



# AMERICA



## Nuevo mapa *del* COMERCIO a nivel global

*Retos y oportunidades en  
un entorno adverso*

VOZ DEL AGENTE  
MARÍTIMO

> ENTREVISTA A ESTENIO PINZÁS  
PRESIDENTE DE APAM

Página 8

# CONSEJO DIRECTIVO 2025-2027

PRESIDENTE  
**FERNANDO CON Y LEDESMA**  
MÉXICO

VICEPRESIDENTE 1.º  
**ANDRÉ ZANIN**  
BRASIL

VICEPRESIDENTE 2.º  
**ALFREDO SALAS**  
COSTA RICA

TESORERA  
**MÓNICA AGEITOS**  
URUGUAY

VOCAL  
**SABINO ZACOTENA**  
PERÚ

VOCAL  
**JULIO DELFINO**  
ARGENTINA

VOCAL  
**KARINA FERREIRA**  
PARAGUAY

VOCAL  
**FRANCIS ZEIMETZ**  
PANAMÁ

SECRETARÍA GENERAL  
**GIANNELLA COLOMBO**  
URUGUAY

SECRETARÍA EJECUTIVA  
**MIGUEL ÁNGEL ANDRADE**  
MÉXICO



## CONTENIDO

- **04 PANORAMA PORTUARIO**  
Novedades relevantes de los puertos de América.
- **08 VOZ DEL AGENTE MARÍTIMO**  
Estenio Pinzás | Presidente Asociación Peruana de Agentes Marítimos.
- **12 PUERTOS EN FOCO**  
El nuevo mapa del comercio a nivel global: retos y oportunidades para América Latina.
- **16**  
CIANAM impulsa la agenda del sector naviero latinoamericano en el ámbito internacional.
- **17 RADAR NORMATIVO ADUANAL**  
Digitalización aduanera: hacia un nuevo modelo de cumplimiento y trazabilidad.
- **18 TECNOLOGÍA Y SOSTENIBILIDAD**  
Los puertos ya no compiten solo por carga, compiten por eficiencia energética.
- **19 AGENDA**  
Curso teórico-práctico "Operación marítimo-portuaria".
- **21 CONTACTO**  
CIANAM

# EDITORIAL

## Integración marítima en acción

En esta edición de Navegando América, reafirmamos nuestro compromiso con la integración y el fortalecimiento del agenciamiento marítimo en la región.

El comercio marítimo mundial se encuentra en un proceso de reconfiguración profunda, y América Latina tiene la oportunidad y la responsabilidad de posicionarse como un actor estratégico ante los nuevos flujos y tendencias del intercambio global.

El nuevo mapa del comercio marítimo internacional plantea desafíos en materia de competitividad, sostenibilidad y cooperación regional, pero también abre un horizonte de oportunidades para modernizar nuestras cadenas logísticas, impulsar la conectividad portuaria y fortalecer la voz latinoamericana en los foros globales.

En esta edición, exploramos temas clave como la digitalización aduanera, que representa un paso decisivo hacia un modelo más transparente, eficiente y trazable en toda la región.

Asimismo, agradecemos especialmente al Presidente de la Asociación Peruana de Agentes Marítimos (APAM), Estenio Pinzás Vidmar, por compartir su visión y experiencia en una entrevista que refleja el compromiso y la evolución del sector en América del Sur.

Asimismo, destacamos la participación de CIANAM en la reunión anual de la Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents (FONASBA), celebrada en Estambul, Turquía, donde tuvimos el honor de representar a América Latina ante 42 países.

En ese marco, presentamos la Encuesta del Agente Naviero en América, un

estudio que refleja la realidad, los retos y las perspectivas de nuestra actividad, consolidando una voz regional más fuerte, informada y unida. El camino hacia una industria marítima más competitiva y sostenible requiere colaboración, visión y acción conjunta.

Desde CIANAM, continuaremos impulsando la profesionalización, la innovación y la representación efectiva de los agentes marítimos latinoamericanos ante el mundo.

*Fernando Con y Ledesma*

Presidente





## ARGENTINA

### Los puertos públicos de la Provincia continúan aumentando su movimiento

El Ministerio de Producción, Ciencia e Innovación Tecnológica de la provincia de Buenos Aires difundió el informe trimestral del Monitor Portuario provincial, que confirmó que, en el primer semestre del año, los puertos públicos bonaerenses aumentaron la movilización de carga a granel en un 7,7% respecto al año anterior, en un total de 25,5 millones de toneladas de mercaderías.

➔ [Ver en Noticia Baires](#) | 16 de octubre.



## CHILE

### Las exportaciones de la región del Biobío totalizaron 338 millones de dólares en agosto de 2025

De acuerdo con el Boletín de Exportaciones que elabora el Instituto Nacional de Estadísticas (INE) este desempeño que se explicó por la contracción presentada por los sectores Industria y Pesca, cuyos montos exportados alcanzaron 326,0 millones de dólares, cifra 21,7% inferior a la registrada en agosto de 2025 y Pesca que disminuyó 68,7%, lo que se traduce en 1,3 millones de dólares menos en comparación con igual mes de 2024.

➔ [Ver en Trade Digital News](#) | 16 de octubre.



## BRASIL

### Caravanas de innovación desembarcan en Río de Janeiro

Con el objetivo de impulsar una revolución en la cultura y la gestión de la innovación en el sector portuario, el Ministerio de Puertos y Aeropuertos (MPor), en colaboración con la Agencia Nacional de Transportes Acuáticos (Antaq), presenta la 5.ª edición de las Caravanas de Innovación Portuaria 2025 en Río de Janeiro. El evento, programado para el 15 de octubre en el Muelle Mauá, reunirá a entidades públicas, privadas y académicas en una jornada dedicada a presentaciones técnicas y debates sobre todo tipo de innovación aplicable a los puertos y terminales portuarias del país.

➔ [Ver en Comex Land](#) | 08 de octubre.



## ECUADOR

### Corte admite demanda de Contecon contra Ley Portuaria

La Corte Constitucional del Ecuador admitió a trámite la acción pública de inconstitucionalidad presentada por Contecon Guayaquil S.A., concesionaria del Puerto Marítimo Simón Bolívar, contra varios artículos de la Ley General de Puertos (1976) y su Reglamento General (2000).

El caso fue aprobado por mayoría de la Sala de Admisión, integrada por las juezas Alejandra Cárdenas (ponente) y Claudia Salgado, con voto salvado del juez Jhoel Escudero.

➔ [Ver en Ecuador 221](#) | 15 de octubre.



## PARAGUAY

### El Río Paraguay atraviesa una etapa crítica por pronunciado descenso de su nivel

El jefe del Departamento de Navegación e Hidrología de la Comisión Mixta Paraguayo-Argentina del Río Paraná, Luis Jara, advirtió sobre la situación crítica que atraviesa el río Paraguay, cuyo nivel continúa descendiendo de forma sostenida desde hace varios meses. En comunicación con Radio Nacional del Paraguay, Jara explicó que, pese a las lluvias registradas recientemente, estas no fueron suficientes para frenar el descenso del caudal, especialmente en las zonas del norte del país.

➔ **Ver en Radio Nacional del Paraguay**  
13 de octubre.



## PERÚ

### Gobierno da luz verde a firma de adenda para más inversiones en Matarani

El Ejecutivo aprobó el texto de la Adenda N° 5 del contrato de concesión de Matarani, paso clave para autorizar una inversión privada de US\$ 698 millones destinada a transformar la infraestructura del terminal portuario en Arequipa. Con esta medida, el Estado allana el camino para que Terminal Internacional del Sur (Tisur) administre el puerto por tres décadas adicionales, más allá de 2029, cuando concluía el contrato original.

➔ **Ver en Gestión** | 05 de octubre.



## URUGUAY

### Dragado a 14 metros: un hito estratégico para el Uruguay y la región

Autoridades y especialistas coincidieron en que la profundización del canal de acceso al puerto de Montevideo mejorará la competitividad del país y la región.

Con la presencia de las principales autoridades de la Administración Nacional de Puertos (ANP) del Uruguay, se desarrolló este lunes 3 de noviembre la conferencia "Dragado del canal de acceso al puerto de Montevideo a 14 metros: perspectivas para el país y la región", organizada por la Academia Uruguaya de Geopolítica y Estrategia, que preside el doctor Alem García.

➔ **Ver en Portal Marítimo** | 04 de noviembre.



## COSTA RICA

### Costa Rica abre licitación de 600 millones de dólares para modernizar puerto del Pacífico

El Gobierno de Costa Rica abrió este miércoles una licitación internacional para modernizar el puerto de Caldera, provincia de Puntarenas (Pacífico), proyecto que requerirá de 600 millones de dólares (unos 552,6 millones de euros). El presidente de Costa Rica, Rodrigo Chaves, anunció la licitación en su conferencia de prensa semanal y afirmó que se trata de un cartel elaborado de manera transparente y que permitirá la participación de las principales empresas del mundo en materia de puertos.

➔ **Ver en *El nuevo diario*** | 30 de octubre



## HONDURAS

### Puerto Cortés destaca en el ranking del Banco Mundial como segundo en Centroamérica y 110 a nivel global

Puerto Cortés ha sido nuevamente destacado como un puerto estratégico en Centroamérica, según el último reporte del Banco Mundial. El ranking internacional lo ubica con una eficiencia intermedia alta, consolidándolo como un punto clave para el comercio regional.

➔ **Ver en *ON Once Noticias*** | 10 de octubre.



## GUATEMALA

### Presentan avances en la modernización digital portuaria

El viceministro de Transporte del CIV, Fernando Suriano, inauguró el taller Herramientas y Gestiones de Automatización Portuaria, una iniciativa que busca acelerar la transformación digital de los puertos de Guatemala. El encuentro, organizado por la Comisión Portuaria Nacional (CPN), el Ministerio de Economía (Mineco) y la Superintendencia de Administración Tributaria (SAT), reunió a representantes del sector público y privado para fortalecer la eficiencia y competitividad del sistema portuario nacional.

➔ **Ver en *AGN Agencia Guatemalteca de Noticias*** 16 de octubre.





## ESTADOS UNIDOS

Los puertos piden a EE.UU. UU. que cambie de postura, argumentando que los aranceles a los equipos retrasan el crecimiento

La Asociación Americana de Autoridades Portuarias respondió rápidamente a las revisiones propuestas la semana pasada por el Representante Comercial de EE.UU. UU. al programa de tarifas portuarias. Afirmó que los nuevos aranceles solo servirán para retrasar la modernización y expansión de los puertos en Estados Unidos, sin incentivar la relocalización de la fabricación de equipos.

➔ **Ver en *Maritime Executive*** | 15 de octubre



## MÉXICO

Puertos del Pacífico ganan terreno mientras el comercio con Estados Unidos se enfría y el de China avanza

En el muelle de Manzanillo, los contenedores rojos y azules se apilan como piezas de un tablero que se ha movido lentamente hacia el Pacífico. Cada grúa que se eleva confirma un cambio de era: los barcos que antes descargaban en Veracruz, el puerto histórico del país, ahora encuentran su destino en costas más lejanas, frente al Pacífico, en la ruta directa de Asia a América.

➔ **Ver en *Revista Expansión*** | 12 de octubre.



## CANADÁ

CMA CGM anuncia recargo por temporada alta (PSS) de Europa del Norte a la costa este de Canadá

El Grupo CMA CGM anunció la implementación de un recargo por temporada alta (Peak Season Surcharge, PSS) con el objetivo de mantener servicios confiables y eficientes en sus rutas comerciales entre Europa del Norte y la costa este de Canadá. Esta medida entrará en vigor el 1 de noviembre de 2025.

➔ **Ver en *Container News*** | 11 de octubre.

## Estenio Pinzás Vidmar

**“Es fundamental fortalecer las relaciones entre las autoridades y los agentes marítimos. Los errores y omisiones deben tratarse con criterio y equilibrio, reconociendo nuestra trayectoria y compromiso con el sector, haciendo juntos un comercio marítimo seguro, eficiente y transparente”.**

### Desafíos de una industria en constante cambio

El Presidente de la Asociación Peruana de Agentes Marítimos (APAM), Estenio Pinzás Vidmar, ofrece una reflexión sobre la transformación que vive el sector marítimo global, donde la digitalización y la sostenibilidad se entrelazan para definir el futuro de los puertos y de las flotas.

La presión regulatoria internacional, el aumento de los costos energéticos y las crecientes demandas sociales de responsabilidad ambiental están acelerando la adopción de tecnologías que, hasta hace pocos años, parecían lejanas.

El directivo explica que los agentes marítimos enfrentan hoy múltiples presiones; las regulaciones se han vuelto más rigurosas, los controles muy estrictos y las sanciones más frecuentes. A esto se suma la complejidad de mantener la rentabilidad en un entorno donde los armadores demandan mejores costos y los clientes exigen eficiencia inmediata.

La actividad del agenciamiento marítimo ya no se limita a gestionar la llegada o salida de un buque; hoy implica un conocimiento técnico, legal y operativo mucho más amplio. Tenemos que cumplir con normas internacionales, garantizar seguridad y transparencia, y a la vez responder con agilidad ante un comercio global inestable, explica.



El presidente de APAM subraya que uno de los mayores retos del sector es la formación y retención de talento especializado. Contar con personal preparado, certificado y reconocido por las autoridades no solo asegura calidad en el servicio, sino también continuidad institucional.

El conocimiento humano sigue siendo nuestro mayor activo, aunque la tecnología avance a pasos acelerados.

A ello se suma la obligación de adaptarse a nuevas exigencias ambientales y a un proceso de digitalización que, aunque aporta eficiencia, también genera vulnerabilidades. La ciberseguridad es un tema que ya no puede dejarse de lado; porque, así como digitalizamos documentos y procesos, debemos fortalecer la protección de datos e infraestructuras críticas.



### **Nuevas regulaciones y equilibrio con las autoridades**

Estenio Pinzás señala que los cambios regulatorios están modificando el modo en que opera toda la industria marítima. El incremento de controles, la exigencia de certificaciones más detalladas y la obligatoriedad de trámites digitales representan avances, pero también retos.

En muchos países, las autoridades han adoptado una postura sancionadora frente a los agentes marítimos, aplicando multas o restricciones sin valorar la trayectoria, la reputación o la buena disposición de las empresas.

Esto debilita la confianza mutua, cuando en realidad deberíamos estar trabajando juntos por el mismo objetivo: un comercio marítimo seguro, eficiente y transparente.

Desde su punto de vista, los cambios regulatorios no deben verse como un obstáculo, sino como una oportunidad para elevar estándares.

Sin embargo, enfatiza que deben implementarse de manera justa y coordinada, reconociendo el rol del agente marítimo como aliado del Estado y de la comunidad portuaria.

### ***Un sistema regulatorio sólido no puede construirse sin diálogo***

El agente marítimo no es solo un intermediario; es el vínculo que convierte las necesidades del comercio en soluciones operativas, garantizando el cumplimiento normativo y la continuidad del sistema portuario.



### Un rol estratégico en la cadena logística global

En un mundo marcado por tensiones geopolíticas, reconfiguración de rutas y alianzas navieras cada vez más complejas, el papel del agente marítimo se ha expandido más allá de la simple gestión documental. El agente se ha convertido en un socio estratégico, afirma Estenio Pinzás.

Hoy se nos exige anticipar riesgos, interpretar contextos cambiantes y actuar con visión global y conocimiento local. Nuestra función consiste en facilitar la continuidad operativa, mantener la comunicación entre todos los eslabones y garantizar que los procesos se realicen con seguridad y eficiencia.

Para el presidente de APAM, esta transformación también implica una redefinición de la identidad profesional del gremio. Debemos pasar de ser vistos como gestores de trámites a ser percibidos como expertos en logística marítima. Nuestro trabajo es invisible muchas veces, pero sin nosotros, el comercio internacional no podría fluir con la precisión que requiere.

### Cooperación regional y liderazgo de CIANAM

Estenio Pinzás destaca el papel de la Cámara Interamericana de Asociaciones Nacionales de Agentes Marítimos (CIANAM) como una fuerza integradora para el sector en la región. Su misión es representar, defender y fortalecer la presencia de los agentes marítimos en el continente.

Subraya que la unidad es esencial: actuar de forma aislada deja fuera a la región de las decisiones globales, mientras que una visión común permite influir en los organismos internacionales y promover regulaciones más equilibradas.

Para lograrlo, plantea que la cooperación entre asociaciones nacionales debe basarse en el intercambio constante de información, la capacitación conjunta y la creación de una agenda común de desarrollo.

Compartir experiencias y adoptar soluciones tecnológicas conjuntas —afirma— puede elevar la competitividad y fortalecer la seguridad operativa del bloque.

En su opinión, la relación entre CIANAM y la Federación Internacional de Asociaciones Nacionales de Agentes y Corredores Marítimos (FONASBA) representa una oportunidad para proyectar con mayor fuerza a América Latina en el escenario global, generando una plataforma de representación que amplifique la voz de la región en los foros donde se define el futuro del comercio marítimo.

## Innovación y adaptación tecnológica

El presidente de APAM se muestra convencido de que la innovación seguirá marcando el rumbo del sector.

La digitalización total de procesos, la inteligencia artificial y las plataformas integradas son transformaciones inevitables.

Nos permitirán reducir tiempos, costos y errores, además de ofrecer mayor transparencia y trazabilidad a las operaciones. Sin embargo, también enfatiza que el cambio tecnológico debe ir acompañado de formación humana.

La tecnología no reemplazará al agente marítimo, pero sí transformará su papel; el desafío es adaptarse, aprender a utilizar nuevas herramientas y mantenerse vigente.

El valor de nuestra gestión radica en la interpretación y la toma de decisiones, aspectos que ninguna máquina puede reemplazar.

Pinzás Vidmar destaca además la importancia del blockchain para la trazabilidad de documentos y la

certificación de procesos.

El futuro de la eficiencia portuaria depende de nuestra capacidad para integrar estas herramientas en un ecosistema confiable y colaborativo.

## La experiencia peruana como ejemplo de diálogo y cohesión

Desde la experiencia peruana, resalta la importancia del diálogo constante con las autoridades y otros gremios del sector marítimo. En el Perú hemos demostrado que, incluso en contextos complejos, la comunicación institucional y la unión gremial pueden producir resultados concretos. Hemos logrado mejorar normativas y fortalecer la representación del agente marítimo en las decisiones nacionales.

Añade que la capacitación continua ha sido una prioridad para APAM. El desarrollo del talento humano es la base de todo; ya que no se trata solo de formar profesionales competentes, sino de crear conciencia sobre la importancia de nuestro trabajo y el impacto que tiene en el comercio exterior.

## Mirando hacia Lima 2026

Con entusiasmo, Pinzás Vidmar anuncia que Lima será la sede de la Reunión Anual de CIANAM 2026, un evento que integrará a líderes, autoridades y expertos del sector marítimo-portuario de todo el continente.

Queremos que esta reunión sea un punto de encuentro para debatir sobre el futuro de nuestra industria y, al mismo tiempo, mostrar al Perú como un país que mira al mar con visión moderna y sostenible. Será una oportunidad para fortalecer vínculos y proyectar nuevas alianzas.

## Un mensaje para el gremio interamericano

Al cierre de la conversación, Pinzás Vidmar deja un mensaje de unidad y compromiso.

Los desafíos que enfrentamos —económicos, regulatorios, tecnológicos y ambientales— no conocen fronteras. Solo con cooperación, respeto y una visión compartida podremos mantener al agente marítimo como pieza fundamental del comercio mundial.

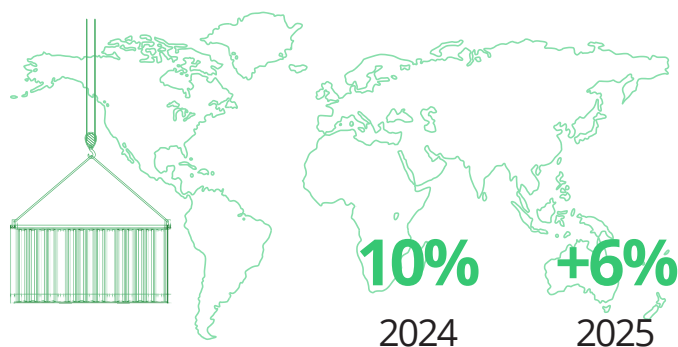
Expresa su reconocimiento a las asociaciones nacionales que integran CIANAM y en particular al presidente del Consejo Directivo, Fernando Con y Ledesma, por su liderazgo regional.

La unión gremial es nuestra mayor fortaleza.

Si seguimos construyendo sobre la base de la confianza y la colaboración, el futuro del agenciamiento marítimo en América será más sólido, moderno y sostenible.



## El nuevo mapa del comercio a nivel global: retos y oportunidades en un entorno adverso



*El comercio marítimo global atraviesa un proceso de cambio profundo. Las rutas tradicionales, los flujos de carga y las prioridades logísticas están siendo rediseñadas por la digitalización, las tensiones geopolíticas, la transición energética y el fenómeno del nearshoring. En este contexto, América Latina se encuentra en una posición estratégica, con la posibilidad de consolidarse como un eje logístico clave o quedar rezagada ante la competencia global.*



### Nuevas dinámicas del transporte marítimo

La expansión de la capacidad naviera y los ajustes en las alianzas comerciales están alterando la estructura del comercio mundial. La flota mundial de contenedores creció cerca del 10% en 2024 y se prevé un incremento adicional del 6% para 2025, lo que podría generar sobreoferta y presión sobre las tarifas. Esto obliga a los puertos latinoamericanos a ganar eficiencia operativa y optimizar sus procesos para mantenerse competitivos.

A su vez, la congestión portuaria global y los desvíos de rutas — derivados de conflictos geopolíticos y condiciones climáticas extremas— han

incrementado los costos y los tiempos de tránsito. Plataformas como Sinay.ai (2025) reportan que la congestión promedio en puertos del Atlántico y el Pacífico sigue por encima de los niveles prepandemia, afectando la puntualidad de las navieras y la conectividad entre continentes.

No obstante, América Latina muestra señales alentadoras, ya que varios puertos de la región han mejorado su desempeño en los rankings globales de manejo de contenedores, destacando Cartagena, Santos, Callao y Colón, que registraron avances en eficiencia y conectividad.



## Infraestructura y eficiencia: el desafío estructural

El progreso regional enfrenta limitaciones persistentes. Muchos puertos latinoamericanos siguen operando con infraestructura insuficiente, calados limitados, accesos terrestres congestionados y bajos niveles de automatización.

Estas brechas reducen la competitividad frente a puertos asiáticos o europeos altamente tecnificados.

A ello se suma la dificultad fiscal para sostener grandes proyectos públicos. Las restricciones presupuestarias están presionando las inversiones en infraestructura, lo que obliga a los gobiernos a buscar asociaciones público-privadas y mecanismos de financiamiento híbrido para mantener en marcha sus programas portuarios.

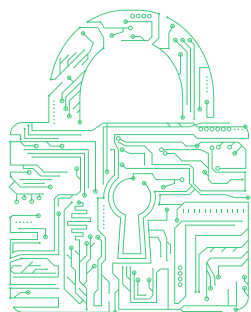
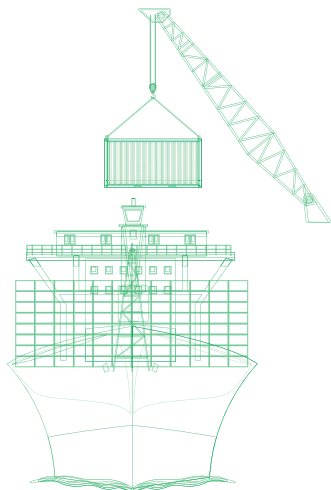
La falta de interoperabilidad digital también es un obstáculo. Muchos sistemas aduaneros y portuarios aún operan de forma desconectada, dificultando el flujo eficiente de información. En contraste, algunos países —como Brasil, Chile y México— han comenzado a implementar ventanillas únicas electrónicas y sistemas predictivos que permiten reducir tiempos de despacho y mejorar la trazabilidad de la carga.

## Riesgos emergentes y ciberseguridad marítima

En la era de la digitalización, los riesgos tecnológicos cobran protagonismo. Un estudio reciente de la Universidad de Tartu (2025) alerta sobre el aumento de incidentes cibernéticos en el sector marítimo, como ataques de ransomware y spoofing de GPS que han afectado directamente a flotas y terminales portuarias. La seguridad digital se ha convertido en un componente esencial de la gestión portuaria moderna.

Frente a ello, varios países de la región comienzan a integrar la ciberseguridad dentro de sus marcos regulatorios marítimos, aunque de manera desigual.

Los operadores que logren certificar sus sistemas y procesos bajo normas internacionales tendrán ventaja competitiva frente a las crecientes exigencias de las navieras globales.

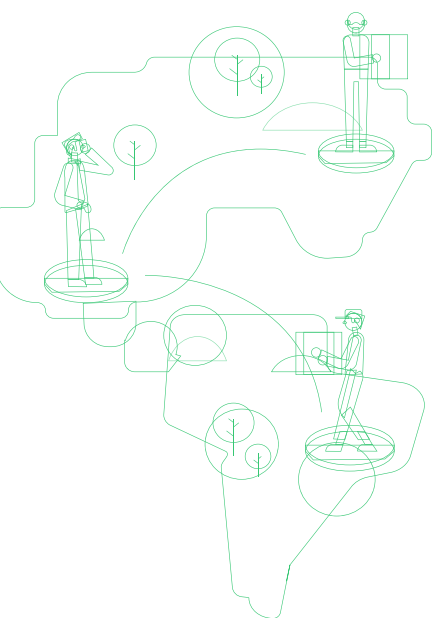


## Oportunidades en movimiento: nearshoring

El auge del nearshoring abre una oportunidad para que América Latina atraiga inversiones productivas y logísticas. Empresas estadounidenses y asiáticas están explorando la instalación de nuevas plantas y centros de distribución más cerca de sus mercados principales, lo que impulsa la demanda de servicios portuarios y marítimos.

Simultáneamente, crece la atención hacia los puertos sostenibles. La Organización Marítima Internacional (OMI) impulsa metas de descarbonización que obligarán a las terminales a reducir sus emisiones, electrificar equipos y adoptar combustibles más limpios. Los puertos que lideren esta transición ecológica serán los mejor posicionados para captar tráfico internacional y financiamiento verde.

Asimismo, la cooperación regional es vital para fortalecer la voz latinoamericana en los foros internacionales, armonizar normativas y compartir experiencias de éxito y mejores prácticas.



## Estrategias prioritarias

Para aprovechar este escenario, los especialistas coinciden en la necesidad de:

- Consolidar infraestructura portuaria moderna, con muelles profundos, automatización y conectividad multimodal.
- Integrar plataformas digitales que unifiquen navieras, agentes, terminales y aduanas en tiempo real.
- Impulsar marcos regulatorios estables y predecibles que estimulen la inversión privada.
- Fortalecer la capacitación técnica y la profesionalización del personal marítimo-portuario.
- Promover políticas de sostenibilidad, eficiencia energética y resiliencia climática.
- Fomentar la cooperación regional y la representación gremial conjunta en foros internacionales.

## Hacia un nuevo protagonismo regional

América Latina tiene el potencial de desempeñar un papel estratégico en el comercio marítimo mundial, pero requiere visión, inversión y cooperación. La región debe mirar más allá de su rol como exportadora de materias primas para convertirse en un nodo logístico global, competitivo, sostenible y tecnológicamente avanzado.

La oportunidad está abierta: las decisiones que se tomen en los próximos años definirán si América Latina se convierte en protagonista o espectadora del nuevo mapa marítimo mundial.





## CIANAM impulsa la agenda del sector naviero latinoamericano en el ámbito internacional

Durante la reunión anual de la Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents (FONASBA), celebrada en Estambul, Turquía, y con la participación de representantes de 42 países, la Cámara Interamericana de Asociaciones Nacionales de Agentes Marítimos (CIANAM) destacó la relevancia del agenciamiento latinoamericano en el comercio marítimo mundial.

En este importante foro, Fernando Con y Ledesma, Presidente del Consejo Directivo de CIANAM, y Miguel Ángel Andrade Gómez, Secretario Ejecutivo, presentaron los resultados de la Encuesta del Agente Naviero en América, un estudio que refleja la realidad, los retos y las perspectivas del sector en la región.

Esta iniciativa consolida la presencia de América Latina en el escenario naviero internacional, aportando información estratégica sobre los desafíos regulatorios, tecnológicos y operativos que enfrenta el agenciamiento marítimo.

El encuentro de FONASBA, que marcó un momento decisivo para la federación, reunió a delegaciones de todo el mundo para

analizar temas como riesgo y cumplimiento, digitalización, estándares de calidad (FQS) y diversidad dentro de la industria.

En palabras de su Presidente, Fulvio Carlini, el evento fue un éxito tanto por la participación como por la profundidad de los debates, destacando la hospitalidad de los anfitriones turcos y la colaboración internacional que caracteriza a la organización.

Con más de medio siglo de historia, FONASBA continúa evolucionando junto con la industria marítima. Hoy, su visión apunta a integrar a nuevos actores del ecosistema logístico global, fomentando la cooperación y el intercambio de conocimientos que permitirán seguir construyendo un futuro marítimo más conectado, eficiente y sostenible.

La Cámara Interamericana de Asociaciones Nacionales de Agentes Marítimos (CIANAM) reafirma su compromiso con la representación de los agentes marítimos del continente, promoviendo la integración regional y la colaboración internacional como pilares para el desarrollo del comercio marítimo de América Latina.

# Digitalización aduanera: hacia un nuevo modelo de cumplimiento y trazabilidad

*El ecosistema aduanal latinoamericano atraviesa una etapa de profunda transformación impulsada por la digitalización, la trazabilidad documental y los compromisos internacionales de facilitación comercial. Los cambios normativos recientes buscan no solo modernizar los procesos, sino también fortalecer la transparencia, la eficiencia y la gestión de riesgos en el despacho de mercancías.*



## Una aduana más inteligente y predictiva

En la edición anterior de Navegando América, presentamos la integración digital y nuevos retos del comercio exterior; y ahora compartimos cómo en la mayoría de los países de la región, los marcos regulatorios se están adaptando a un modelo de aduanas inteligentes (Smart Customs), donde la tecnología y la analítica de datos permiten identificar patrones de riesgo, automatizar verificaciones y agilizar los flujos de carga sin comprometer la seguridad.

La tendencia es clara: menos inspección física, más control digital. Instrumentos como los manifiestos electrónicos, ventanillas únicas y sistemas interoperables entre autoridades portuarias, aduaneras y sanitarias están configurando una nueva arquitectura para el comercio exterior latinoamericano.

Países como Panamá, Colombia, Chile y Perú avanzan en la modernización de sus plataformas aduaneras y en la adopción de estándares internacionales que facilitan la trazabilidad y el intercambio de información, promoviendo procesos más transparentes y eficientes.

## Regulación, trazabilidad y gestión de riesgos

El fortalecimiento de los sistemas de análisis de riesgo aduanero es una prioridad regional. Las autoridades están adoptando algoritmos predictivos que cruzan información de manifiestos, declaraciones, facturas electrónicas y antecedentes de cumplimiento de los operadores, mejorando así la capacidad de fiscalización y promoviendo un entorno más confiable para quienes operan conforme a la ley.

En paralelo, la Organización Mundial de Aduanas (OMA) impulsa la armonización de procedimientos mediante el Marco SAFE, orientado a proteger la cadena logística global y a facilitar el comercio seguro. Este marco establece principios sobre seguridad, cooperación público-privada y gestión coordinada de fronteras.

## Retos y próximos pasos

A pesar de los avances, los desafíos persisten. La interoperabilidad regional, la capacitación del talento aduanero y la ciberseguridad de los sistemas son factores críticos que definirán la velocidad del cambio.

Además, las nuevas exigencias globales sobre sostenibilidad, trazabilidad de origen y debida diligencia empresarial están introduciendo obligaciones adicionales de reporte y verificación para los operadores de comercio exterior, que deberán adaptarse a marcos más exigentes y digitales.

El futuro inmediato apunta hacia aduanas más tecnológicas, transparentes y conectadas, donde el cumplimiento digital será un pilar tan relevante como la eficiencia operativa.

En este contexto, los agentes navieros, operadores portuarios y especialistas en comercio exterior deberán mantenerse atentos al radar normativo, adaptando sus procesos a un entorno donde la convergencia entre tecnología, regulación y sostenibilidad definirá la nueva competitividad aduanal en América Latina.

## Los puertos ya no compiten solo por carga, compiten por eficiencia energética

La transición verde del transporte marítimo dejó de ser un horizonte a largo plazo: en 2025 está aterrizando en reglamentos, estándares y, sobre todo, en inversiones.

La Organización Marítima Internacional (OMI) avanza hacia un marco vinculante de cero emisiones con medidas técnicas y económicas —incluido un estándar global de combustibles y un esquema de precios al carbono— que podría entrar en vigor a partir de 2027. Esto obliga a navieras, agentes y puertos a acelerar su descarbonización si quieren seguir siendo competitivos.

En paralelo, los puertos más avanzados están haciendo dos movimientos en simultáneo: digitalizar toda la operación y electrificar el muelle.

La digitalización —con gemelos digitales, IA para planeación de atraques, mantenimiento predictivo y puertos inteligentes— ya está reduciendo tiempos de estancia y consumo energético.

Los estudios más recientes sobre suministro eléctrico a buques (shore power) en puertos españoles y europeos señalan que la gran palanca no es solo conectar al barco, sino integrar renovables y contratos de compra de energía (PPAs) para que la huella sea realmente baja. Este mismo modelo puede adaptarse a puertos latinoamericanos con buena radiación solar y disponibilidad de eólica.

Para América Latina hay una ventana de oportunidad poco mencionada: varios puertos de la región pueden convertirse en hubs de combustibles limpios —metanol verde,

amoníaco, hidrógeno y sus derivados— aprovechando su matriz renovable y los proyectos de energía en curso.

Un informe reciente identifica, por ejemplo, el potencial de los puertos brasileños para abastecer amoníaco y metanol renovables a los corredores verdes, lo que los colocaría en una posición estratégica frente a las nuevas reglas de la OMI y a las rutas que buscan recircular flotas dual fuel.

Otro frente que está ganando tracción es la propulsión asistida por viento: dispositivos como velas rígidas o rotores Flettner ya están reportando ahorros de entre 5% y 20% de combustible, y 2025 está siendo visto como el año en que esta tecnología pasó de “piloto interesante” a “solución comercial” en ciertas rutas. Para los agentes marítimos esto implica un nuevo rango de especificaciones técnicas al atender buques más eficientes y con mezclas de combustibles distintas.

Todo esto sucede en un contexto donde los foros internacionales —como FONASBA, la OMI o los espacios de la CIP-OEA— están poniendo sobre la mesa tres palabras que también son prioridad para CIANAM: cumplimiento, datos y talento. Cumplimiento, porque la regulación climática será más estricta y habrá que demostrarla digitalmente; datos, porque los puertos inteligentes solo funcionan si toda la comunidad portuaria comparte información en tiempo real; y talento, porque sin profesionales que entiendan tanto la operación como la transición energética, la región corre el riesgo de quedar solo como “receptora” de tecnología.

En este escenario, la Cámara Interamericana de Asociaciones Nacionales de Agentes Marítimos (CIANAM) ha insistido en una idea clave: la sostenibilidad en el sector no es únicamente ambiental, sino también operativa y de conectividad. Es decir, puertos que consumen menos energía, sí; pero también puertos que atienden más rápido, integran IA para planear, reducen re-trabajos documentales y se conectan con las cadenas logísticas del hemisferio. Ahí es donde la tecnología deja de ser moda y se convierte en ventaja competitiva para América.

Desde el puerto de Lázaro Cárdenas —uno de los más modernos y estratégicos de América Latina—, AMANAC impulsa la profesionalización del sector con el curso teórico-práctico “Operación marítimo-portuaria”, donde teoría, experiencia y tecnología se integran para fortalecer las capacidades del talento que impulsa el comercio marítimo regional.

El programa combina formación académica con prácticas en campo, ofreciendo una visión integral de la operación en uno de los puertos más relevantes del país.

Con esta iniciativa, AMANAC reafirma su compromiso con el desarrollo de talento especializado y la promoción de una cultura de excelencia que fortalece la competitividad del comercio marítimo en México y América Latina.



## CURSO TEÓRICO-PRÁCTICO OPERACIÓN MARÍTIMO-PORTUARIA EN EL PUERTO DE LÁZARO CÁRDENAS

Dirigido por: José Cristian Bennett Lira

**Objetivos:**  
Introducción práctica a la operación marítimo-portuaria, identificando a los actores y sus principales funciones en el Puerto de Lázaro Cárdenas, así como la integración de elementos de la cadena logística.

**Duración:**  
4 días

**Modalidad:**  
Presencial

**Fecha:**  
Miércoles 12 al sábado 15 de noviembre

**Incluye:**

- ✓ Transporte aéreo COMA-BM-COMA
- ✓ Transporte terrestre ZH-H20-ZH
- ✓ Hospedaje
- ✓ Alimentación
- ✓ Seguro de viaje
- ✓ Equipo de seguridad (casco y chaleco)

**COSTOS**

Sustos:

**\$16,700.00**  
más IVA, por persona

**\$17,700.00**  
más IVA, por persona

**Hospedaje Hotel Baymont by Wyndham Lázaro Cárdenas**  
**Única aérea Volans**

Curso de capacitación y adiestramiento con registro ante la STPS AMA-670606SPR-0013.  
Con el reconocimiento y validez oficial por parte de la  
Dirección General de Marina Mercante, Secretaría de Marina.

Informes e inscripciones: | Paola Cardoso Saleri | [coordinacion@amanac.org.mx](mailto:coordinacion@amanac.org.mx) | Cel.: 56 1570 8603

in X f @ [amanac.org](#)

**Un espacio de aprendizaje y conexión  
con la realidad operativa de los puertos  
que lideran la transformación logística  
del continente**

*“El mar, una vez que lanza su hechizo, te atrapa  
en su red de maravillas para siempre.”*

*— Jacques-Yves Cousteau*



# EXPLORA CIANAM

## Contacta con nosotros

Intégrate a la conversación marítima.

## Dirección

Circunvalación Durango 1449, Montevideo - Uruguay  
Secretaría - Centro de Navegación.



## En Navegando América queremos escucharte.

Te invitamos a compartir tus opiniones, sugerencias y comentarios escribiéndonos al correo electrónico: [secretariaejecutiva@cianam.org](mailto:secretariaejecutiva@cianam.org).

Cada aporte nos ayuda a mejorar y construir juntos una publicación más cercana, útil y representativa de nuestra comunidad marítima.

# CONTACTO



@CIANAM3



+598 29160995

**Secretaría - Centro de Navegación**



**Presidente- CIANAM**

[presidencia@cianam.org](mailto:presidencia@cianam.org)



**Secretaría Ejecutiva- CIANAM**

[secretariaejecutiva@cianam.org](mailto:secretariaejecutiva@cianam.org)



**Secretaría - CIANAM**

[secretaria@cianam.org](mailto:secretaria@cianam.org)

[www.cianam.org](http://www.cianam.org)