mayores crisis económicas de la Argentina, los tribunales aplicaron esta teoría a fin de distribuir equitativamente entre acreedores y deudores las consecuencias nocivas de la crisis (se distribuyó por mitades el sacrificio de las partes). Es decir, la jurisprudencia ha interpretado que hay ciertas circunstancias extraordinarias que al afectar a ambas partes y en forma tan amplia, no se puede solo tener en cuenta los intereses de una o de la otra, sino que ambas deben sopesar las consecuencias en vistas de la buena fe y la razonabilidad de los contratos. Aun no se sabe cuál será el criterio que utilizará la jurisprudencia en el caso de la actual crisis del coronavirus, pero creemos que la buena fe y la razonabilidad en la ejecución de los

contratos, no deberían ser dejados de lado al analizarse el cumplimiento en la ejecución de los contratos de locación comercial.

**• SUSPENSIÓN DEL CUMPLIMIENTO Y TUTELA PREVENTIVA**

El CCCN incorpora otra solución que podrían aplicarse en el escenario de pandemia actual (art. 1031 una de las partes suspende el cumplimiento hasta que la otra cumpla u ofrezca cumplir y el art. 1032 CCCN, tutela preventiva, una parte puede suspender su cumplimiento si hay amenaza que la otra parte no cumplirá). Los hechos que dan lugar a un caso fortuito o fuerza mayor podrían ser los causantes del menoscabo en la aptitud para cumplir de una de las partes, en cuyo caso la otra parte podrá suspender su propio cumplimiento. Lo que se pretende es que el vínculo contractual perdure hasta que tales hechos desaparezcan, por ende,

esta figura jurídica también podría ser aplicable en el contexto actual.

**Situaciones especiales contratos más usuales**

**• CONTRATO DE LOCACIÓN**

El CCCN prevé en los artículos 955 y 956 la posibilidad de terminación de un contrato por imposibilidad definitiva o temporal de cumplimiento provocada por una causa de fuerza mayor. Quedaría en la parte afectada demostrar que la pandemia lo ha afectado de tal manera que se encuentra en la imposibilidad (ya sea de manera temporaria o definitiva) de cumplir con sus obligaciones contractuales.

Si es de modo definitivo también el art. 1090 CCCN, prevé la frustración definitiva de la finalidad del contrato y autoriza a la parte perjudicada a resolver en contrato.

Si la frustración de la finalidad es tem-

poraria, hay derecho a resolución sólo si se impide el cumplimiento oportuno de una obligación cuyo tiempo de ejecución es esencial. Habría que demostrar si en este caso el período de cuarentena transcurrido ha sido esencial para la ejecución del contrato de locación.

El art. 1090 del CCCN está relacionado con la norma específica en materia de contratos de locación prevista en el art. 1203 CCCN que dice lo siguiente: "Frustración del uso o goce de la cosa. Si por caso fortuito o fuerza mayor, el locatario se ve impedido de usar o gozar de la cosa, o ésta no puede servir para el objeto de la convención, puede pedir la rescisión del contrato, o la cesación del pago del precio por el tiempo que no pueda usar o gozar de la cosa. Si el caso fortuito no afecta a la cosa misma, sus obligaciones continúan como antes". Por ejemplo: es diferente en el caso de los contratos de vivienda y los contratos comerciales.



# Romavi

## International Shipping

Representante exclusivo de Astilleros Rio Santiago en Estados Unidos y Europa



### Créditos blandos:

- para financiar reparaciones navales a 5 años de plazo.
- para financiar construcciones de buques de pequeño y mediano porte, barcasas y remolcadores.
- destinados a la producción y Obras civiles para ampliaciones industriales.
- para financiar la provisión de insumos y/o Maquinarias.
- Seguros especializados para pruebas de mar.

### Romavi International Corp.

11077 Biscayne Blvd. PH-10 | Miami | FL 33161  
+1 305 374 3188  
romavi@aol.com  
www.romaviinternationalshipping.com

### Romavi International Corp. Argentina

Richard Leslie Ramsay  
📞 +54 9 11 5181 8901  
✉ richardleslieramsay@gmail.com



Si el locatario pudiera usar una cosa, pero no percibir los frutos que por causa del contrato de locación le hubieran correspondido, queda habilitado a pedir la suspensión del contrato si dicha circunstancia pudiera considerarse como frustratoria del fin contractual previsto.

#### • DEUDAS DE TARJETA DE CRÉDITO

En caso de que no puedan pagar el total de tu tarjeta, los saldos impagos de resumen con vencimiento del 13 al 30 de abril, se refinancian automáticamente según la norma 6964 del B.C.R.A. en el plazo de doce meses. Durante los 3 primeros meses no se pagará la cuota y luego serán nueve cuotas mensuales consecutivas a una T.N.A. (Tasa Nominal Anual) del 43%. (Por ej. saldo impago de \$1.000, se debitarán 9 cuotas promedio de \$151).

#### • HIPOTECAS - CONGELAMIENTO DEL VALOR DE LAS CUOTAS

Se estableció con fecha el Decreto del 29/03/20 el congelamiento del valor de las cuotas hasta el día 30 de septiembre del año en curso, de los

créditos hipotecarios que recaigan sobre inmuebles destinados a vivienda única y que se encuentren ocupados con el referido destino por la parte deudora o quienes la sucedan a título singular o universal. Las deudas o diferencias en los pagos que pudieren generarse desde la fecha de entrada en vigencia del presente decreto y hasta el 30 de septiembre del año en curso, originadas en la falta de pago, en pagos realizados fuera de los plazos contractuales pactados, o en pagos parciales, podrán abonarse en, al menos, tres cuotas mensuales, iguales y consecutivas. Podrán aplicarse intereses compensatorios, los que no podrán exceder la tasa de interés para plazos fijos en pesos a treinta días, que paga el Banco de la Nación Argentina, pero no podrán aplicarse intereses moratorios, punitivos ni ninguna otra penalidad.

#### • SERVICIOS

El decreto 311/20 de Emergencia Sanitaria suspende los cortes de los servicios públicos por falta de pago a raíz de la crisis generada por el coronavirus. Asimismo, el decreto 543/2020 prorroga

el plazo establecido en el aquel decreto por el plazo de ciento ochenta días. La medida alcanza a los servicios de energía eléctrica, gas natural por redes, agua corriente, telefonía fija, telefonía móvil, internet y televisión por cable, espectro radioeléctrico y satélite. El artículo 3 contempla a los beneficiarios de la Asignación Universal por Hijo y la Asignación por Embarazo, beneficiarios de pensiones no contributivas que perciban ingresos mensuales brutos no superiores a dos salarios mínimos (33.750 pesos), inscriptos en el monotributo social, jubilados, pensionados y trabajadores que perciban una remuneración bruta menor o igual a dos salarios mínimos, monotributistas inscriptos en las categorías cuyo ingreso anual mensualizado no supere dos salarios mínimos, beneficiarios del seguro de desempleo, electrodependientes, usuarios incorporados al Régimen Especial de Seguridad Social para Empleados de Casas Particulares y exentos en el pago del A.B.L. o tributos locales de igual naturaleza.

El decreto contempla también entre los beneficiados a micro, pequeñas y medianas empresas, cooperativas de trabajo, empresas recuperadas inscriptas en el Instituto Nacional de Economía Social, instituciones de salud públicas y privadas y entidades de bien público que contribuyan a la elaboración y distribución de alimentos. En todos los casos se aclara que las empresas e instituciones deben haber sido afectadas por la crisis, según lo establezca la reglamentación.

La norma establece que las empresas no podrán suspenderle ni cortarles el servicio a los usuarios por mora o falta de pago de hasta tres facturas consecutivas o alternativas, con vencimientos desde el 1 de marzo. En el caso de los servicios de telefonía fija o móvil, internet y televisión paga se aclara que las empresas prestatarias "quedarán obligadas a mantener un servicio reducido, conforme se establezca en la reglamentación". La obligación de no cortar a aquellos que no hayan pagado las tres facturas regirá por un plazo de ciento

ochenta días.

**Si un usuario o empresa no está contemplado en el decreto y no puede pagar**, el artículo 4 establece que el Ministerio de Desarrollo Productivo podrá incorporar a otros beneficiarios *“siempre que su capacidad de pago resulte sensiblemente afectada por la situación de emergencia sanitaria y las consecuencias que de ella se deriven”*. *“La merma en la capacidad de pago deberá ser definida y acreditada de acuerdo con lo que establezca la reglamentación”*.

### Compraventa internacional de mercaderías

Los contratos de comercio internacional suelen contener una cláusula de fuerza mayor que rescinde el contrato o excusa a las partes del cumplimiento de sus obligaciones cuando ocurre un evento extraordinario que está fuera del control de cualquiera de las partes.

Asimismo, los eventos extraordinarios que suelen estar detallados en la mencionada cláusula tales como la cuarentena, las restricciones de entrada y salida, restricción de gobernantes o personas, epidemias, etc.

Para activar la cláusula, resulta necesario que las circunstancias sean relevantes. Mencionamos a título de ejemplo el hecho de que un puerto está cerrado o la carga no puede llegar al puerto por restricciones o interrupciones del transporte, o una epidemia.

**El Consejo de China para la Promoción del Comercio Internacional** (acreditado por el Ministerio de Comercio de China) emite, previa solicitud, **certificados de fuerza mayor** a las empresas en China si sus negocios con socios en el extranjero se han visto afectados por el brote del virus.

Si una parte puede confiar en dichos certificados, para declarar la fuerza mayor será necesario análisis cuidadoso de los hechos y la redacción de la cláusula de fuerza mayor.

Es sumamente importante verificar si las empresas se han visto realmente afectadas gravemente y si no han podido cumplir con sus obligaciones contractuales.

Si el contrato o flete no contiene una cláusula de fuerza mayor podemos apelar a la Doctrina de la Frustración de la Finalidad. En este sentido, el evento tiene que ser muy serio y significativo (el retraso prolongado o indefinido) y el contrato o el flete imposible de realizar, sin culpa de ninguna de las partes. El contrato, como consecuencia de ello, se rescinde automáticamente.

### Cláusula de enfermedades infecciosas o contagiosas de BIMCO

Se lanzó en 2015 en respuesta al brote del virus del ébola en África occidental y prevé los derechos y obligaciones de las partes cuando un buque se encuentra con el brote o las consecuencias de una enfermedad.

Es importante resaltar que dicha cláusula solo surtirá efecto al inicio de una enfermedad extrema y no en relación a virus más comunes o generalizados.

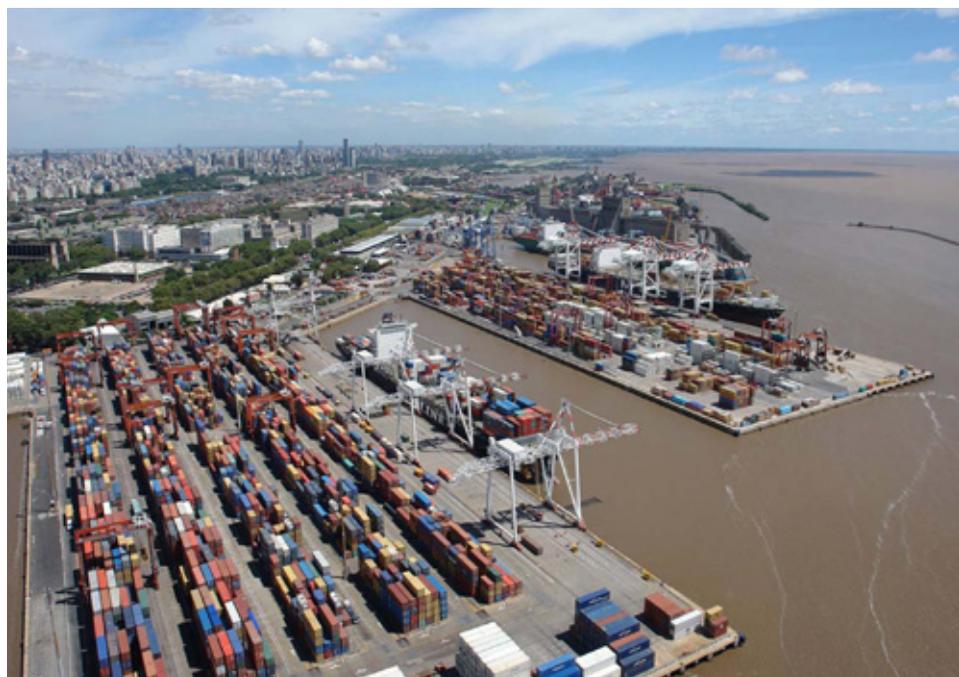
Es importante incluir en los nuevos contratos la cláusula de fuerza mayor y las cláusulas BIMCO.

### Restricciones y demoras impuestas por el aislamiento social preventivo y obligatorio y la ralentización del flujo de la cadena del Comercio Exterior

Las ausencias en puestos laborales, afecta el funcionamiento normal de las operaciones de comercio exterior perjudicando el normal procedimiento en la liberación de cargas de importación y la devolución de los contenedores.

En más de una oportunidad, no se llegó a cumplir con los plazos de devolución de los equipos, por lo que los importadores debieron soportar las penalidades económicas.

Es importante que los importadores se asesoren legalmente para verificar si en su caso pueden solicitar a las compañías marítimas la liberación o sensible reducción de costos diarios por el periodo que dure la cuarentena oficial y de esa forma evitar las pérdidas económicas causadas ante el aumento en tiempos operativos y extra costos.



## La normativa laboral de emergencia

### Consideraciones preliminares

En materia laboral se han dictado diferentes normas con el fin de reglamentar en el ámbito del trabajo, las disposiciones nacionales relativas a las restricciones y medidas de prevención para evitar la propagación del COVID-19.

Varias resoluciones del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, que habían sido dictadas de manera previa al aislamiento, conservan relevancia hoy solo por las remisiones que hacen a ellas otras resoluciones posteriores.

### La dispensa de la obligación de asistir al lugar de trabajo:

El alcance del aislamiento social preventivo y obligatorio dispuesto por el decreto 297/2020, y sus varias prórrogas, se encuentra reglamentado principalmente a través de la Resolución 279/2020 del MTESS (que derogó a la Resolución 219/2020 del MTESS), publicada en el B.O. el 1 de abril de 2020.

Con relación a los trabajadores alcanzados por el aislamiento social preventivo y obligatorio, rige la dispensa del deber de asistencia al lugar de trabajo. Dicha dispensa no afecta el derecho de los trabajadores al cobro de su remuneración. Cuando las tareas del trabajador u otras análogas puedan ser realizadas desde el lugar de aislamiento, los empleados deberán, en el marco de la buena fe contractual, acordar con su empleador las condiciones en que serán realizadas.

Estas disposiciones se hicieron extensivas a quienes trabajan como locadores de servicios, becarios, pasantías, etc.

Los empleadores deberán informar a la A.R.T. la nómina de trabajadores afectados al teletrabajo (apellido, nombre y C.U.I.L.), la frecuencia de

las tareas (cantidad de días y horas por semana) y el domicilio donde se desempeñarán. La Resolución 1552 de la S.R.T. sobre teletrabajo, del día 8 de noviembre de 2012, no resulta aplicable a estos supuestos de excepción previstos en el marco de la emergencia sanitaria.

### ✓ Trabajadores considerados esenciales

Aquellos que presten servicios en las actividades exceptuadas del cumplimiento del aislamiento social preventivo y obligatorio y de la prohibición de circular.

#### • Casos dispensados de asistir al lugar de trabajo:

**a.** Los “casos sospechosos”, es decir, personas que presentan fiebre y uno o más síntomas respiratorios, como tos, dolor de garganta o dificultad respiratoria; y también quien en los últimos días tenga historial de viaje a “zonas afectadas” o haya estado en contacto con casos confirmados o probables de COVID-19.

**b.** Los contactos estrechos con los “casos sospechosos” o con quienes posean confirmación médica de haber contraído el COVID-19.

**c.** Las mujeres embarazadas.

**d.** Aquellas personas incluidas en los grupos de riesgo, según el artículo 7 de la Resolución 207/2020 del MTESS, ampliado por la Resolución 627/2020 del Ministerio de Salud (B.O. 20/03/2020). Esto es, quienes padecen enfermedades respiratorias crónicas, como enfermedad pulmonar obstructiva crónica (EPOC), enfisema congénito, displasia broncopulmonar, bronquiectasias, fibrosis quística y asma moderada o severa; enfermedades cardíacas, como insuficiencia cardíaca, enfermedad coronaria, valvulopatías y cardiopatías congénitas; inmunodeficiencias; y diabéticos, personas con insuficien-

cia renal crónica en diálisis o con expectativas de ingresar a diálisis en los siguientes seis meses; personas con inmunodeficiencias: congénita, asplenia funcional o anatómica (incluida anemia drepanocítica) y desnutrición grave; VIH, dependiendo del status (< de 350 CD4 o con carga viral detectable); personas con medicación inmunosupresora o corticoides en altas dosis (mayor a 2 mg/kg/día de metilprednisona o más de 20 mg/día o su equivalente por más de 14 días); pacientes oncológicos y trasplantados: con enfermedad oncohematológica hasta seis meses posteriores a la remisión completa, con tumor de órgano sólido en tratamiento, trasplantados de órganos sólidos o de precursores hematopoyéticos y personas con certificado único de discapacidad.

La Resolución 627/2020 del Ministerio de Salud (B.O. 20/03/2020) estableció un deber de confidencialidad especial, por medio del cual el personal médico podrá prescribir la abstención a concurrir al lugar de trabajo con la sola mención de que los trabajadores se encuentran comprendidos entre los “grupos de riesgo”, sin informar cuál es la condición médica que lo amerita (art. 7). Las embarazadas y las personas incluidas en los grupos de riesgo definidos por la autoridad sanitaria nacional no podrán ser declaradas esenciales.

### La recomendación de implementar políticas de teletrabajo

La Resolución 207/2020 del MTESS (B.O. 17/03/2020) recomienda a los empleadores que disminuyan la presencia de los trabajadores en el establecimiento a aquellas personas indispensables para el adecuado funcionamiento de la empresa, adoptando a tal fin las medidas necesarias para la implementación de la modalidad de trabajo a distancia. Esa recomendación continúa vigen-



te para las actividades consideradas esenciales.

Se entiende por teletrabajo a la realización de actos, ejecución de obras o prestación de servicios realizado total o parcialmente en el domicilio del trabajador o en lugares distintos del establecimiento o los establecimientos del empleador, mediante la utilización de todo tipo de Tecnología de la Información y de las Comunicaciones.

En relación con los trabajadores que se desempeñen bajo la modalidad de teletrabajo que el empleador deberá notificar a la Aseguradora de Riesgos del Trabajo (A.R.T.) a la que estuviera afiliado, la localización de los teletrabajadores, según el siguiente detalle: -Lista de trabajadores (apellido, nombres y C.U.I.L.); -Lugar y frecuencia de teletrabajo (cantidad de días a la semana); -Posición o tareas asignadas a los trabajadores (administrativas, ventas, otras).

Nuestro país no cuenta aún con un instrumento jurídico que regule esta temática. Los avances tecnológicos,

sumado a la pandemia que atravesamos a nivel mundial, han traído numerosos cambios en la forma de organizar al trabajo, haciendo necesario que se legisle sobre la materia. En nuestro país había cobrado impulso durante la pandemia de la Gripe A, existiendo proyectos de ley para regular el teletrabajo. Sin embargo, nuestra ley vigente no es suficiente para regular este fenómeno que crece día a día.

De todas formas, podría resultar conveniente que cada empresa genere una especie de legislación interna en que estén claras la estrategia y las reglas del home office.

**Ejercicio del ius variandi**

La facultad de reorganización de la jornada de trabajo ejercida a efectos de garantizar la continuidad de los servicios esenciales es considerada un ejercicio razonable del “ius variandi” cuando dicha facultad sea ejercida a efectos de garantizar la continuidad de la producción en condiciones adecuadas de salubridad en consonancia con los proto-

colos establecidos por la autoridad sanitaria.

**Casos confirmados de COVID-19**

El principal responsable de velar por la seguridad psicofísica de los trabajadores es el empleador, conforme lo normado por el art. 75 de la L.C.T. Esto se reafirma en el decreto 297/2020 en cuanto expresa que, en todos los casos, los empleadores deberán garantizar las condiciones de higiene y seguridad establecidas por el Ministerio de Salud para preservar la salud de los trabajadores.

Con fecha 21 de mayo de 2020, se aprobó el “Protocolo S.R.T. para la Prevención del COVID-19 - Recomendaciones y sugerencias”, en el marco de la emergencia pública sanitaria dispuesta por el decreto 260 del 12/03/2020, en virtud de la pandemia declarada por la O.M.S. respecto del virus COVID-19.

En el caso que un empleado “esencial” se infecte con el virus, se presume que se trata de una

enfermedad profesional. En virtud del decreto 367/2020, las A.R.T. no podrán rechazar la cobertura y deberán otorgar de inmediato las prestaciones de ley.

El decreto establece la actuación originaria de la Comisión Médica Central para la determinación definitiva del carácter profesional de COVID-19 en cada caso concreto y la inversión de la carga de la prueba a favor del trabajador cuando se constate la existencia de un número relevante de casos en el mismo establecimiento. Estas disposiciones regirán mientras se encuentre vigente el aislamiento social preventivo y obligatorio.

En el caso de los trabajadores de la salud, el decreto establece una presunción mayor, que prácticamente equipara la enfermedad COVID-19 a las enfermedades profesionales listadas. Para estos trabajadores la presunción regirá hasta los sesenta días posteriores a la finalización de la emergencia pública en materia sanitaria.

En cambio, si se confirma que un trabajador no exceptuado del aislamiento social preventivo y obligatorio se encuentra efectivamente infectado con el virus, el caso se encontraría enmarcado por el régimen general de enfermedad inculpable (arts. 208 a 213 de la L.C.T.), bajo el cual el trabajador tiene derecho a una licencia paga por tres meses si su antigüedad es menor a cinco años, o por seis meses si su antigüedad es superior. La licencia se duplica si el trabajador tiene cargas de familia.

Si el empleador despidiese al trabajador durante el plazo de las interrupciones pagas por enfermedad inculpable, deberá abonar, además de las indemnizaciones por despido injustificado, los salarios correspondientes a todo el tiempo que faltare para el vencimiento de la licencia.

El empleador tiene la potestad de

ejercer un control médico, a lo que se suma la obligación de los empleadores y los trabajadores de reportar el caso ante la autoridad sanitaria nacional.

De conformidad con la Resolución 202/2020 del MTESS, los empleadores y los trabajadores deberán reportar ante la autoridad sanitaria nacional toda situación que encuadre en el art. 7 del decreto 260/2020 ("casos sospechosos", quien en los últimos días tenga historial de viaje a "zonas afectadas" o haya estado en contacto con casos confirmados o probables de COVID-19, contactos estrechos con los "casos sospechosos" o con quienes posean confirmación médica de haber contraído COVID-19).

#### **Suspensión sin goce de haberes y despidos - Prohibición**

El decreto 329/2020 prohibió los despidos sin justa causa y los despidos y suspensiones por las causales de falta o disminución de trabajo y fuerza mayor por el plazo de sesenta días, desde el 31 de marzo de 2020. Dicha medida fue prorrogada por el decreto 487/2020 (B.O. 18/05/2020) por sesenta días, contados a partir del vencimiento del plazo establecido por el decreto 329/2020.

Los despidos y las suspensiones que se produzcan durante la prohibición no producirán efecto alguno, manteniéndose vigentes las relaciones laborales existentes y sus condiciones actuales.

Asimismo, y muy recientemente, entró en vigor el decreto 528/2020 del 9/6/2020. El mismo **amplía por ciento ochenta días la emergencia pública en materia ocupacional declarada por el Decreto Nro. 34 del 13/12/2019**. Asimismo establece que ante la hipótesis de un despido sin justa causa, el trabajador tendrá derecho a percibir la **dobla de la indemnización correspondiente**, con excepción de

los contratos celebrados con posterioridad a la entrada en vigor del decreto 34/2019.

Por otro lado, el 10/06/2020 entró en vigor el decreto 529/2020. El mismo establece los límites temporales de treinta días al año, para las suspensiones fundadas en falta de trabajo y setenta y cinco días al año para las originadas en razones de fuerza mayor, otorgando al trabajador el derecho a considerarse despedido cuando las suspensiones excedan los plazos fijados o cuando - en su conjunto y cualquiera fuese la causa que las motivaren, superen los noventa días de un año, a partir de la primera suspensión, cuando esta no fuera aceptada por el trabajador. La normativa indicada prevé que quedan exceptuadas de esta prohibición las suspensiones efectuadas en los términos del art. 223 bis de la L.C.T., como consecuencia de la emergencia sanitaria, las que podrán extenderse hasta el cese del "aislamiento social, preventivo y obligatorio" establecido por el decreto 297/2020 y sus prórrogas.

En este sentido, las empresas podrán negociar con los gremios sumas fijas inferiores a las habituales, y evitar el abono de cargas, premios y presentismo, entre otros conceptos, siendo una alternativa lógica a estas circunstancias.

En este sentido, **cualquier acuerdo en los términos del art. 223 bis L.C.T. deberá ser homologado ante la autoridad de aplicación, es decir, el Ministerio de Trabajo**.

Recordemos que en este contexto por ejemplo la U.I.A. y la C.G.T. habían anunciado que acordarían aceptar una rebaja salarial de hasta el 25% retroactivo a abril e incluso otros sectores habían aceptado una rebaja salarial del 70%.

A tal fin hacemos referencia al Acta Acuerdo celebrada entre la C.G.T. la U.I.A. y el Gobierno, la cual fue publicada en el Boletín Oficial y que resulta de aplicación para trabajado-



res comprendidos en algún convenio colectivo de trabajo o regidos por un estatuto particular.

El mencionado acuerdo estableció las “condiciones marco” para que los convenios particulares de las empresas con los sindicatos - en los términos del art 223 bis de la L.C.T. -, puedan ser homologados por el Ministerio de Trabajo y así aplicados por las empresas.

Es importante tener en cuenta que el acuerdo rige para **suspensiones a empleados que no puedan prestar sus servicios habituales**. En consecuencia no podrán ser suspendidos los empleados que prestan tareas desde casa (“Home Office”), como así también, aquellos dispensados del deber de asistencia al lugar de trabajo.

El monto abonar **no puede ser inferior al 75% del salario neto que le hubiere correspondido al trabajador de haber podido trabajar, más aportes y contribuciones y pago de la cuota sindical**, los

cuales deben ser calculados sobre ese monto.

Resta determinar qué ocurrirá cuando el empleador disponga un despido invocando una causa que a su criterio resulta justificada en los términos del art. 242 L.C.T. - supuesto no prohibido por el decreto 329/2020 - y que ante dicha situación el dependiente impugne la misma, por no estar de acuerdo con la sanción disciplinaria aplicada y decida accionar judicialmente.

En dicho supuesto, a los conceptos indemnizatorios y multas que pudieran corresponderle al empleado que acciona, se agrega la doble indemnización según decreto 34/2019 - vigente con la excepción dispuesta en su art. 4 (personas contratadas de forma posterior a la entrada en vigencia de dicho decreto) y prorrogado por el decreto 528/2020, pudiendo ampliarse aún más las consecuencias de un despido que según el criterio judicial sea considerado injustificado, contra las empresas que

así lo decidan, considerando que el decreto 329/2020 en su art. 4, determina que dichos despidos no producen efecto debiendo mantenerse las relaciones laborales vigentes.

Ante dicha circunstancia y ante una eventual interpretación judicial favorable al empleado, existe el riesgo de ampliarse aún más las consecuencias contra los empleadores ya que restará determinar cuáles son los alcances del decreto 329/2020 en tales supuestos - sentencia firme por proceso judicial iniciado durante la vigencia del decreto 329/2020.

**Conclusiones**

Como habrán podido observar, los avances del COVID-19, sumado a la fuerte intervención del Estado y la paralización de actividades que no se sabe cuánto durará, ha elevado la incertidumbre y con ello desatado importantes consecuencias jurídicas, lo que demandará soluciones prácticas, urgentes y creativas por parte de todos nosotros. ■

## Opinión



# “Pandemials”: la nueva generación.

## El arribo de una nueva cultura

### Gabriel Zurdo

CEO de BTR Consulting.

Sabemos que los millennials, la llamada generación Y, hoy conforman el 50% de la fuerza de trabajo en las organizaciones y que para el 2025 serán el 75% de la población trabajadora. Esta generación fue la que “rompió el molde” e hizo que las empresas comiencen a hablar de divergencia o diversidad generacional, porque fue la primera vez que 4 generaciones convivieron en los espacios de trabajo: Tradicionalistas, Baby Boomers, Generación X y Millennials.

A medida que la generación Silenciosa (Tradicionistas nacidos entre 1920 y 1945) fue saliendo de la escena, se fue incorporando la Generación Z, los

llamados Centennials, nacidos a partir de 1995. Hoy, algunos Centennials que ya alcanzan los 25 años, comienzan a incorporarse con más fuerza en los equipos de trabajo, tomando algunas decisiones e influyendo en la vida cotidiana. A partir del 2010 se presenta un nuevo corte generacional. ¿Qué se espera para las próximas décadas? ¿Cuáles son las características de la nueva generación?

Cómo dijimos, los millennials, o “generación Y”, fueron los que marcaron la revolución. Conocidos también como nativos digitales, se trata de las personas nacidas entre 1982 y 1994 para las que la tecnología forma parte de su día a día: todas sus actividades pasan por la intermediación de una pantalla. On y off están integrados completamente en su vida. Sin embargo, algunos no nacieron con ella, sino que de la época analógica en la que vivieron migraron al mundo digital.

A diferencia de las generaciones anteriores, con motivo de varias crisis económicas, el mundo les exige una mayor preparación para optar a un puesto de trabajo, donde cada vez la competencia se hace mayor. En oposición a sus

padres -la generación X-, no se conforman con lo que les ha tocado vivir y son ambiciosos para alcanzar sus metas. No obstante, la generación del milenio vive con la etiqueta de ser perezosa, narcisista y consentida. De hecho, la revista Time los catalogó en 2014 como “la generación del yo-yo-yo”.

Los nacidos entre 1995 y 2010, con edades comprendidas entre 10 y 25 años, la generación Z o posmillennial ocupará el protagonismo dentro de las próximas dos décadas. También catalogados como centennials, por haber venido al mundo en pleno cambio de siglo, llegaron con una tablet y un smartphone debajo del brazo. Es un conjunto de personas que está marcado por Internet. Forma parte de su ADN: irrumpe en su casa, en su educación y en su forma de socializar. Y si la generación Y lo tiene complicado para encontrar trabajo, la situación de los centennials es todavía peor. Les gusta obtener todo lo que desean de forma inmediata, hecho propiciado por el mundo digital en el que están inmersos, y su estilo de vida también está marcado por los youtubers. Son multitarea, pero su tiempo de aten-

ción es muy breve. Son independientes y consumidores exigentes y ocuparán puestos de trabajo que hoy en día aún no existen.

Antes del inicio de la pandemia mundial, a esta nueva generación de los nacidos a partir del 2010 se le llamó la Generación Alpha, por ser realmente la primera generación 100% nativa digital. Pero desde que inició la pandemia, nacieron alrededor de 30 millones de bebés en el planeta, muchos estiman un "baby boom" similar al de 1945, que se verá entre diciembre de 2020 y enero del 2021.

Hacer cortes generacionales no es una ciencia exacta, pero analizar las generaciones ofrece "una manera de entender cómo los acontecimientos globales y los cambios tecnológicos, económicos y sociales interactúan para definir la forma en que la gente ve el mundo". Por ello es que esta nueva generación estará signada por este acontecimiento que hoy forma parte de la nueva normalidad.

Y así comenzaron a surgir nuevos nombres para los "Alpha": los menos queridos como Epidemics o Generación V - Virennials, pasando por la

generación de los Quarenteenies (en relación a "quarentine") o Generación Q; hasta los más acuñados hoy en día como Generación C (Covid, Coronavirus, Cuarentena), la generación de los Coronnials y los Pandemics.

Los pandemics nacerán en esa drástica fase de transición social mundial, producida por COVID-19, además de la crisis económica, el impacto en la caída del petróleo y la altísima dependencia de los recursos tecnológicos.

Esta será una generación hiperconectada y, sobre todo, aislada debido a las nuevas reglas sociales. Los niños de hasta los diez años también formarán parte de esta nueva generación, debido a que experimentaran los cambios sociales, económicos y culturales, además que la educación cambiará por completo con relación a cómo la conocemos y esto será un elemento determinante para ellos.

Esta nueva generación se criará con el "distanciamiento social" y la "bioseguridad educacional" que se impartirá en las ciudades, será un opuesto a la millennial y mucho más tecnológica que los Z. Viéndose grandes avances en la tecnología no presencial, un hu-

mano y un "bot" podrán ser lo mismo en la pantalla.

Los pandemics tenderán al desarrollo de nuevas formas de vocabularios y comunicación digital. El fenómeno de la hiperconectividad y la nueva educación generarán cambios nunca antes vistos en la interacción social humana, como así también inconvenientes y necesidades de readaptarse.

Definitivamente, la tecnología, telecomunicaciones e iniciativas globales como el 5g, los 42.000 satélites de Elon Musk, que aportarán internet en todos los rincones del planeta a todos los habitantes, modificarán para siempre nuestro modo de vida.

Luego de más de 3 meses de confinamiento y en pleno Plan de Contingencia está claro que será necesario barajar y dar de nuevo. Lo que tenemos hoy sirve para la transición. Tecnología, comunicaciones e infraestructura tendrán que ser re-evaluados y al mismo tiempo los gobiernos deberán diseñar nuevas normas, regulaciones y políticas que regulen el nuevo orden, la nueva forma de socialización y educación. Si no, preguntenlé a los pandemics. ■

# Periodismo y opinión bajo la mirada de los que saben

## Netnews

## DESAFIO EXPORTARI

LA REVISTA DE COMERCIO EXTERIOR

NetNews es un portal de noticias con toda la actualidad, siendo una herramienta de información y consulta seria, confiable y actualizada para el ámbito empresarial, gubernamental y demás actores del sector.

Revista mensual con análisis político-económico, enfocado al Comercio Exterior, la actividad exportadora y los servicios conexos, el transporte y la carga.

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



## Opinión



## Andrea Abadi

Directora del Departamento Infante-Juvenil de INECO.

Han transcurrido alrededor de cien días desde el inicio del confinamiento, y este período no ha resultado fácil para nadie. A pesar de no tener responsabilidades económicas, preocupaciones laborales, o relaciones conyugales que sostener, los niños forman parte del grupo que más se ha visto perjudicado con esta situación. Su proceso de crecimiento ha sido atravesado por una crisis a nivel mundial, y por eso, no en vano nos preguntamos cuáles son las consecuencias psicológicas que dejará esta etapa turbulenta en sus vidas. Al comienzo de la cuarentena obligatoria, las inquietudes que com-

# Niños en cuarentena: Del lavado de manos al impacto psicológico del encierro

partían los padres estaban relacionadas a cómo hacer para transmitir tranquilidad y no alarmar a sus hijos en medio de una pandemia. Pero, sin dejar de lado la enseñanza de los cuidados y las precauciones que se debían tener. Actualmente los adultos comienzan a observar determinados comportamientos en sus hijos y aumentan las consultas sobre los avances y retrocesos que han tenido en este período. Si bien varios niños y adolescentes sobrellevan de forma adecuada el actual contexto, los estudios disponibles a nivel global realizados sobre la población infante juvenil, mostraron que este grupo etario puede atravesar una serie de problemas principalmente anímicos y de ansiedad. En este sentido, se puede observar que empiecen a estar más irritables, fastidiosos, se aburran con mayor facilidad, empeoran su comportamiento y se tornen más desafiantes. Asimismo, también se pueden evidenciar episodios de tristeza, angustia y en algunos casos más severos, ocasionar dificultades que

tengan menos niveles de atención, dificultades en la pérdida del control de los esfínteres ya adquiridos, problemas de sueño, académicos, entre otros.

Es muy importante diferenciar a las reacciones emocionales o conductuales de los trastornos psiquiátricos verdaderos. En lo que concierne a las reacciones emocionales o conductuales, podemos tomar como referencia unos pocos estudios que han sido publicados hasta ahora, principalmente provenientes de los países asiáticos: La Asociación de Psiquiatría China en un estudio realizado a 2355 padres de habitantes de Beijing, reportó que el 67% de los padres aludieron dificultades en el control de la conducta en etapa de pandemia.

Asimismo, una investigación realizada en la provincia de Shaanxi durante la epidemia de COVID-19 por el grupo de trabajo colaborativo de China-EPAUNEPSA mostró que los más pequeños (3-6 años) eran más propensos que los niños mayores a manifestar síntomas, como el apego extremo a los pro-



genitores y el temor de que los miembros de la familia pudieran contraer la infección, y que los niños de 6 a 18 años, eran más propensos a mostrar falta de atención e irritabilidad persistente.

Por ese motivo, es posible que los padres evidencien ciertos retrocesos o dificultades en la cotidianidad de sus hijos, como por ejemplo hacerse pis, que les cueste estar solos, o que tengan más "berrinches". Por otra parte, las reacciones al confinamiento, en algunos casos, no fueron del todo negativas y se pueden rescatar ciertos avances. Este período permite un mayor acercamiento a la crianza de los niños, en donde las familias pueden pasar más tiempo unidas y presenciar momentos que no serían posibles de no ser por la cuarentena.

Otra situación que ha sido motivo de consulta por parte de los adultos es el home schooling. Si bien

es difícil hacer una generalización respecto qué niños han podido sacar un beneficio pedagógico en esta situación, se han detectado perfiles que han logrado aprovechar mejor esta situación frente a otros que se vieron más perjudicados. En el caso de aquellos alumnos que suelen distraerse mucho en clase, si no poseen un firme acompañamiento, bajo la modalidad de aprendizaje desde el hogar pueden presentar complicaciones para prestar atención, sostenerla y controlarla. Es probable que manifiesten mayor dificultad, ya que carecen del orden externo que brinda la cursada, las rutinas y los tiempos que otorgan los docentes, las clases, etc. De todas formas, es necesario tener en consideración que cada niño ha tenido en este tiempo un proceso de aprendizaje único e individual, según sus propias posibilidades y la de los adultos que pudieron acompañarlos.

Toda crisis supone una oportunidad. Los niños que nacieron y crecieron en este contexto sin dudas tendrán una experiencia de vida especial, con ciertas limitaciones en algunos aspectos pero con mucho potencial en otros. Se abrió una posibilidad impensada para algunas familias: pasar más tiempo con sus hijos, permitiendo compartir más experiencias, aprendiendo cosas nuevas y mejorando el vínculo a nivel familiar.

Es importante poder estar atentos a cómo nuestros hijos van respondiendo y evolucionando, entendiendo que muchas reacciones son transitorias o normales, pero que en otros casos, es fundamental poder consultar con profesionales. Qué va a suceder en las próximas semanas es una incertidumbre para todos los ciudadanos, pero sin duda, debemos acompañar a los más pequeños en los próximos pasos que tengamos por delante. ■

## Opinión



### Dra. Deborah R. Tasat

Doctora en Ciencias Biológicas. Especialista en el estudio de los efectos adversos a la exposición de micro y nano partículas contaminantes aéreas de origen antropogénico sobre la salud. Directora del Laboratorio de Bio-Toxicología Ambiental de la Escuela de Ciencia y Tecnología, UNSAM.

#### La contaminación ambiental aérea

La contaminación aérea (gases y partículas en suspensión o material particulado-MP) representa una creciente problemática de salud a nivel mundial. En el año 2017, la Organización Mundial de la Salud (OMS) estimó que **la contaminación atmosférica en las ciudades y zonas rurales, provoca 7 millones de muertes por año en el mundo**. Esta mortalidad es el resultado de la exposición a partículas finas y ultrafinas (diámetro menor a 2,5 y 0,1 micrones), cuyos efectos nocivos no sólo se observan en las vías respiratorias, sino también

## La contaminación del aire y COVID-19 Posible relación en la incidencia y gravedad de la enfermedad

a nivel sistémico y en órganos a distancia causando enfermedades respiratorias y cardiovasculares, accidentes cerebrovasculares y cáncer.

Se estima que más del 80% de los habitantes que viven en áreas urbanas están expuestos a niveles de calidad del aire que exceden los límites de las directrices de la OMS. Entre las megaciudades de Latino América, Santiago de Chile, San Pablo y Buenos Aires, presentan niveles de contaminación aérea por sobre los valores estándares establecidos por la OMS (WHO 2005) consecuencia intensa actividad vehicular e industrial.

#### ¿Qué es un virus, y que son los Coronavirus?

Un virus (del latín virus, en griego ἰός «toxina» o «veneno») es un agente infeccioso microscópico acelular que sólo puede multiplicarse dentro de las células de otros organismos. Están compuestos por un ácido nucleico (ADN o ARN) rodeados por una cubierta proteica y en ocasiones también por una envoltura membranosa. Los virus son específicos de plantas, hongos, bacterias

humanos y otros animales.

Los coronavirus (CoV) son virus envueltos con un genoma de ARN monocatenario de sentido positivo (ARN+). **Tres coronavirus han cruzado la barrera de las especies para causar neumonía mortal en humanos desde principios del siglo XXI: el coronavirus del síndrome respiratorio agudo severo (SARS-CoV), el coronavirus del síndrome respiratorio del Medio Oriente (MERS-CoV) y el SARS-CoV-2.**

En diciembre de 2019 en Wuhan, provincia de Hubei, China fue descubierto un nuevo coronavirus al que se lo denominó SARS-CoV-2 (Figura 1). Este virus fue secuenciado y aislado en enero de 2020. Tanto el SARS-CoV como el SARS-CoV-2 están estrechamente relacionados entre sí y sus reservorios naturales son los murciélagos. El 30 de enero de 2020, la Organización Mundial de la Salud declaró la epidemia<sup>(1)</sup> de SARS-CoV-2 como una emergencia de salud pública de preocupación internacional. Al día de hoy ha sido declarada como



Un hombre y una mujer se protegen con máscaras de la nube de contaminación que cubre la ciudad de Pekín (China). 20 de mayo 2020

pandemia<sup>(2)</sup>. La nueva enfermedad COVID-19, causada por el virus SARS-CoV-2, se ha extendido rápidamente por todo el mundo. El SARS-CoV-2 está asociado con un brote continuo de neumonía atípica que ha afectado a más de 7.624.522 personas cobrandose 425.926 muertes a nivel mundial al 12 de junio de 2020. Teniendo en cuenta la amenaza potencial de esta pandemia, la comunidad científica intenta comprender la fisiopatología de COVID-19 para descubrir posibles regímenes de tratamiento, agentes terapéuticos y vacunas eficaces.

### La contaminación del aire y COVID-19

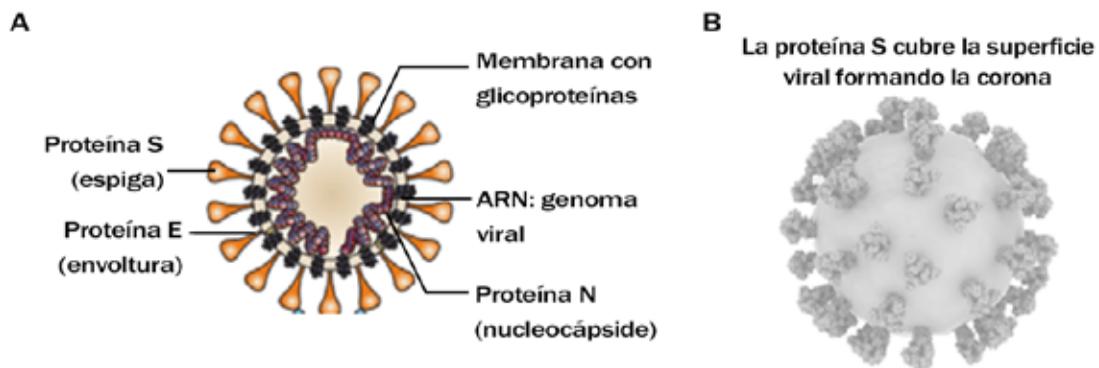
A partir de estudios descriptivos so-

bre la distribución de fenómenos en el tiempo y/o el espacio como los mapas de concentración de partículas atmosféricas y el número de sujetos positivos para COVID-19 por regiones, surge la pregunta de si estos dos fenómenos están relacionados. Casi todas las conclusiones apuntan hacia la relación causa-efecto tal vez enunciada por autores de modo sutil pero luego extendida inequívocamente por los medios de comunicación, que como se conoce, necesitan simplificarse para hacerse entender y atraer mas lectores.

La contaminación aérea representa actualmente uno de los mayores riesgos sanitarios mundiales, comparable a los riesgos relacionados con el tabaco y superado únicamente por los riesgos relacionados con

la hipertensión y la nutrición (WHO 2014). Además, la contaminación aérea así como SARS-CoV-2 afectan de manera diferencial a los individuos, existiendo grupos especialmente vulnerables frente a estos dos factores. Entre los grupos considerados de riesgo, los niños, los adultos mayores de 60 años y los individuos con enfermedades cardiorespiratorias previas son las subpoblaciones más susceptibles al efecto adverso de los contaminantes ambientales.

La vía inhalatoria es la principal vía de entrada al organismo tanto de los contaminantes ambientales como de SARS-CoV-2. **La transmisión entre personas de SARS-Cov-2 ocurre principalmente a través de gotitas emitidas por exhalación, tos, estornudos. Estas microgotas**



**Figura 1:** Partícula viral de los Coronavirus. A. Ilustración de la estructura del coronavirus. (Figura tomada y adaptada de Du et al. 2009). B. Representación 3D de las proteínas S de la superficie formando la corona (Figura tomada y adaptada de Washington Post 2020)

son tan pequeñas como los virus (100-200 nanómetros) pudiendo permanecer en la atmósfera durante mucho tiempo (Bourouiba L, 2020) y en teoría interactuar con las partículas finas atmosféricas pudiéndose transportar largas distancias.

La evidencia científica de que las partículas del aire pueden transportar el virus es insuficiente, no sólo con respecto a la presencia del virus, sino sobre todo a la carga viral y la actividad del virus. En este sentido, la demostración de la presencia de SARS-CoV-2 en las partículas no implica su efectividad por dos razones: 1) después de unas pocas horas, un virus en ausencia de un huésped no puede seguir existiendo como una entidad biológica y, 2) para infectar debe ser necesaria una carga viral definida. Otras hipótesis plantean que varios contaminantes ambientales pueden funcionar como inactivadores de partículas virales, atacado la envoltura de la cápside viral (Soo-yanarain H, 2015). Además, y en línea con estas hipótesis, los virus, una vez liberados por las microgotas al medioambiente exterior están sujetos a radiación, humedad y temperatura que los podría volver inactivos (von Doremalen N, 2020).

Lo que sí parece ser cierto es que existe una asociación entre la conta-

minación aérea y la mortalidad por COVID-19. Este puede deberse a la superposición entre los individuos vulnerables a COVID-19 y a los efectos adversos de la contaminación aérea. Un estudio de la Universidad de Harvard ofrece el primer vínculo claro entre la exposición a la contaminación a largo plazo y las tasas de mortalidad de COVID-19. El estudio, publicado en el **New England Journal of Medicine** (Xiao VM, 2020), provee evidencia para conjeturar que **aquellas zonas que tienen elevados niveles de contaminación aérea, experimentarán mayores riesgos de muerte por COVID-19.**

De lo expuesto anteriormente los resultados acutulaes se pueden resumir de la siguiente manera:

**Primero**, que la evidencia de un vínculo causal entre la contaminación del aire y muchas enfermedades es sólida, con estimaciones del riesgo de enfermedades pulmonares, cardiovasculares y cancerosas y muerte prematura por diversas causas (OMS 2018).

**Segundo**, que asimismo es sólida y suficiente la evidencia de que la ex-

posición a largo plazo a partículas aéreas reduce las defensas del organismo contra patógenos bacterianos y virales. Tercero, que el conocimiento de cómo las partículas aéreas facilitan el transporte de los virus es aún débil y necesita de más estudios para fortalecerse.

Para responder la pregunta ¿Puede la exposición a la contaminación del aire, tanto crónica como aguda, tener un efecto sobre la probabilidad de contagio, la aparición de síntomas y el curso de la enfermedad por coronavirus causada por el SARS-CoV-2? **La respuesta es que, definitivamente los trabajos actuales no son concluyentes y se necesitan más estudios etiológicos.**

La complejidad de la pandemia del SARS-CoV-2 necesita estudios más avanzados que los realizados hasta el momento. Sin embargo, en apoyo a las medidas de contención de Covid-19, mientras esperamos nuevos resultados científicos, se deben promover las recomendaciones dirigidas a prevenir los factores de riesgo ambientales e individuales. ■

(1) *Epidemia: una enfermedad afecta a un número de individuos superior al esperado en una población durante un tiempo determinado, en ocasiones se utiliza el sinónimo de brote epidémico o brote (Gripe A en el año 2009).*

(2) *Pandemia: la enfermedad se presenta a lo largo de un área geográficamente extensa o bien simultáneamente en diferentes países (Ejemplo: SARS-CoV-2).*

# Netnews

El portal de noticias



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



[@NetNewsArg](https://twitter.com/NetNewsArg)



[NetNews](https://www.facebook.com/NetNews)

Política | Economía | Comercio Exterior | Industria Naval | Marina Mercante | Puertos | Vías Navegables | y mucho más...

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

## Opinión



### Dr. César Augusto Lerena

Experto en Atlántico Sur y Pesca, ex Secretario de Estado, ex Secretario de Bienestar Social (Ctes) ex Profesor Universidad UNNE y FASTA, Asesor en el Senado de la Nación, Doctor en Ciencias, Consultor, Escritor.

No es posible que la Argentina admita más pesca ilegal en la Alta Mar. Hay que acordar la pesca más allá de las 200 millas, pero no de cualquiera manera, ni de mano de operadores extranjeros, para que hagan negocios unos pocos, haya más descontrol y, más depredación de la que ya ocurre en la actualidad.

Hacia la década del 70 y, aún antes, llegaron decenas de buques extranjeros al Atlántico Sur; luego, el otorgamiento de licencias británicas ilegales en el área de Malvinas de la Zona Económica Exclusiva (ZEE) Argentina, promovió el interés por el caladero y, a partir de ello, entre 300 y 500 buques pesqueros extranjeros expolian los recursos migratorios argentinos y los asociados a es-

## Cómo acordar la captura de los recursos migratorios en la alta mar y reducir la pesca ilegal

tos en la Alta Mar, ingresando incluso, dentro de la ZEE Argentina.

Mucho se habla y poco se hace sobre la pesca ilegal. La organización privada OPRAS con ese pretexto se junta con Cámaras españolas y argentinas integradas mayoritariamente por empresas extranjeras. El "Paz y Bien" de Javier Garat de CEPESCA promueve la idea de colocar barcos españoles sobrantes en el Atlántico Sur sin que afecten el interés del Reino Unido (RU) en Malvinas, ni a los españoles que poseen licencias allí. ¿Cómo manejar la pesca ilegal china cuando la Argentina depende en gran medida de éste para las compras de porotos, aceite y harina de soja y de otros negocios con ese país? Los acuerdos no son fáciles y requerirá del expertise de hombres que no están en el gobierno, ni podrían estarlo, no es para burócratas la cuestión.

En primer lugar, diré, que esa captura ilegal no es inocua, ya que todos los recursos del Atlántico Sur son parte del ecosistema nacional, por lo cual, esta extracción depreda, por cuanto rompe la interrelación entre las especies, es decir su ecología trófica. En segundo lugar, esos buques y sus Estados de Ban-

dera no pueden ignorar que se están apropiando de un recurso migratorio de dominio argentino, originario de su ZEE, independientemente de donde se realiza la captura. En tercer lugar, están desconociendo la obligación de acordar con los Estados Ribereños conforme lo indica la Convención sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) y, en cuarto lugar, son materias primas subsidiadas que compiten con los productos nacionales en el mercado internacional.

Los buques chinos, los españoles, los coreanos y de otro origen que pescan en el Atlántico Sur, realizan -en general- pesca ilegal (INDNR). Empezaré por desmitificar la idea de que la pesca en la Alta Mar es libre, sin límites y arbitraria. La CONVEMAR, ratificada en el país por la Ley 24.543, ya en su Preámbulo manifiesta, que, los Estados Partes están «...conscientes que los problemas de los espacios marinos están estrechamente relacionados entre sí y han de considerarse en su conjunto» que, reconocen la conveniencia de «...utilizar en forma equitativa y eficiente sus recursos (...) preservar el medio marino y conservar sus recursos vivos», que «tenga en cuenta (...) en particular, los

intereses y necesidades especiales de los países en desarrollo...».

Solo por no ajustarse a lo expresado por los Estados Parte en el referido Preámbulo, los buques extranjeros citados, podrían considerarse ilegales cuando capturan los recursos migratorios originarios del país o sus especies asociadas; cuando no acuerdan con la Argentina que, no hay duda, se trata de un país en desarrollo, contrario a lo que ocurre con las potencias que pescan en la Alta Mar o en la ZEE Argentina.

En la Parte V de la CONVEMAR, sus art. 55° y 56°, se detalla el régimen jurídico específico de la ZEE, de acuerdo al cual, se establecen los derechos de soberanía para la exploración y conservación de los recursos naturales y, la jurisdicción del Estado ribereño donde éste deberá tener en cuenta los derechos y deberes de los demás Estados y, el art. 58° inc. 3 donde se indica que «...los Estados (de Bandera) tendrán en cuenta los derechos y deberes del Estado ribereño y cumplirán las leyes y reglamentos dictados en la Convención...». A su vez, el art. 61° establece que «el Estado ribereño determinará la captura permisible de los recursos en su ZEE» y «...asegurará, mediante medidas adecuadas de conservación y administración, que la preservación de los recursos de su ZEE no se vea amenazada por un exceso de explotación». Tales medidas «...tendrán asimismo la finalidad de preservar o restablecer las especies capturadas a niveles que puedan producir el Máximo Rendimiento Sostenible...incluidas las necesidades económicas de las comunidades pesqueras ribereñas y las necesidades especiales de los Estados en desarrollo y, teniendo en cuenta, la interdependencia de las poblaciones... Al tomar tales medidas el Estado ribereño tendrá en cuenta sus efectos sobre las especies asociadas con las especies capturadas o dependientes de ellas, con miras a preservar o restablecer tales especies asociadas o dependientes, por encima de los niveles en que su reproducción pueda verse gravemente amenazada...».



Por su parte, en el art. 62° se determina que el Estado Ribereño promoverá «...la utilización óptima de los recursos en la ZEE...Los Estados de Bandera que pesquen en la ZEE deben observar las medidas de conservación y demás condiciones de las leyes del Estado ribereño, entre ellas: el tipo de especies que pueden capturarse y la fijación de las cuotas de captura...las temporadas y áreas de pesca, etc., tipos, tamaño y número de buques que puedan utilizarse; la edad y el tamaño de las especies; la información de captura; los observadores; la descarga, etc...».

Es decir que la CONVEMAR, establece una serie de obligaciones tanto para los Estados Ribereños como para los de Bandera que capturan en la ZEE y, ello es absolutamente razonable, porque el ecosistema es único e indivisible, por lo tanto, la sobrepesca en la ZEE afectará los recursos que migran o están asociados a estos en la Alta Mar, tanto, como la sobrepesca en la Alta Mar afectará los recursos de la ZEE, razón por la cual, los Estados de Bandera que pescan en la Alta Mar están obligados a acordar la captura con los Estados Ribereños. Cuando por imperio del art. 23° de la Ley 24.922 se otorga permisos de pesca de gran altura a buques de bandera nacional para pescar en la Alta Mar se

está cumpliendo con la CONVEMAR, cuestión a la que deben ajustarse también, los buques extranjeros. Esto se reafirma en el art. 63° inc. 2 de la CONVEMAR al indicar que «cuando, tanto en la ZEE como en un área más allá de ésta, y adyacente a ella, se encuentre la misma población o poblaciones de especies asociadas, el Estado ribereño y los Estados que pesquen esas poblaciones en el área adyacente procurarán, directamente (...) acordar las medidas necesarias para la conservación de esas poblaciones en el área adyacente». Ello se reitera también, en el art. 64° para las especies altamente migratorias y, en este sentido, debiera tenerse en cuenta que, aun no estando descriptos el calamar, la merluza, etc. en el Anexo I de la CONVEMAR como especies "altamente migratorias", deben tenérselas como tales, ya que de otro modo, no tendrían clasificación alguna en la CONVEMAR, a pesar de cumplir todos los requisitos de las especies altamente migratorias, ya que estos recursos, originarios de la ZEE Argentina migran a la Alta Mar, regresando luego a la jurisdicción del Estado Ribereño sino son capturados en su tránsito por los buques extranjeros que pescan en la Alta Mar. Sería ilógico entender y jurídica cuestionable, que un recurso migratorio de dominio



del Estado Ribereño, por el solo hecho de transponer una línea imaginaria (las 200 millas) cambie de titularidad y, sea apropiado libremente, por cualquier embarcación extranjera, provocando un grave desequilibrio en el ecosistema. Teniendo en cuenta ello, el art. 4° de la Ley 24.922 estableció que: «son de dominio y jurisdicción exclusivos de la Nación, los recursos vivos marinos existentes en las aguas de la ZEE argentina y en la plataforma continental argentina (...) La Argentina, en su condición de Estado Ribereño, podrá adoptar medidas de conservación en la ZEE y en el área adyacente a ella, sobre los recursos transzonales y altamente migratorios, o que pertenezcan a una misma población o a poblaciones de especies asociadas a las de la ZEE Argentina», lo que se ratifica en el art. 22° de la ley: «Con el fin de proteger los derechos preferentes que le corresponden a la Nación en su condición de Estado Ribereño, la Autoridad de Aplicación, juntamente con el Ministerio de Relaciones Exteriores, deberá organizar y mantener un sistema de regulación de la pesca en la zona adyacente a la ZEE Argentina, respecto de los recursos migratorios o que pertenezcan a una misma población o a poblaciones de especies asociadas a las de la ZEE Argentina...», todo ello, ya dicho en 1995

en el art. 2° inc. c) de la CONVEMAR, donde se declara que: «es necesario facilitar la cooperación para evitar la sobrepesca, y permitir controlar las actividades de los buques pesqueros en la Alta Mar (...) teniendo presente que el gobierno argentino considera su interés prioritario en la conservación de los recursos que se encuentran en su ZEE y en el área de la Alta Mar adyacente a ella, donde la Argentina como Estado Ribereño, y los Estados que pesquen esas poblaciones en el área adyacente a su ZEE deben acordar las medidas necesarias para conservar esas poblaciones o las asociadas y, fuera de ello, el gobierno interpreta que, para cumplir con la CONVEMAR está facultado para adoptar, de conformidad con el derecho internacional, todas las medidas que considere necesarias para tal fin». Esta facultad, derechos y obligaciones que se establecen en las leyes respecto a los recursos transzonales, migratorios o asociados, es absolutamente entendible, porque, por su naturaleza, muchos recursos migran y, es posible, que transpongan distintas -líneas imaginarias- que carecen de barreras que impiden el libre egreso y regreso de los recursos pesqueros migratorios.

La Argentina ratificó estos fundamentos, en los art. 4° y 22° de la Ley 24.922, reivindicando sus derechos

sobre los recursos transzonales y altamente migratorios, ya que su biomasa global se encuentra en la ZEE Argentina, donde realizan gran parte de las principales etapas del ciclo biológico para luego, migrar a la Alta Mar, donde son capturados en gran parte por los buques extranjeros -que en la actualidad carecen de permisos nacionales de pesca- para finalmente regresar a la jurisdicción de Argentina.

Independientemente de lo previsto en el art. 89° de la CONVEMAR, es necesario destacar la preminencia en la administración de los recursos migratorios en la Alta Mar por parte de los Estados Ribereños por sobre los Estados de Bandera, porque de otro modo no estaría garantizada la sostenibilidad del recurso en la ZEE ni en la Alta Mar. No hay sostenibilidad posible del recurso si el Estado Ribereño no se constituye en administrador del total del Ecosistema (en la ZEE y la Alta Mar), de otro modo ¿qué sentido tendría establecer -como hasta ahora- el Rendimiento Máximo Sostenible (RMS: la captura máxima que garantice a perpetuidad la especie) en la ZEE Argentina y no hacerlo en la Alta Mar cuando es conocida la migración y la existencia de especies asociadas en ésta? De igual modo, ¿qué sentido tienen las vedas, zonas de reservas o limitaciones a la captura en la ZEE Argentina, si la especie que se preserva en sus etapas de desarrollo vital, luego en su migración a la Alta Mar es depredada sin control, motivo por el cual se daría el absurdo que, el recurso originario del Estado Ribereño (Argentina) transmutaría al traspasar la línea imaginaria de las 200 millas y perdería, en ese tránsito biológico, el dominio originario.

Al respecto la FAO (FIDI) es esclarecedora: «las poblaciones transzonales son fundamentalmente "residentes" de las ZEE que desbordan unas millas hacia alta mar» y, amplía: «actualmente observamos la tendencia a la firma de acuerdos de pesca entre países costeros (NdA: léase Ribereños) y los que pescan en aguas distantes, donde estos últimos, se comprometen

a pagar el acceso a los recursos y, el Estado ribereño fija el número de licencias, por ejemplo, en la zona del Pacífico Sur, Seychelles, Mauricio, Marruecos, Senegal, etc. Esta tendencia se interpreta como el reconocimiento de facto de un derecho privilegiado del Estado ribereño (Munro, 1993)».

Una vez establecido por el Estado Ribereño en todo el ecosistema el Máximo Rendimiento Sostenible y, teniendo en cuenta, que por el art. 69° y 70° de la CONVEMAR los Estados sin litoral tienen derecho a participar equitativamente sobre los excedentes de la ZEE mediante acuerdos bilaterales, se entiende que, en la libertad de pesca “responsable” que tienen en la Alta Mar los Estados de Bandera; estos y los Ribereños están obligados a realizar acuerdos bilaterales en procura de una pesca sostenible, aplicando por analogía, lo previsto en el inc. a) de los art. citados: «La necesidad de evitar efectos perjudiciales para las comunidades pesqueras o las industrias pesqueras del Estado ribereño».

Por su parte, la libertad de pesca en la Alta Mar que refiere el inc. e) del art. 87° y la Parte VII de la CONVEMAR, no es una libertad absoluta, ya que ésta debe enmarcarse en los fundamentos que se explicitan en el Preámbulo de la CONVEMAR, «de cooperación» y, donde «los problemas de los espacios marinos están estrechamente relacionados entre sí y han de considerarse en su conjunto; la utilización equitativa y eficiente de sus recursos; el estudio, la protección y la preservación del medio marino y la conservación de sus recursos vivos» y, teniendo en cuenta «las necesidades especiales de los países en desarrollo...», además, que estas libertades «serán ejercidas por todos los Estados, teniendo debidamente en cuenta los intereses de otros Estados en su ejercicio de la libertad de la alta mar...» y que, entre los deberes del Estado de Bandera (art. 94°) se encuentran: a) «las obligaciones del Capitán y los oficiales en la prevención, reducción y control de la contaminación marina»; b) tratándose los peces de se-

movientes los Estados deben combatir la piratería que se apropia de los peces que capturan en forma ilegal (INDNR) y depredadora (art. 100° y 101° inc. ii); c) adoptar las medidas de cooperación, conservación y administración de los recursos vivos (Art. 117°, 118°); d) determinar las capturas permisibles y de conservación, teniendo en cuenta -entre otras- la interdependencia o asociaciones de las especies, el esfuerzo de pesca (Art. 119°);

Fundada la razón, de porqué los Estados de Bandera y los Ribereños deben acordar la captura en la Alta Mar y, este último, constituirse en administrador, además, de evitar la creación de la OROP (Organización Regional de Ordenamiento Pesquero), que dejaría a la Argentina y Uruguay en inferioridad de condiciones para administrar el ecosistema pesquero del Atlántico Sur; es timo necesario, llamar a Concurso para adjudicar las capturas en la Alta Mar y al respecto promuevo:

**a) Llamado a Concurso.** El Estado Argentino en base a lo previsto en la CONVEMAR y la Ley 24.922 debe constituirse en Estado Ribereño Administrador de los recursos migratorios originarios de la ZEE Argentina y asociados en la Alta Mar y, hacer un llamado público a empresas nacionales y extranjeras interesadas en su explotación en la Alta Mar, en base a un pliego de condiciones.

**b) Limitaciones.** Entendiendo que en la actualidad los buques extranjeros pescan sin control alguno en la Alta Mar y de igual modo lo hacen con licencias ilegales otorgadas por el RU, se tratará de acordar en la mejor forma posible para asegurar la aceptación de las condiciones, salvo que no podrán participar -conforme la ley 26.386- los buques de aquellas nacionalidades que al momento del llamado pesquen con licencia británica en el área de Malvinas de la ZEE Argentina.

**c) Legislación.** Los buques que adhieran al régimen se ajustarán a la legislación argentina y, ello supone -entre otras exigencias- llevar a bordo observadores argentinos, no efectuar trasbordos en la

Alta Mar y hacerlo en puertos argentinos, ajustándose a las prohibiciones, infracciones, sanciones y otras cuestiones previstas en la Ley 24.922.

**d) El Rendimiento Máximo Sostenible (RMS) y las cuotas de captura.**

Las empresas interesadas aceptarán las épocas de pesca y cuotas de captura otorgadas por la Autoridad de Aplicación en función del RMS del ecosistema global establecido por el Instituto Nacional de Investigación (INIDEP).

**e) Derechos e impuestos.** Tanto las embarcaciones nacionales como extranjeras habilitadas dispondrán del Permiso correspondiente y no pagarán derecho alguno de captura, ni impuestos internos y de exportación de la Argentina sobre las extracciones efectuadas en la Alta Mar. Accesoriamente y para equiparar su actividad a la de los buques extranjeros, los buques nacionales que extraigan los recursos en la Alta Mar no pagarán impuesto alguno al gasoil.

**f) Seguridad.** La flota naval y aérea de la Armada Argentina en colaboración con la Prefectura Naval asegurará el pleno cumplimiento de la legislación argentina por parte de los buques y, en especial, que los extranjeros no pesquen dentro de la ZEE Argentina, no efectúen transbordos en la Alta Mar, se ajusten a las cuotas otorgadas y no depreden ni contaminen el mar.

**g) La Alta Mar lindera a la Zona Común de Pesca con Uruguay.**

La Argentina acordará con la República de Uruguay las condiciones de pesca en la Alta Mar lindera a esa Zona.

**h) Bases definitivas del pliego de condiciones.**

Se omiten algunas cuestiones por razones de reserva y, en la revisión de las presentes cláusulas o el agregado de otras, debiera participar el sector empresario y gremial pesquero, naval y portuario, para asegurar, que las operaciones derivadas de la captura y transporte en Alta Mar no interfieran con las operaciones de los buques pesqueros que capturen en la ZEE Argentina.

**Un Estado sin pesca, nada puede sobre la Mar (Manuel Belgrano). ■**

## Kongsberg Maritime



### La empresa noruega e Incat cierran el primer contrato para hidrojets de gran tamaño.

La empresa noruega anunció un pedido histórico que hará que la compañía realice su primera entrega de hidrojets -chorros de agua- de gran tamaño a los diseñadores y constructores de Incat, Tasmania, empresa líder en construcción de transbordadores y catamaranes de alta velocidad y ecológicos.

El alcance del suministro para la nueva construcción de Incat actualmente denominada 'Hull 097' ejemplifica la atención al detalle de KM al tiempo que demuestra la disposición de la compañía para llevar a cabo modificaciones a medida para satisfacer los requisitos de los clientes. Además de cuatro chorros de agua Kongsberg Kamewa S90-4, la entrega incluirá un sistema de control remoto con pantalla táctil que incorpora un joystick CanMan Touch, lo que permite maniobrar el barco de forma remota desde el puente. La configuración estándar de dos timones de KM para el asiento central del timón y el asiento del navegador se adaptará en este caso a un timón central único.

KM también proporcionará una consola separada hacia atrás que consta de dos pantallas táctiles, un joystick Polar con perilla de rumbo, dos paneles de respaldo que incorporan botones de embrague de entrada / salida de embrague y una dirección analógica y un medidor de posición de la cuchara por chorro.

Este orden histórico representa la unión de dos marcas enormemente influyentes dentro de la industria marítima. Kongsberg Kamewa, que tiene sus raíces en Suecia en la década de 1880, entregó sus primeros chorros de agua hace 40 años y ahora ha producido más de 10,000 de estos sistemas de propulsión, incluidos los chorros de agua más grandes y eficientes disponibles en el mercado. La amplia gama de hidrojets e Kongsberg Kamewa ahora se desarrolla y fabrica en el Centro de Investigación Hidrodinámica, a las afueras de Kristinehamn en Suecia, y en un nuevo centro de producción en Korhola, Finlandia.

Mientras tanto, el grupo Incat debe su éxito al ingenio y al impulso del visionario diseñador y constructor de transbordadores rápidos Robert Clifford. Como fundador de Sullivan's Cove Ferry Company, Clifford inicialmente se hizo un nombre cuando las embarcaciones de SCFC transportaron a más de nueve millones de pasajeros en dos años a través del río Derwent en Hobart a raíz del colapso del puente Tasmania en 1975. Con Incat, Clifford y su equipo han encabezado el desarrollo de catamaranes de alta velocidad, alta tecnología y perforaciones de olas, obteniendo numerosos premios de diseño y estableciendo récords de velocidad para los cruces del Atlántico. Además, el último diseño de Incat se ha mejorado aún más con los chorros de agua altamente eficientes Kongsberg Generation 4 que cuentan con un nuevo cucharón reversible de peso ligero que reduce el peso instalado en aproximadamente 2,000 kg.

"El nuevo contrato es un testimonio de la calidad y la reputación de nuestros hidrojets, y aumenta significativamente nuestra participación de mercado en este segmento", dice Richard Dreverman, Gerente de Ventas de Australia, Kongsberg Maritime. "Esperamos y confiamos en que nuestra aportación ayudará a este catamarán a establecer un nuevo estándar en maniobrabilidad, comodidad de los pasajeros y eficiencia de combustible".

"La facilidad de instalación, la flexibilidad de las especificaciones y el soporte completo al cliente también contribuyeron en gran medida a nuestra decisión de adjudicar este contrato a Kongsberg Maritime", agrega Guy Doyle, Gerente Senior de Proyectos, Incat. "Es muy importante para nosotros que podamos implementar soluciones de hidrojets rentables y respetuosos con el medio ambiente que proporcionen simultáneamente la experiencia de pasajeros más fluida y discreta, por lo que esperamos trabajar estrechamente con KONGSBERG en este proyecto".

## Rosario

### Hostels y hoteles recibieron capacitación sobre financiamiento.



La Secretaría de Deporte y Turismo de la Municipalidad de Rosario junto al Ente Turístico y la Secretaría de Desarrollo Económico y Empleo realizaron una capacitación online sobre financiamiento para hoteles y hostels de la ciudad de Rosario, que se vieron afectados por el aislamiento en el marco de la pandemia COVID-19.

Se brindarán créditos por un total de 30 millones de pesos. Los beneficiarios podrán obtener hasta 100 mil pesos, a pagar en un plazo de 18 meses, con una tasa de interés fija y en pesos de 13,5 por ciento. El destino de los fondos debe ser recomposición del capital de trabajo y gastos de funcionamiento en general, lo que incluye pago de servicios, alquileres y pago de salarios.

Existen dos líneas, una del Fondo de Garantías Argentino (FoGAR), con 400 millones de pesos disponibles, con una tasa anual del 24 por ciento y un plazo de pago de 24 meses.

Y por otra parte la Línea 7006 del Banco Central de la República Argentina. Para más información se puede acceder al sitio del Banco Municipal.

## Fluence



### Desarrollará su mayor planta de efluentes y biogás de Sudamérica, en un frigorífico que apuesta por la economía circular.

Fluence Corporation desarrollará la planta de tratamiento de efluentes del Frigorífico Gorina, lo que a su vez generará el mayor reactor de biogás en Sudamérica, a partir del procesamiento de 7.000 m3 diarios.

La empresa se encuentra diseñando y suministrará los equipos y la supervisión del montaje de la primera planta de tratamiento completa del grupo en Argentina. La inversión, valuada en cerca de 5 millones de dólares, será finalizada en diciembre del 2021. La relevancia de esta planta, más allá de la inversión en sí, consiste además en que fijará un nuevo estándar para la industria frigorífica y de alimentos en general, no solo a nivel tecnológico, social y ambiental, sino también a nivel de la sustentabilidad económica del proyecto.

La nueva planta de Gorina tratará 5.000 m3 de efluentes diariamente y estará diseñada para una futura expansión hasta 7.000 m3/día. El reactor anaeróbico procesará diariamente hasta 200 m3 de residuos (lodos flotados, lodos biológicos y subproductos del proceso cárnico) y generará 14,000 Nm3/día de biogás. Una unidad de cogeneración de 1,5 MW se alimentará con biogás producido por el reactor.

Entre otros beneficios permitirá producir energía renovable inyectando electricidad a la red eléctrica nacional, cumplir límites de vuelco con un proceso altamente eficiente y proteger las fuentes de agua para consumo humano.



### La app que revoluciona el mundo aeronáutico llegó a 25.000 descargas.

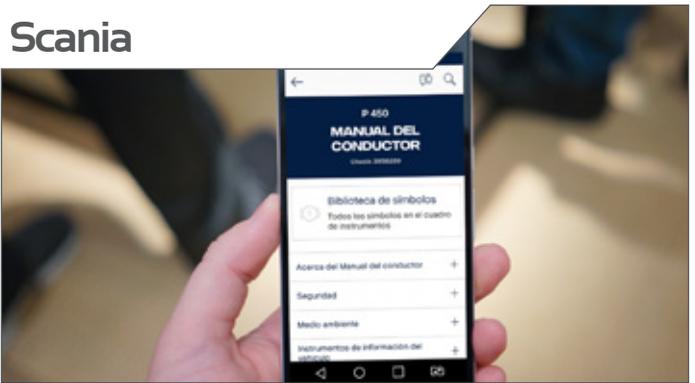
La aplicación resuelve una de las cuestiones más importantes para los pilotos hispanoparlantes: el correcto dominio del idioma inglés lo cual es una barrera para trabajar en vuelos internacionales.

El examen ICAO es obligatorio para los pilotos que realicen vuelos internacionales. El mismo evalúa la capacidad del piloto para comunicarse de forma efectiva en situaciones de rutina y anormales; tanto cara a cara como con los controladores aéreos.

ICAO4Pilots para lograr que los pilotos puedan aprobar el examen ICAO introduce REALIDAD AUMENTADA -que le otorga conciencia situacional al evaluado- y MACHINE LEARNING -que almacena patrones educativos del alumno-, para así poder seleccionar las actividades imprescindibles para evolucionar en el conocimiento.

Como principal valor agregado en el aprendizaje ICAO4Pilots ha desarrollado una estructura donde la implementación de todos los ejercicios y actividades que conforman la aplicación sean creados, diseñados y aprobados por pilotos experimentados y examinadores de ICAO.

La aplicación está disponible tanto para dispositivos IOS como para Android. y se pueden conocer más detalles en [www.icao4pilots.com](http://www.icao4pilots.com)



### Lanza su aplicación global para conductores "driver's guide".

La marca sueca presentó a nivel mundial una App para conductores, que incluye herramientas como una biblioteca con todos los símbolos del tablero del vehículo, acceso a manuales de seguridad, entre otras.

Scania, como líder en el cambio hacia un sistema de transporte sustentable, presentó la aplicación para dispositivos móviles Scania Driver's Guide, un manual para conductores sencillo y fácil de usar, donde el usuario podrá ingresar el número de chasis desde su teléfono celular y obtener toda la información precisa sobre su vehículo.

Sin necesidad de tener acceso a internet, el conductor podrá hacer clic en el área exacta de las funciones del vehículo sobre las que necesita leer. Además, incluye una exclusiva función: una biblioteca con todos los símbolos del tablero instrumental según el chasis específico, y sus respectivas explicaciones.

"Esta aplicación es un paso más en el camino que Scania está transitando hacia la digitalización del transporte, con el enfoque puesto en aplicar la innovación y la internet de las cosas para brindar soluciones a nuestros clientes", explicó Leandro Hernández, director de Servicios de Scania Argentina.

La aplicación está disponible para todos los dispositivos iOS y Android, para ser descargada en la App Store o Play Store. Para más información ingresar en [www.scania.com.ar](http://www.scania.com.ar)

## ITBA

### Lanza tres nuevos programas ejecutivos virtuales.

La Escuela de Innovación del Instituto Tecnológico de Buenos Aires (ITBA) presenta tres nuevos programas ejecutivos de modalidad virtual: Liderar en entornos digitales, Conversaciones de calidad y Comunicaciones Eficaces. Dictados por docentes e invitados especiales, fueron específicamente ideados para capacitar profesionales en un contexto cada vez más digital.

Estarán dictados por Valeria Venegas, referentes en el área de innovación y cambio organizacional en Latam. Es docente de Transformación Cultural, Liderazgo, Design Thinking e Innovación en el ITBA y confundadora de Cocolab, una consultora boutique con base en neurociencia y comportamiento humano.

El cuerpo docente también estará conformado por Paula Estrada, Susan Giuliano, Paula Kvedaras, Ana Bardoneschi y Pablo Piekar.

Liderazgo en entornos digitales (Inicio: 13/07- -Reunión informativa: 16/06 a las 18:30 hs).

Conversaciones de calidad Inicio: 01/09-

Comunicaciones eficaces -Inicio: 09/10-



## Zoom

### Anunció novedades y actualizaciones.

Zoom anunció que en el seminario web "Ask Eric Anything" se abordaron temas importantes como el ser las actualizaciones de seguridad del producto, incluidas las próximas actualizaciones con el lanzamiento 5.1.

La versión web y cliente 5.1.1 incluye estas novedades:

Fondos virtuales administrados centralmente: Los administradores pueden gestionar los fondos virtuales utilizados por su organización, proporcionando una lista de fondos pre-aprobados para que los usuarios puedan elegir.

Encabezado de seguridad del portal web para la configuración de la reunión: El encabezado de seguridad aparecerá en la configuración de la reunión en el portal web, que reúne la configuración relacionada con la seguridad, como las contraseñas, la sala de espera y los métodos de autenticación en un lugar fácil de encontrar.

Actualizaciones para Zoom Chat: Los usuarios pueden ocultar su estado de presencia de contactos externos y tendrán la opción de evitar que contactos externos agreguen nuevos usuarios a un canal o chat grupal automáticamente.



## Cancillería estableció un comité para el seguimiento y la promoción de la exportación de carne kosher

**El Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto, la Embajada de Israel en Argentina, el Consorcio de Exportadores de Carnes Argentinas y la Cámara de Comercio Argentino-Israelí acordaron trabajar en conjunto con el objetivo de potenciar la exportación de carne kosher.**

Mediante una videoconferencia las partes acordaron crear un comité de trabajo que va a tener como objetivo principal acrecentar los flujos de comercio bilateral entre Argentina e Israel. La Cancillería, la Embajada de Israel y el sector empresario destacaron el trabajo en conjunto que se dio para que un vuelo de la compañía Aérea El AL proveniente de Tel Aviv pueda arribar a la Argentina con 98 rabinos y auxiliares que viajaron para certificar el proceso de faena de carne kosher en siete plantas frigoríficas nacionales, operación que generó un importante ingreso de divisas para el país.

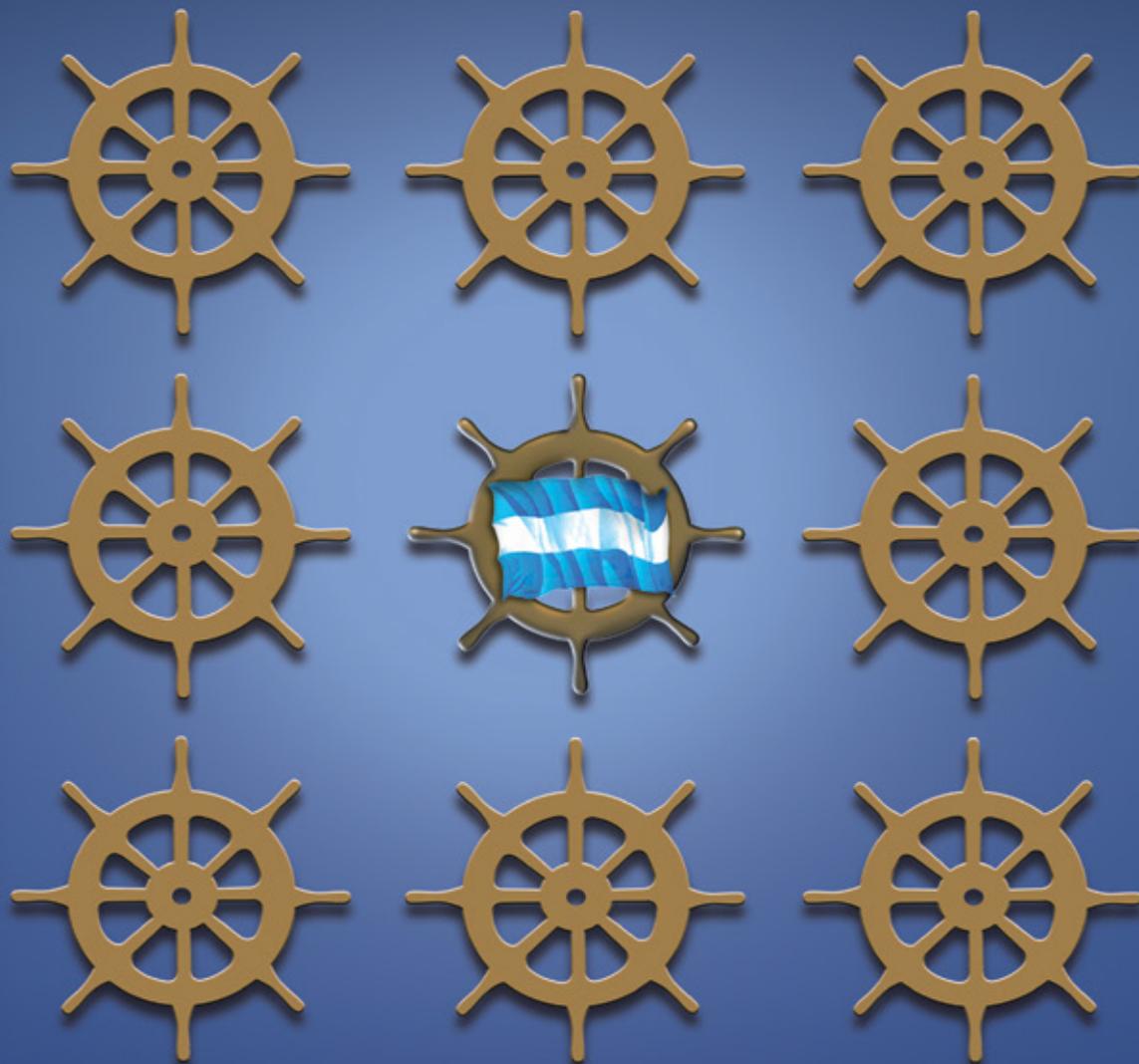
Como parte de sus acciones el comité realiza un seguimiento a la llegada, estadía y regreso de los rabinos. En este sentido se destaca el hecho de que tras llegar a su lugar de destino, la totalidad de rabinos realizó la cuarentena correspondiente y, presto a iniciar la supervisión de faena, ninguno de ellos presentó síntomas de Covid 19. Aspecto que refuerza la solicitud de testeo previo al vuelo que había solicitado el gobierno nacional. El sector privado destacó la labor realizada por el Gobierno de Alberto Fernández a través del Canciller Felipe Solá y la Secretaría de Relaciones Económicas Internacionales que conduce Jorge Neme. Además se hizo hincapié en el trabajo coordinado con la Embajada del Estado de Israel en la República Argentina y la Embajada de la República Argentina en Israel, que conjuntamente con los actores involucrados, tanto públicos como privados, apoyaron las gestiones para posibilitar la llegada de los certificadores kosher que permitirán esta importante exportación de carne argentina a Israel.

La llegada de los rabinos para certificar la carne argentina permitirá la exportación a Israel por 110 millones de dólares.

El inicio de las iniciativas lo llevó adelante, con éxito, el Consorcio de Exportadores de Carnes Argentinas ABC que realizó la solicitud de autorización ante la Cancillería Argentina. Este Consorcio representa a 22 empresas frigoríficas, el 94% de las exportaciones de carne argentina, el 47% de la faena, 26.000 puestos de trabajo.

Participaron de la videoconferencia el subsecretario de Promoción del Comercio e Inversiones Pablo Sívori, la embajadora de Israel en Argentina Galit Ronen, los consejeros de la embajada Ronen Krausz y Mariano Dujovne, el presidente del Consorcio de Exportadores de Carnes Argentinas Mario Ravettino y el presidente de la Cámara de Comercio Argentino-Israelí Mario Montoto.

# UN VALOR FUNDAMENTAL NOS DIFERENCIA ENTRE LAS EMPRESAS TRANSPORTISTAS



El emblema nacional, siempre enarboló nuestros buques, por convicción y fe, más allá de intereses económicos o políticos. Nuestra bandera nos da identidad, por eso también es nuestro nombre.



## ARGENTINA

CONSORCIO DE COOPERACION NAVIERO  
NAVIERA SUR PETROLERA SA - NATIONAL SHIPPING SA

Carlos Pellegrini 179, Piso 13°, (C1009ABC) Buenos Aires, Argentina.  
Teléfonos (+5411)4322-5504 al 08 / [www.argentina-consorcio.com.ar](http://www.argentina-consorcio.com.ar)

# Netnews



ingresá en [www.netnews.com.ar](http://www.netnews.com.ar) y mantenete informado

Política | Economía | Comercio Exterior | Industria Naval | Marina Mercante | Puertos | Vías Navegables | y mucho más...