



Nº 94 - Enero 2012

CARGO REPORT

Revista de la Asociación Argentina de Agencias de Carga Internacional



**Informe: Infraestructura de transporte
Desafíos cambiarios de los exportadores**





A Global Transportation Company



✓ **Cobertura en 70 países con más de 180 oficinas**

- ✓ **Cargas Aéreas**
- ✓ **Cargas Marítimas FCL**
- ✓ **Consolidaciones LCL**
- ✓ **Transporte Terrestre**
- ✓ **Despachos Aduaneros**

Avda. Córdoba 629 - 6to. Piso
(C1054AAF) Buenos Aires, Argentina
Tel: (54-11) 5530-7500 / Fax: (54-11) 5530-7501

www.lynx.com.ar

Representantes en el interior del país:
Mendoza - Córdoba - Rosario - Bahía Blanca - Mar del Plata



Editor Responsable
Jorge Pereira

Consejo de Redacción
Jorge Pereira, Rodolfo Sagel
Jorge G. Heinermann

Director
Jorge G. Heinermann

Subdirector
Emilio Ramírez

Producción General
Emilio Ramírez

Colaboran
Jorge L. Riva
Jorge Canavati
Lucio Castro
Eduardo Cánepa

Diagramación
Claudio Vricella
Germán Guzmán

Redacción y Publicidad
Jorge Newbery 3163 P.B. 3
(1426) C.A.B.A.
Argentina
Tel. (54 9 11) 4553 9651
info@latincarga.net
cargoreport.blogspot.com

AAACI es miembro adherido
de FIATA y ALACAT
Florida 141 2° cuerpo 6° piso
Buenos Aires - Tel. 5199-7951
Página Web: www.aaaci.org.ar
E-mail: aaaci@aaaci.org.ar

Registro de la propiedad
intelectual
Expte. N° 265.406
Las expresiones vertidas en las notas
no reflejan necesariamente
la opinión de la revista.

Editorial

por Jorge Heinermann



Estamos frente a una importante oportunidad para desarrollar y crecer en nuestras exportaciones según las propias palabras de la Señora Presidenta en su discurso al asumir su segundo mandato.

No se recuerda un discurso de asunción presidencial, con la importancia política y simbólica que esto reviste, en el que el comercio exterior haya tenido un papel protagónico semejante. La presidenta explicó con contundencia sus planes en el palacio legislativo frente a los presidentes de nuestros países vecinos y socios comerciales. La creación de la nueva Secretaría de Comercio Exterior y la importancia que

asignó a la competitividad, entre otras medidas, revisten carácter histórico.

Esto resulta sin duda estimulante para lograr un crecimiento sostenido y para mejorar nuestra productividad, lo que nos permitirá participar en los mercados globales con mayor cantidad de productos y con nuevos servicios.

Vamos a ver en este número algunas alternativas para enfrentar ciertas dificultades que se presentan en cuanto a mantener un estricto control sobre el ingreso y egreso de divisas, también vamos a ver situaciones en que existen sobrecostos que sería muy conveniente poder reducir. Damos cuenta también del importante trabajo sobre el rol del transporte en el desarrollo económico elaborado por el Centro de Implementación de Políticas Públicas para la Equidad y el Crecimiento.

Es de esperar que se implementen medidas para corregir estas limitaciones a nuestra competitividad en sintonía con el rumbo que marca la Señora Presidenta.

Queremos desearles un muy buen año y augurarles con estas medidas que se están implementando un importante crecimiento.

Hasta el próximo número.

Sumario

Impacto del transporte en el desarrollo social y económico	Pág 4 / 5
Cómo consolidar un sistema de transporte para la equidad y el crecimiento	Pág 6
Cena anual de Camaradería de la Asociación	Pág 8
Desafíos cambiarios de los exportadores	Pág 20 / 21



Av. Pte. Roque Sáenz Peña 740 - Piso 1° / C1035AAP Buenos Aires - República Argentina
Tel/Fax: (54-11) 4394-4482 (Líneas Rotativas)
contacto@cera.org.ar / www.cera.org.ar

MERCOEX: Consejo de Comercio Exterior del Mercosur - Sección Argentina

Impacto del transporte en el desarrollo social y económico



El Centro de Implementación de Políticas Públicas para la Equidad y el Crecimiento publicó un informe que revela que los subsidios al transporte benefician en mayor medida a la población con el ingreso por habitante más elevado del país del Área Metropolitana de Buenos Aires.

La investigación analiza cómo el sistema de transporte impacta en la productividad y competitividad de las empresas, la calidad de vida, la cohesión social, y la integración territorial y regional. Además, revela que en la Argentina el gasto en transporte equivale a un 10% del ingreso del hogar promedio y supera el 12% para el quintil de la población de más bajos recursos.

“La Argentina experimentó una fuerte recuperación de la inversión pública en transporte entre 2002 y 2009, aunque es preocupante su calidad y sustentabilidad dados los crecientes costos de la obra pública y el bajo nivel de mantenimiento de las obras realizadas”, explicó Lucio Castro, director del Programa de Integración Global y Desarrollo Productivo de CIPPEC.

La inversión pública se triplicó en la última década

Según indica el informe, entre 2002 y 2009 la inversión real directa (IRD) del sector público argentino registró un aumento de casi 10 veces. Desde 2003, la IRD en transporte creció fuertemente: la inversión estatal en el sector pasó del 0,15% del Producto Bruto Interno (PBI) en 2002 a casi 0,7% en 2009. Así, el promedio anual de la inversión real directa en transporte fue casi tres veces superior (289%) al registrado entre 1993 y 2001.

“El transporte explica más de dos tercios de la inversión pública y el 70% de la inversión real directa pública. Los servicios sociales siguen en importancia, con un

16% de la IRD”, indicó José Barbero, investigador principal de CIPPEC y experto en transporte.

Sin embargo, mientras el Estado nacional es el principal actor detrás de la recuperación del sector, el peso de la inversión de los concesionarios privados se redujo del 39% en 2002 al 2% en 2010, en un contexto de congelamiento de las tarifas y debilitamiento de los marcos regulatorios. “El congelamiento de las tarifas en el transporte urbano de pasajeros y en los peajes carreteros frenó la inversión privada e implicó que los servicios comenzaran a exigir subsidios”, explicó Castro.

El aumento de la demanda de transporte congestiona las redes

“La movilidad en cargas y pasajeros creció a un ritmo alarmante en el mundo en las últimas décadas, lo que dio lugar a una creciente congestión en ciertos nodos y tramos de las redes de transporte”, precisó Barbero. Según la publicación, con la recuperación económica iniciada en 2003, la demanda de transporte se incrementó en forma pronunciada y, aunque creciente, la inversión pública no ha logrado seguir el ritmo de la demanda. Nodos fundamentales para el comercio exterior comenzaron a mostrar signos de congestión en 2005 y 2006.

La Argentina tiene un claro predominio del transporte carretero, que alcanza una participación del 94% del volumen total de cargas, incluso en tráficos donde otros modos, como el ferrocarril, podrían ser más eficientes.

Sin embargo, el ferrocarril sólo transporta el 5% de las cargas y el cabotaje fluvial y marítimo es marginal. La participación del ferrocarril en las cargas creció en términos absolutos pero no en términos relativos, ante un mercado de cargas que se expandió. Entre 1998 y 2004, por ejem-

plo, los arribos en ferrocarril al puerto de Rosario se redujeron de un 20% a un 15%. “La falta de material rodante es uno de los principales desafíos que los concesionarios enfrentan para captar mayores volúmenes de cargas”, explicó Barbero.

Por su parte, los puertos y la navegación fluvial presentan un reto para el sistema de transporte. En este sentido, la investigación destaca que existe una fuerte concentración del tráfico de contenedores en las terminales de Puerto Nuevo y Dock Sud, que despachan más del 90% de las cargas contenerizadas del país. Por otro lado, la Hidrovía concentra el 82% de la exportación agrícola local, la mayor proporción de tráfico siderúrgico y todo el movimiento de cargas generales fluviales que tienen como origen o destino el puerto de Buenos Aires. En los últimos años, los tráficos crecieron en forma sostenida a un 13% anual.

Además, el trabajo de CIPPEC identifica importantes retos para mejorar la calidad de la circulación, la seguridad vial, la accesibilidad de áreas remotas y los principales accesos urbanos de las carreteras.

Por otro lado, el transporte urbano evidencia agudos problemas de congestión en los principales centros urbanos, especialmente en la región metropolitana, donde el 51% de los viajes se hace en auto. La creciente motorización provocó una caída pronunciada en la importancia del transporte por buses: entre 1970 y 2007 se registra una pérdida de 778 millones de pasajeros para los buses y un aumento de 13 y 18 millones de pasajeros para el subte y los ferrocarriles suburbanos.

Los subsidios impactan negativamente en la equidad

Según la Asociación Argentina de Presupuesto y Administración Financiera Pública (ASAP) y sobre la base de datos del

INDEC de 2011, es posible estimar que los subsidios al transporte ascendieron en 2010 a 13.000 millones de pesos corrientes, equivalentes al 1% del PBI y al 30% del gasto total del Estado en subsidios. "Si se tienen en cuenta otras fuentes de financiamiento –dado que la ASAP sólo computa subsidios financiados con recursos del Tesoro Nacional- las transferencias al transporte podrían alcanzar los 18.000 millones de pesos en 2010", precisó Castro.

La investigación de CIPPEC señala que los subsidios están mayormente focalizados en el transporte urbano e interurbano de pasajeros. Según datos de 2010, el 43% de los subsidios que otorga el Gobierno van al Fondo Fiduciario al Sistema de Infraestructura de Transporte, seguido por las concesionarias de trenes y subtes del área metropolitana de la Ciudad (22%), Aerolíneas Argentinas (17%) y el Ferrocarril General Belgrano (8%).

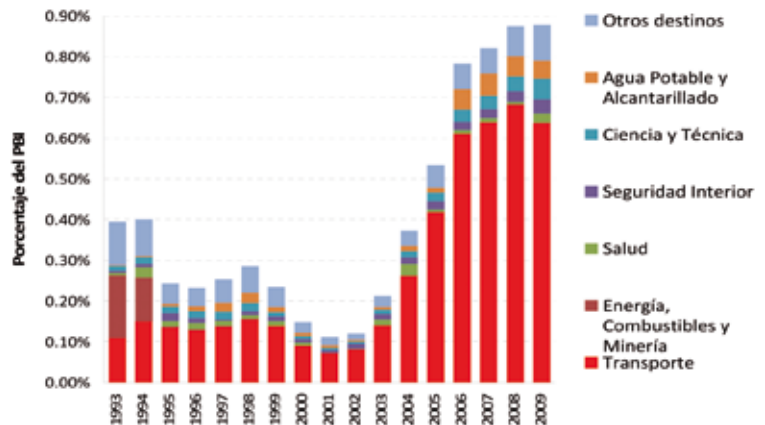
Por su parte, los subsidios están fuertemente concentrados en el área metropoli-

tana. De hecho, esta región concentró el 71% de los subsidios al sector acumulados para 2002-2010. Así, mientras el gasto en subsidios al transporte supera los \$500 por habitante en el Área Metropolitana de Buenos Aires, en algunas provincias del noroeste argentino fluctúa alrededor de

los \$100. En la provincia de Buenos Aires apenas alcanzan y en el resto de las provincias no superan los \$50 en promedio.

El documento completo puede descargarse en <http://www.cippec.org/Main.php?do=documentsShow>

Gráfico 8. Evolución de la composición de la Inversión Real Directa (IRD) pública por principales rubros y como porcentaje del PIB, 1993-2009



Fuente: Elaboración de CIPPEC sobre la base de datos de la Oficina Nacional de Presupuesto (ONP) e INDEC (2011).

www.eaff.com.ar

**Agentes Aduaneros
Agentes de Transporte Internacional**

Viamonte 1145 Piso 3
(C1053ABW) Buenos Aires
ARGENTINA
Tel: +54 11 4372-1300
Fax: +54 11 4372-2082
eaff@eaff.com.ar

Bv. Lavalle 290 - 4 Piso "E"
(B2804FYB) Campana
Pcia. Bs. As.
ARGENTINA
Tel. (03489) 42-4436
campana@eaff.com.ar



Cómo consolidar un sistema de transporte para la equidad y el crecimiento

Por Lucio Castro (*)

El transporte tiene un rol fundamental para el desarrollo económico y social de la Argentina. Su capacidad de proveer movilidad a las personas y bienes, tiene impactos directos sobre la competitividad empresarial, la cohesión social, el medioambiente y la integración territorial. Por ello, es crucial desarrollar una estrategia nacional de transporte consistente con el crecimiento con equidad.

Las tendencias globales plantean nuevos desafíos para las políticas públicas sectoriales. En las últimas décadas, la economía mundial experimentó una verdadera explosión en la demanda de transporte. Esto se vio reflejado en una acelerada motorización y en problemas crecientes de congestión. El transporte sufrió profundas transformaciones, algunas como respuesta a esas tendencias, como el desarrollo de la intermodalidad, la expansión del transporte masivo y la incorporación de requerimientos cada vez mayores para la sustentabilidad ambiental (incluida la mitigación del cambio climático), la seguridad y la eficiencia energética.

En la Argentina, se registra una recuperación de la inversión pública con crecientes problemas de congestión, fuerte aumento de los subsidios y baja inversión privada en la post-convertibilidad. Entre 2003 y 2010 se produjo una importante suba de la inversión pública (que casi triplicó a la realizada en los años noventa), acompañada de una fuerte disminución de la inversión proveniente de otras fuentes públicas y privadas. En el mismo período, hubo un sostenido incremento de la demanda, que genera

severos problemas de congestión en la red de transporte. Además, se registra un muy fuerte crecimiento de los subsidios a la oferta (que alcanzan alrededor de 1% del Producto Bruto Interno -PBI-) como consecuencia del congelamiento de las tarifas a partir de 2002.

Los retos del transporte son importantes. Existe un excesivo predominio del transporte automotor en el movimiento de cargas y hay problemas de calidad en la circulación y capacidad en los tramos de alto tráfico de la red vial. Además, es necesaria una mayor adecuación a buques de gran calado y existen problemas de congestión en los principales puertos. También hay graves problemas de congestión y se deterioró la calidad del servicio en el transporte de pasajeros. Además, se registran importantes falencias en el servicio de transporte aerocomercial.

Al mismo tiempo, una visión de futuro de la Argentina en la próxima década permite prever un fuerte crecimiento en la movilidad urbana y una mayor demanda de transporte de graneles –la producción granaria podría llegar a alcanzar las 160 millones de toneladas hacia 2020– así como nuevos requerimientos de logística de mayor calidad, vinculados con una matriz productiva más diversificada, de mayor valor agregado y más balanceada territorialmente. Una estrategia nacional para el transporte argentino necesita tener en cuenta cinco principios básicos. En primer lugar, la integralidad, a través de una articulación coherente y coordinada de las políticas hacia los distintos modos de transporte. Es necesario que la estra-

tegia también sea transversal, mediante la incorporación de los efectos múltiples sobre el desarrollo en la definición de las políticas sectoriales. Además es importante refocalizar hacia cuestiones de alcance nacional de la Secretaría de Transporte y consolidar una mejor coordinación entre niveles de gobierno. Finalmente, también es clave anticipar las demandas para el transporte de un mayor movimiento de graneles, un aumento de la movilidad de las personas, una matriz productiva más diversificada e importantes tendencias hacia un paradigma de sostenibilidad medioambiental en las próximas décadas.

Estos desafíos presentes y futuros reclaman una intensa acción estratégica de parte del Estado nacional, que podría basarse sobre una modernización de las instituciones de gobierno del sector y la normalización de los marcos regulatorios. Además, es clave avanzar hacia la modificación de la matriz del transporte interno de cargas, asegurar la movilidad urbana, impulsar la modernización y mejora de los servicios y fomentar la cohesión e integración territorial.

(*) Director del Programa de Integración Global de CIPPEC (Centro de Implementación de Políticas Públicas para la Equidad y el Crecimiento)

Cena anual de Camaradería de la Asociación

Logros y proyectos para el futuro se presentaron a los socios, autoridades y representantes de las principales cámaras ligadas al comercio exterior que asistieron a la celebración.

El Presidente de la AAACI, Jorge Pereira abrió su discurso destacando la importancia de las cuatro décadas, “Yo empecé en el año 1971, con 15 personas que nos pusimos a armar una organización gremial empresaria para hacer toda esta actividad y ser fiel a lo que nos unía a cada uno, porque a pesar de ser competidores, algo nos unía, empezamos primero con la Dirección Nacional del Transporte Aero comercial, después con la Aduana y así nos fuimos relacionando y fueron pasando los tiempos”.

Luego Pereira subrayó la importancia de las nuevas oficinas que se acababan de mostrar en un video institucional, “Esto es un gran orgullo para nosotros, es mucho lo que hicimos, es mucho lo que hicieron todos los socios, es mucho todo lo que necesitábamos hacer, es mucho lo que se hizo para llegar a esto y la idea es seguir”.

Mas adelante Pereira anunció a los presentes la participación de la AAACI en la flamante Cámara de Empresarios del Transporte, “Nos hemos adherido a la CET, una entidad de orden superior, una federación y la idea es trabajar en conjunto con los trabajadores para el Plan Quinquenal del año 2012 al 2017. Todos sabemos que las condiciones actuales en las que están los caminos, los ferrocarriles, las vías troncales y navegables, es muy difícil seguir. Nosotros buscamos soluciones, por eso estamos y adherimos a esta entidad”.

Como todos los años el presidente de la AAACI puso énfasis en la capacitación, “Todos aquellos cursos que tengan que ver con nuestra actividad los dictamos en la Asociación. Para que ustedes tengan una idea este año estuvieron 570 personas en nuestras aulas durante todo el año tomando los cursos que brindamos, inclusive este año hemos ido a dictar cursos a Paraguay, Rosario y Córdoba, todos con éxito, por lo que desde ya quiero agradecer como siempre al Comité



de Capacitación y a todos los profesores que nos acompañan”, como parte de la capacitación presentó la nueva edición del Manual del Agente de Carga, “Esta es la sexta edición, les quiero agradecer a todos que hayan colaborado para que se pueda hacer y ser distribuido gratuitamente, como ustedes saben, el Manual va a universidades, para los alumnos con un material excelente”.

En cuanto a los proyectos para 2012 Pereira explicó que al disponer del nuevo salón con capacidad para 150 personas, la idea es dar charlas no solo de cargas o logística sino sobre temas como economía, política, entre otros que puedan interesar a los socios a quienes convocó a acercar propuestas. “Vamos a empezar a usarlo para que los socios lo conozcan, porque esto no lo hacemos para los 10 o 15 que estamos siempre presentes en las reuniones de Comisión Directiva, lo hacemos para los 160 socios, ese auditorio se hizo para ustedes y para usarlo. Para que sepan que la Asociación esta al servicio de ustedes, que necesitamos gente joven, gente que participen. Necesitamos gente joven, gente que siga esto, gente que de su trabajo, su tiempo y necesitamos gente que vaya trabajando, que nos vaya acompañando, realmente van a poder estar. Ya hay más gente joven en la Comisión Directiva y esos son los que van a seguir”.

Pereira cerró su exposición recordando

que el sector ya había superado varia crisis y que también lo haría esta vez y auguró crecimiento para el país, el sector y la Asociación.



En la asamblea general para la elección de autoridades quedó constituida la Comisión Directiva

Presidente: Jorge Alberto Pereira	Vocal Suplente 1ro: Juan Manuel Gallego
Vice-presidente: Eduardo Amadio	Vocal Suplente 2ro: Jorge Gillman
Secretario: Jorge Matta	Revisor de Cuentas Titular 1ro: Christian Liebsstein
Pro-secretario: Juan Cruz Houssay	Revisor de Cuentas Titular 2do: Matias Herrero
Tesorero: Gustavo Navone	Revisor. de Cuentas Suplente: German Raña
Vocal Titular 1ro: Rodolfo Sagel	Comité de Etica: Oscar Laffont
Vocal Titular 2do.: Federico Espeche	

Descubrí el nuevo **UCSA**



UCSA
DEPOSITO FISCAL

Habilitado Mercaderías IMO

- Servicio Aduanero Permanente.
- Traslados de contenedores y carga suelta (TLAT, TLMD, Tránsitos)
- Almacenaje de Contenedores
- Almacenaje de carga suelta y paletizada
- Consolidado y Desconsolidado
- Coordinación de operaciones
- Liberación aduanera de camiones
- Verificación aduanera de cargas
- Balanza fiscal
- Control de stock
- Manipulación de carga frágil y valiosa
- Asesoramiento en operatoria general
- Depósitos Nacionales
- Logística y distribución
- Playa para maniobra y estacionamiento de camiones.

Se federan las cámaras de las ramas del transporte

El 6 de diciembre de 2011 en la terminal de cruceros Quinquela Martín, ubicada en el puerto de Buenos Aires, tuvo lugar el acto fundacional de la Confederación Empresaria del Transporte

La CET, está integrada como socios fundadores por la Cámara de Depósitos Fiscales Privados, Cadefip, la Cámara Naviera Argentina, el Centro de Navegación (CN), el Centro de Despachantes de Aduana (CDA), la Cámara de Terminales Portuarias, la Cámara de Zonas Francas, la Asociación Argentina de Agentes de Carga Internacional (AAACI), la Cámara Argentina de Talleres de Revisación Técnica (CATRAI) y la Federación de Transportes Argentinos (Fe.Tra.). Dos cámaras ya han solicitado su inscripción, Caena (Cámara Argentina de Empresas navieras y Armadoras) y Ativa (Asociación de Transportistas Individuales de la Provincia de Buenos Aires).

El presidente de Cadefip y ahora presidente de la Confederación, Miguel Pascucci, brindó un discurso en el cual resaltó que “La CET contribuirá, sin duda, a armonizar la actividad de los integrantes, evitando el dispendio que surge de la actividad individual y facilitará la relación con los sindicatos y las autoridades gubernamentales” destacando que “Será prioritario anticiparnos a los conflictos y que de existir los



Jorge Martínez, Miguel Pascucci, Gustavo Figuerola y Germán Raña

mismos se resuelvan por las vías naturales del diálogo”. Se espera que en las próximas semanas más entidades se sumen para que todos aquellos dedicados al transporte de carga o de pasajeros, ya sea por vía marítima, aérea o terrestre puedan estar representados.

La iniciativa busca fortalecer la representación del empresariado transportista a la hora de negociar con sectores gremiales y por otro, asiste al pedido del gobierno de unificar políticas con arreglo a la implementación del Plan Quinquenal del Transporte (2012-2016), según se explicó.

“En este momento tenemos trece organizaciones, y esperamos que Fadeeac se sume en estos días. Tenemos otras tratativas con

otras entidades como La Cámara Puertos Privados y Ferrocámaras que ha participado en varias reuniones. Poco a poco se van a ir alineando, yo estimo que no vamos a ser menos de treinta organizaciones” aseguró Pascucci en una conversación posterior.

Con el nucleamiento de las diversas cámaras en la CET se cierra, junto a los gremios y el gobierno el triángulo perfecto que conforma al transporte argentino, estableciendo el buscado equilibrio de fuerzas, explicó el titular de la Confederación.

“La realidad es que hoy tenemos que encontrarnos frente a una nueva institución que nace en un momento muy especial del país y que nosotros pensamos que es el momento en que debía nacer”, concluyó

105 años al servicio de la producción y el comercio exterior argentinos

CAMARA DE IMPORTADORES DE LA REPUBLICA ARGENTINA





SEACORP

Operadores de Transporte
y Logística Internacional

CARGAS AEREAS/ MARITIMAS/ TERRESTRES
LCL/ FCL
REEFER/ BREAK BULK
CHARTERS TOTALES O PARCIALES
DESPACHOS ADUANEROS
SEGUROS
DEPÓSITOS Y DISTRIBUCIÓN
EMBALAJES
DISTRIBUCIÓN EN U.S.A.

Representantes de



Lavalle 652 3ºB, C1047AAN - Buenos Aires - Argentina - Ph. # 54 11 5032 9100 - Fx. # 54 11 4342 6080 - info@sea-corp.com.ar

www.sea-corp.com.ar



Avances cualitativos para el Congreso de San Antonio, Texas

Por Jorge Canavati (*)

Se define con precisión el enfoque de la edición 2012. Mas auspiciantes y fuerte campaña de difusión.

Uno de los objetivos del evento es precisamente que nuestros colegas y agentes de carga de Latino América conozcan y concreten negocios con sus colegas estadounidenses, europeos, de China y otros países de oriente. Estamos promoviendo con este objetivo en mente el evento en la región, en Europa y en Oriente precisamente para desarrollar interés, esperamos tener fuerte presencia de agentes de toda Latino América para el evento porque estamos diseñando el Congreso para asegurarles que queden satisfechos con el resultado de la visita.

Ya podemos asegurar que va a haber una asistencia muy fuerte de los estadounidenses. Dos empresas muy importantes de Es-

tados Unidos ya sumaron su patrocinio. Se está notando en las consultas y las inscripciones un interés muy intenso de los estadounidenses para desarrollar proyectos importantes con las empresas latinoamericanas. Por ejemplo buscar agenciamientos, representaciones, las empresas que deseen representarse mutuamente en los distintos países, como por ejemplo la Argentina, y busquen un partner en Estados Unidos seguramente encuentren en el Congreso el ámbito ideal para concretarlo.

Estamos abocados en esta etapa para atender ese interés porque es una fuente de negocios de concreción inmediata y a largo plazo. Más allá de los contactos previos, en el Congreso de ALACAT los asistentes podrán conocerse, intercambiar ideas sobre sus formas de trabajar y encontrar objetivos comunes en los negocios.

Hemos seguido elevando el nivel de

calidad de los contenidos de las conferencias y de los disertantes para que los asistentes, además de negocios, obtengan conocimiento y una visión de especialistas de primera línea que no puede obtenerse en Internet.

Estamos difundiendo y promoviendo el Congreso en todas las regiones y para eso contamos con la colaboración de nuestros sponsors y con los medios de comunicación que nos apoyan. En estos días estará on line nuestra página web actualizada con toda la información para que los interesados puedan conocer los progresos y nos envíen sus consultas e inquietudes. Por esto la participación activa de las cámaras asociadas a ALACAT es vital para el éxito del evento. Los esperamos.

(*) Vicepresidente de desarrollo de negocios de Port San Antonio y Jefe del equipo de organización de Alacat 2012

INSTALACIÓN Y MANTENIMIENTO DE SISTEMAS DE GRABACIÓN Y MONITOREO DE CÁMARAS PARA

Cargas en Planta

(SEGÚN REQUERIMIENTOS DE LA RESOLUCIÓN 2977)



UNA SOLUCIÓN PARA CADA EXPORTADOR Y PARA CADA PRESUPUESTO

Sistemas (IT)
Data Backup



Alarmas Monitoreadas
Control de Accesos



Siga confiando en nosotros
400.000 movimientos nos avalan

Operador de los principales depósitos de **CADEFP**

Operador OLS (Operador Logístico Seguro)

Operador ISTA (Iniciativa de Seguridad de Tránsito Aduanero)

Homologados por AFIP

Traslados de Importación y Exportación

Despacho a plaza

Tránsitos a Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay

Seguro de Mercadería

Contamos con un centro de control y seguridad con motos propias y personal policial en actividad dedicados a vigilar su mercadería. Nuestra red de comunicaciones de fibra óptica garantiza su operatoria.

Saetech

Ahora Sabés



Fondo de la Legua 936 - San Isidro cp. B1640EDO
te. +5411 4136-0100 mail. info@saetech.com.ar
www.saetech.com.ar

Problemas para implementar el Régimen de Carga en Planta

La superposición de controles y los requerimientos tecnológicos generan sobrecostos que impiden cumplir con el plazo fijado por la AFIP y afectan a la competitividad para exportar en ese marco.

Al cierre de esta edición se reiteraban las quejas de las empresas habilitadas por no poder cumplir con el plazo estipulado por la DGA debido a dificultades técnicas, y de disponibilidad de equipos y materiales que genere una importante demora en la instalación de que requiere la Aduana para mantener la operación en planta en el marco de la Resolución 2977 de la AFIP y que esta situación es preocupante debido a que los plazos vencieron estrictamente el día 21 de Diciembre de este año y esto podría hacer que muchos exportadores deban dejar de operar desde la propia planta, lo que generaría un importante incremento de sus costos de exportación y dificultades logísticas ya que el mercado no está preparado para absorber ya no hay suficiente cantidad de depósitos fiscales que puedan dar solución inmediata a un problema de esta magnitud. Los afectados coinciden en que no se entiende la complejidad de las exigencias



cuando la operación se mantiene en las condiciones actuales, donde la presencia del funcionario aduanero habilita el embarque de las mercaderías. Es decir que las exigencias de tecnología de punta cuando los embarques no pueden liberarse sin la presencia del funcionario aduanero, resulta oneroso y contradictorio.

Estas dificultades contradicen el criterio explicado por la propia AFIP cuando dice "El régimen de cargas en planta, previsto en la Resolución General AFIP 2977, significa un ahorro de costos operativos al momento de exportar ya que permite operar

desde la misma planta del exportador evitando costos innecesarios en por ejemplo, costos de manuleos de la mercadería a exportar, posteriores a la consolidación de la carga". Explicó un agente con carga detenida de un exportador de primera línea. "Parte de la competitividad se ve afectada por esta normativa, ya que la instalación de las cámaras van directamente a costo, que la DGA podría reducir o eliminar los costos de los servicios extraordinarios, para los que cumplieron con la norma para compensarlos, sobre todo porque asiste personal aduanero a cada embarque", agregó el mismo operador y concluyó con una recomendación: "Lo más aconsejable sería que las autoridades previesen algún tipo de mora aunque fuese parcial en cuanto a la finalización o la implementación de las herramientas que son exigidas dando un plazo acorde a las posibilidades que tenga el mercado de completar el abastecimiento o la instalación de los equipos"

COMERCIO EXTERIOR + LOGÍSTICA + EMBALAJE INDUSTRIAL

- Almacenaje y distribución
- Despachos Aduaneros
- Transporte Aéreo y Marítimo
- Mudanzas Internacionales



SL INTERNATIONAL CARGO S. A.

Av. De Mayo 580 3º piso of. 10 (C1084AAN) Buenos Aires, Argentina // +54 11 4343-7992 / 3188

www.slcargo.com.ar

WWW.OVERSEASGROUP.COM.AR



www.overseas.com.ar

BRASIL / URUGUAY / PARAGUAY

- **NVOCC amplia red de agentes.**
- **FCL con contratos especiales**
- **PERECEDEROS**
- **MUDANZAS INTERNACIONALES**



www.defisa.com.ar

IMPORTACIÓN / EXPORTACIÓN

- **INFRAESTRUCTURA Buenos Aires**
 - Depósito Fiscal de 17600 m2
 - Galpón Nacional de 1000 m2
 - Playón Nacional de 5000 m2
- Río Gallegos**
 - Depósito 1500 m2



www.cfs-sa.com.ar

- **TRANSPORTE AÉREO**
- **CARGAS DE PROYECTO**
- **CUSTOM BROKERAGE**

- **Miembro activo de Global Freight Group**



www.overseaslogistica.com.ar

- **MODELOS DE DISTRIBUCIÓN Y ALMACENAMIENTO.**
- **DESARROLLO DE PROYECTOS.**
- **CADENA DE PROVISIONES.**
- **TRANSPORTE Y DISTRIBUCIÓN.**

- 60000 m2 superficie cubierta apta para depósito.
- 8600 m2 cubiertos carga / descarga.
- Más de 7300 posiciones de rack.



www.overtruck.com.ar

- **FLETES TERRESTRES** Locales e internacionales
- **FLETES COMBINADOS** Terrestre/ Naviero / Aéreo
- **DESPECHOS DE IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN**
EN AMBOS LADOS DE LA FRONTERA
ARGENTINA - BRASIL.



OVERSEAS GROUP S.A. (Head Office)

Suipacha 268 Piso 8 (C1008AAF) Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Tel: (011)4320-9700 (rotativas) / Fax:(011)4320-9710 (operativo) / Fax:(011)4320-9745 (comercial)

Los países en desarrollo amplían su participación en el negocio

La globalización de las actividades marítimas permite a las navieras recurrir a los proveedores más económicos. Ello ha propiciado una reducción de los costos del transporte internacional, redundando en beneficio directo del comercio mundial de mercancías, según la UNCTAD.

El transporte marítimo registró un aumento de la demanda en 2010, en particular en los segmentos comerciales de la carga a granel seca y los contenedores. El total estimado del comercio marítimo alcanzó los 8.400 millones de toneladas.

En cuanto a la oferta, en 2010 las entregas de nuevos buques batieron un nuevo récord, superando en un 28% las de 2009; la flota mercante mundial creció un 8,6%. En enero de 2011, la flota llegó a casi 1.400 millones de toneladas de peso muerto (TPM), un aumento de 120 millones de TPM con respecto a 2010. Las nuevas entregas ascendieron a 150 millones de TPM, mientras que los desguaces y otros retiros del mercado representaron aproximadamente 30 millones de TPM.

Los países en desarrollo han hecho notables progresos en el transporte marítimo internacional, como lo ha documentado por más de 40 años El Transporte Marítimo, una publicación anual de la UNCTAD. Para los países en desarrollo, el transporte marítimo ya no consiste únicamente en exportaciones de materias primas al mundo desarrollado. En efecto, en las últimas décadas su participación en las cadenas mundiales de suministro se ha incrementado, con un aumento considerable de las importaciones de productos primarios y semielaborados.

Entre 1970 y 2010, la parte correspondiente a los países en desarrollo en el volumen de las importaciones por vía marítima pasó de tan solo un 18% al 56% del total mundial. Los puertos de contenedores con mayor movimiento son los de Shanghai, Hong Kong (China) y Singapur, y los países asiáticos en desarrollo tienen los indicadores más altos de conectividad del transporte marítimo, con arreglo al Índice de conectividad del transporte marítimo de línea de la UNCTAD.

Sin embargo, aunque la consolidación de los servicios prestados por el sector del transporte marítimo en contenedores ha logrado mejorar la eficiencia operativa, puede que también haya supuesto una pérdida de poder de negociación para algunos operadores y una menor eficiencia comercial general en los países más pequeños que participan en el comercio exterior. En julio de 2011, la UNCTAD observó que el número de países ribereños en que operaban tres o menos navieras era de 35, en comparación con 25 tan solo cinco años antes.

En la publicación también se destaca la entrada en vigor, en septiembre de 2011, de la Convención Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques, elaborada, bajo los auspicios de la UNCTAD en

solo son usuarios de los servicios de transporte marítimo, sino que también participan, cada vez más, en la prestación de estos servicios, por ejemplo en la gestión de los puertos, la construcción naval, los contenedores, y el transporte de equipos.

En la construcción naval (China y la República de Corea), el desguace (Bangladesh) y la marinería (Filipinas), los países en desarrollo representan ahora más de tres cuartas partes de la oferta mundial. Empresas de Dubai, Hong Kong (China) y Singapur explotan los terminales de contenedores en puertos de muchos países del mundo, tanto desarrollados como en desarrollo.

Sin embargo, muchos de los países menos adelantados (PMA) aún no están en condiciones de participar plenamente en el sector marítimo, que, en medida creciente, exige capacidades tecnológicas avanzadas y la existencia de agrupaciones de industrias o empresas de servicios. Estos países se enfrentan al doble desafío de tener que modernizar las instalaciones portuarias para dar cabida a buques de mayor tamaño, a la vez que se reduce la competencia y un menor número de líneas regulares de transporte marítimo hacen escala en sus puertos.

Las navieras de los países tanto desarrollados como en desarrollo necesitan cada vez más los bienes y servicios de los países en desarrollo para seguir siendo competitivos. Ya en la década de los setenta, los armadores hacían uso de los registros abiertos, que les permitían contratar tripulaciones de países con menores costos laborales. En décadas más recientes, las navieras comenzaron también a adquirir sus buques en los astilleros de los países en desarrollo, ya que los construidos en los astilleros europeos o estadounidenses a menudo eran demasiado caros.

El documento completo puede descargarse en PDF en: http://www.unctad.org/en/docs//rmt2011_en.pdf



NACIONES UNIDAS



la conferencia de alto nivel de las Naciones Unidas y la Organización Marítima Internacional (OMI) celebrada en 1999.

En las últimas décadas, los países en desarrollo han ampliado considerablemente sus esferas de competencia, abarcando sectores marítimos de mayor complejidad empresarial y técnica. Primero se convirtieron en importantes actores del mercado gracias a la marinería y el registro de buques y ahora están entrando en prácticamente todos los principales sectores marítimos.

Como se destaca en el capítulo especial de El Transporte Marítimo de la UNCTAD de este año, los países en desarrollo no



forward PRO 8.0

El software experto en forwarding
para el agente de cargas latinoamericano

¿Por qué elegir
Forward
Pro 8.0?

- ✓ Multiplica la productividad del personal.
- ✓ Permite tomar decisiones gerenciales más acertadas sobre información segura, consistente e integrada.
- ✓ Automatiza procesos comerciales, operativos, administrativos y contables.
- ✓ Identifica clientes y embarques más rentables.
- ✓ Emisión automática de documentación.
- ✓ Configurado a los requerimientos de cada país.
- ✓ Rápido proceso de implementación (de 5 a 10 días).
- ✓ **Interfaz de Factura Electrónica incorporada.**



Tel: (5411) 4718-2200 | info@forward-pbyasoc.com | www.forward-pbyasoc.com

Cambian las previsiones de ganancias por la crisis

La crisis de la Eurozona, las diferencias regionales y el precio del combustible son las causas según IATA

El tema, que alarma sobre futuros ajustes tarifarios difíciles de calcular, parece originarse en la situación de American Airlines, que puso en el tapete la fragilidad del negocio aerocomercial, como ocurre cíclicamente en las compañías estadounidenses. El precio del combustible y la retracción de la demanda global son las claves.

La Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) informó que ha revisado su previsión económica sobre el sector aéreo para 2011 calcula que los beneficios, aunque débiles, se mantendrán en los 6.900 millones de dólares con un margen de rentabilidad del 1,2%. De cara a 2012, la IATA informó entonces que su previsión de beneficios para las aerolíneas de 4.900 a 3.500 millones de dólares, con un margen de rentabilidad del 0,6%.

Según la organización, "La crisis de la Eurozona constituye un gran riesgo para la previsión de 2012 según el último pro-

nóstico de la OCDE sobre la economía mundial. En el peor de los casos, si se produce una crisis del sistema bancario y una nueva recesión en la zona Euro, la IATA estima que el sector del transporte aéreo global podría sufrir pérdidas de más de 8.000 millones de dólares.

"El principal riesgo que acecha a la rentabilidad de las aerolíneas durante el próximo año es la inestabilidad económica en caso de que fracasen los gobiernos en su intento de resolver la crisis de la deuda soberana en la zona Euro. Si esto ocurre, las aerolíneas podrían perder más de 8.000 millones de dólares, el peor resultado desde la crisis financiera de 2008", declaró Tony Tyler, consejero delegado de la IATA.

2011

"El beneficio de 6.900 millones de dólares previsto para el sector aeronáutico en 2011 no ha variado. Sin embargo, las

mayores diferencias regionales reflejan el diferente entorno económico que deben afrontar las aerolíneas en las distintas partes del mundo, el 1,2% de margen global es un indicador de la difícil batalla que supone la rentabilidad en este negocio", dijo Tyler

Ente los aspectos destacados de cada región, el comunicado señala que: "(...) el beneficio en Latinoamérica se contraerá hasta 200 millones de dólares (frente a los 600 millones de dólares de la previsión anterior). Los resultados han sido dispares en toda la región, aunque esta reducción se debe, principalmente, al impacto de la fuerte competencia y a la caída de los factores de ocupación del mercado doméstico brasileño"

Siempre según el informe, "A nivel global, se espera que la demanda de pasajeros crezca un 6,1%, por encima del 5,9% pronosticado en septiembre. El crecimiento del transporte aéreo se ha mantenido a un ritmo más fuerte de lo



DEPOSITO FISCAL GENERAL PRIVADO

Contamos con un predio de 18.200 mts

- **Importación.**
- **Exportación.**
- **Carga general.**
- **Servicio de transporte.**
- **Carga monitoreada por D.E.S.**
- **Logística y Distribución.**
- **Red de incendio.**
- **Monitoreo total del predio con más de 32 cámaras digitalizadas.**
- **Control digital de acceso de personas.**

Para operaciones Extra Medida, Embalaje y Trincados especiales, no deje de consultarnos a:

Tel/Fax(50-11) 4001-5050 Líneas Rotativas
Mail: info@mercocarga.com
www.mercocarga.com

Sargento Ponce 754 / 790
(B1871DAB) Dock Sud · Avellaneda
Pcia. de Buenos Aires · República Argentina



que esperábamos. Este fuerte crecimiento, junto con una ajustada gestión de la capacidad, sobre todo en América del Norte, ha mantenido los factores de ocupación elevados y contribuye a un incremento del rendimiento del 4,0%, mejorando de forma moderada la previsión sobre los ingresos, que esperamos que alcance un total de 596.000 millones de dólares este año.

El beneficio de las aerolíneas latinoamericanas se reducirá hasta los 100 millones de dólares—400 millones de dólares menos que en la previsión anterior—, arrastrado, en parte, por la debilidad del vasto mercado brasileño en el último periodo se reducirá hasta los 100 millones de dólares—400 millones de dólares menos que en la previsión anterior—, arrastrado, en parte, por la debilidad del vasto mercado brasileño en el último periodo.

Este fuerte e inesperado comportamiento del tráfico de pasajeros compensa (1) el resultado del transporte de carga, que ha sido peor de lo esperado, y (2) precios del petróleo algo más altos de lo previsto. Con un precio medio del petró-

leo de 112 dólares por barril, se espera que la factura de combustible ascienda a 178.000 millones de dólares (2.000 millones de dólares más que las expectativas previas). El ritmo negativo de crecimiento del transporte de carga desde mediados de año se reducirá en un 0,5 % los volúmenes y mantendrá el rendimiento en el mismo nivel.

Previsión para 2012

Aun cuando los gobiernos puedan evitar la crisis bancaria, es poco probable que Europa pueda librarse de una recesión. La confianza empresarial y del consumidor han caído demasiado. Los pronósticos mundiales de crecimiento del PIB para el año 2012 se han revisado a la baja hasta el 2,1%. La habitual pérdida de beneficios de las aerolíneas cada vez que el PIB mundial cae por debajo del 2% ha rebajado las perspectivas para 2012.

El informe calcula una reducción de beneficios en todas las regiones en 2012, aunque con diferencias regionales muy marcadas: “El beneficio de las aerolíneas latinoamericanas se reducirá hasta los

100 millones de dólares, 400 millones de dólares menos que en la previsión anterior, arrastrado, en parte, por la debilidad del vasto mercado brasileño en el último periodo”.

“Incluso en el mejor de los casos para 2012, el margen neto sería del 0,6% sobre unos ingresos de 618.000 millones de dólares. Pero la industria se mueve a dos ritmos diferentes y en un panorama en el que las aerolíneas europeas están gravadas con altos impuestos que las conducen hacia los números rojos”, señaló Tyler.

Este panorama se basa en una caída del PIB mundial al 0,8% en 2012 impulsado por una profunda recesión en Europa. Históricamente, una tasa de crecimiento del PIB mundial por debajo del 2,0% se ha traducido en una pérdida neta global de la industria aérea. En consecuencia, el crecimiento de la demanda de pasajeros se detendría y se produciría una contracción de un 4,7% de los mercados de carga. Tanto el rendimiento del mercado de pasajeros como el de carga se reducirían un 1,5%.

BAJO TECHO SIEMPRE

Lo Primo

Depósito Fiscal / Depósito Nacionalizado / Logística y Distribución



Lo Primo 1 14.000 metros cuadrados cubiertos y 3.000 descubiertos

Lo Primo 2 24.000 metros cubiertos

Lo Primo 3 6.000 metros cubiertos

Lo Primo 4 16.000 metros cubiertos (Plazoleta para Transporte Internacional)

Oficinas a disposición del cliente para fines múltiples

Oficina de verificaciones

Conexión on line al Sistema Informático María



Desafíos cambiarios de los exportadores

Por Graciela Álvarez Agudo y Jorge L. Riva (*)

A fines de 2001, finalizaba en nuestro país una década de absoluta libertad cambiaria en tanto el PEN dictaba los Decretos 1606/01 y 1638/01, mediante los cuáles reestablecía la obligatoriedad de los exportadores de ingresar y liquidar las divisas provenientes de sus exportaciones en el mercado de cambios argentino, hasta alcanzar su valor Fob o CFR dentro de los plazos de la reglamentación. A partir de allí, el régimen penal cambiario - Decreto 480/95-incluye las leyes 19.359, 24.144 y otras complementarias- adquirió nueva vigencia y trascendental importancia para los exportadores dado las gravosas sanciones que imprime ante cualquier incumplimiento cambiario. Estas van desde multa hasta diez veces el monto en infracción para la primera vez y un mínimo de multa de tres veces el monto infraccional o pena de prisión en caso de primera reincidencia, a mayores reincidencias las penas se agravan.

El Estado argentino no se ha mantenido ajeno al exhaustivo control del cumplimiento de estas obligaciones de los exportadores, a cuyos efectos mediante la actuación de la Superintendencia de Entidades Financieras y Cambiarias, requirió y hasta sumarió tanto a personas jurídicas-empresas involucradas como a físicas- directores, gerentes, representantes legales, síndicos, entre otros.

El exportador deberá tomar todos los recaudos a los fines del ingreso y liquidación en término de las divisas correspondientes a las compraventas internacionales que efectúe. Ahora bien, no son pocas las situaciones que en la práctica, determinan la falta de liquidación del exportador motivado en cuestiones a él ajenas y por razones imputables exclusivamente al comprador internacional, tales como su falta de pago o de pago en



término, su quiebra, concurso, desaparición o restricciones cambiarias en su país, catástrofes naturales, como ha sido el terremoto de Chile, crisis internacionales, compensaciones o bien por problemas con las mercaderías exportadas, entre otros. Esto arrastra al exportador argentino, en tanto si bien la premisa legal suele ser que nadie está obligado a ingresar y liquidar lo que no cobró, tal como sostiene reiteradamente la jurisprudencia y el BCRA, en los hechos el entendimiento de este principio no es tal ya que suele ser entendida la obligación de ingreso como valor absoluto, en el sentido que hecha una exportación las divisas deben ingresar y liquidar más allá del incumplimiento del comprador internacional.

Resulta así, que a fin de resguardarse es aconsejable al exportador que ante cualquier problema que tuviera a los fines del ingreso y liquidación en término por causas a él ajenas, deberá proceder a la regularización de la situación en el mercado de cambios argentino, a cuyos efectos cuenta con una batería

de normas emitidas por el BCRA, tales como la A 5019 (gestión de cobro), A 5233 (mermas, faltantes, deficiencias, A 4839 (exponotitoneroso), entre otras. En aquellos casos en los que no hubiese prevista una situación de excepción concreta podrá ir en consulta al BCRA para intentar de ese modo la regularización de la situación. El encuadre de los permisos de embarques registrados como incumplidos vigentes en éstas o en otras comunicaciones de excepción previstas en el régimen cambiario, permite su regularización en el mercado de cambios argentino eliminando de ese modo la ilicitud penal. En caso que no lo hiciera, es muy probable que le llegue o bien una Intimación Automática Previa -IAP-, o un Requerimiento Presumario que luego puede terminar en un Sumario Penal Cambiario. Los ingresos tardíos de divisas constituyen un ilícito penal también por lo que el exportador podrá ser requerido e incluso sumariado. Es aconsejable, contar con los elementos de respaldo que acrediten en estos casos los reclamos que se hubieran realizado al comprador internacional, en

tanto pesa sobre el exportador argentino una cuestionable presunción iuris tantum de negociación clandestina de las divisas la que debe ser desvirtuada. En el supuesto de IAP, se invita al exportador a regularizar frente a los bancos de seguimiento los incumplidos que registre conforme detalle anexado a la IAP. Así, el vendedor internacional debe intentar la regularización en el mercado de cada permiso involucrado y de acuerdo a las diferentes situaciones que se planteen. En caso de requerimiento presumarial, las respuestas deberán ser brindadas al BCRA, lo que no obsta intentar las regularizaciones en el mercado, que pueden derivar incluso en consultas a ese órgano si no existiera norma de excepción. Es importante señalar que el ingreso tardío de las divisas con fondos de libre disponibilidad del exportador como modo de regularización (autotransferencia), puede tener ciertas desventajas: por un lado no evitar que la situación pueda ser considerada como delito penal cambiario ya que los ingre-

sos tardíos son punibles y que quien suscriba los boletos de cambio de liquidación, pueda ser inculcado en un Sumario Penal Cambiario a pesar de haber regularizado la omisión de ingreso. Por otra parte, no es admisible hoy por hoy en la interpretación del BCRA, aunque no exista norma expresa que así lo prohíba, la autotransferencia, sin perjuicio además que esta última pueda importar incumplimientos a las exigencias de la Com. "A" 4860 BCRA. No son pocos los recaudos a considerar y de acuerdo a la instancia que se trate, siendo que se deben sumar al panorama descripto los requerimientos e incluso sumarios que por falta de ingreso y liquidación de divisas la Afip/Aduana en todo el país está efectuando bajo los arts. 994, 100 y en algunos casos por el 954 del Código Aduanero. En estos casos, sin perjuicio de los cuestionamientos legales en cuanto a facultades, competencias o bien posibles violaciones al Régimen Aduanero que estas cuestiones puedan importar, las menciones antes efectuadas acerca

de los ingresos tardíos merecen las mismas consideraciones. Cualquier informe que se diera a la Aduana tendrá además impacto en la situación cambiaria de los permisos involucrados, ya que más allá del ropaje aduanero que podría ser cuestionable en este tipo de requerimientos, la evaluación de cada destinación involucrada debe ser considerada bajo las normas de cambios que son las que en definitiva se les aplican a las exportaciones en cuestión. En definitiva, es aconsejable al exportador argentino avizorar las situaciones a las que puede enfrentarse bajo la normativa cambiaria, y en caso que ya se hubiera provocado un incumplimiento indeseado, deberá tomar los recaudos del caso a fin de evitar consecuencias disvaliosas.

(*) Abogados, Socios del Estudio Riva & Álvarez Agudo Abogados.



Cámara de Depósitos Fiscales Privados

Al servicio del Comercio Exterior argentino

Cámara de Depósitos Fiscales Privados

Adolfo Alsina 495 6º piso / C1087AAE Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Teléfonos: 4331-0811 / 4331-8183

E-Mail: cadefip1@speedy.com.ar / Web site: www.cadefip.org.ar



Calendario de Cursos de 2012

	BASICO MERC. PELIGROSAS VIA AEREA	REFRESCO MERC. PELIGROSAS VIA AEREA	BASICO DE CARGA AEREA	SISTEMA MARIA (ATA)	AGENTE DE TRANSPORTE ADUANERO
ENERO	16 al 27 de 9 a 13 hs	09 al 13 de 9 a 14 hs			
FEBRERO		27 y 28 de 9 a 16 hs			
MARZO	05 al 16 de 9 a 13 hs	19 al 23 de 9 a 14 hs	05 al 09 de 9 a 14 hs	01/03 al 24/04 de 18:30 a 20 hs	
ABRIL	09 al 20 de 9 a 13 hs	16 al 20 de 9 a 14 hs	09 al 13 de 18:30 a 21:30 hs		
MAYO	30/04 al 11/05 de 09 a 14 hs	14 al 18 de 9 a 14 hs	28/05 al 01/06 de 9 a 14 hs	03/05 al 26/06 de 18:30 a 20 hs	
JUNIO	04 al 15 de 9 a 13 hs	25 al 29 de 9 a 14 hs	25 y 26 de 9 a 16 hs		
JULIO	02 al 13 de 9 a 14 hs	16 al 20 de 9 a 14 hs	23 al 27 de 18:30 a 21:30 hs	23 al 27 de 9 a 14 hs	03/07 al 23/08 de 18:30 a 20 hs
AGOSTO	06 al 17 de 9 a 14 hs	20 al 24 de 9 a 14 hs			
SEPTIEMBRE	03 al 14 de 9 a 13 hs	17 al 21 de 9 a 14 hs	10 al 14 de 18:30 a 21:30 hs	24 al 28 de 9 a 14 hs	1ª Etapa Comienza 04 sept 2012
OCTUBRE	01 al 12 de 9 a 14 hs	15 al 19 de 9 a 14 hs	29 y 30 de 9 a 16 hs		• Legales (martes)
NOVIEMBRE	05 al 16 de 9 a 13 hs	12 al 16 de 9 a 14 hs	19 al 23 de 18:30 a 21:30 hs	26 al 30 de 9 a 14 hs	• Impo/Expo (jueves)
DICIEMBRE	26/11 al 07/12 de 09 a 13 hs	10 al 14 de 9 a 14 hs		30/10 al 20/12 de 18:30 a 20 hs	• Sistema Maria (Martes y Jueves)

	AGENTE DE TRANSPORTE ADUANERO	TRANSPORTE DE ANIMALES VIVOS	MERCANCIAS PELIGROSAS MARITIMO	INGLES TECNICO	CARGA MARITIMA	PRACTICA PROFESIONAL
2012	2ª Etapa - Comienzo 06 marzo 2012 • Legales (Martes) • Impo/Expo (Jueves)	12 al 16 de marzo A Confirmar		A Confirmar		Marzo a Julio 2012 comienza 19 marzo 2012

REFRESCO MERC. PELIGROSAS VIA AEREA

Horario Nocturno

Curso de dos días, solo para aquellos que ya hicieron cuatro refrescos de 5 días

ALACAT

Reserva La Fecha
Mayo 13-16, 2012

2012
XXIX
CONGRESO
SAN ANTONIO, TEXAS USA



Port San Antonio será el anfitrión de la **XXIX Congreso** de la Federación de Asociaciones Nacionales de Agentes de Carga y Operadores Logísticos Internacionales de América Latina y el Caribe (ALACAT).

Pronto haremos de tu conocimiento los detalles del congreso y hospedaje.

www.alacat2012.org
www.PortSanAntonio.us

Para mayor información sobre patrocinios y “stands” favor de contactar a

Jorge Canavati
210-362-7814
Email: Alacat2012@portsanantonio.us

En asociación con:

PORT  SAN ANTONIO





NOSOTROS:
SABEMOS
CAPACITAMOS
ASEGURAMOS
RESPONDEMOS
SOLUCIONAMOS
USTED: CRECE

Somos más que una compañía de seguros de comercio exterior.
Somos **usted y nosotros.**

www.assekuransa.com


Assekuransa