



# AMERICA



C.I.A.N.A.M.

## Estrategias Aduanales en LATAM

*Digitalización, integración y  
nuevos retos del comercio exterior*



## INCERTIDUMBRE SISTÉMICA

► CAMBIOS ESTRUCTURALES  
EN UN COMPLEJO ENTORNO GLOBAL

*Página 10*

# 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**  
PERU

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 RADAR NORMATIVO ADUANAL**  
*Estrategias aduanales en LATAM:* Digitalización, integración y nuevos retos del comercio exterior.
- **10 TECNOLOGÍA Y SOSTENIBILIDAD**  
*Incertidumbre sistémica:* Cambios estructurales en un complejo entorno global.
- **14 PUERTOS EN FOCO**  
El rumbo verde en los puertos marítimos.
- **15 AGENDA**  
XXIX Congreso Anual de Agentes Navieros.
- **17 EXPLORA CIANAM**  
Contáctanos y suma a nuestra comunicación regional.

### **Una mirada internacional al comercio marítimo**

El comercio marítimo es, por naturaleza, un motor de integración global. En un mundo marcado por la interdependencia económica, las cadenas logísticas se han convertido en el pulso que conecta a naciones, industrias y comunidades. Hoy, más que nunca, resulta indispensable asumir esta dimensión internacional, reconociendo que los retos que enfrentamos trascienden fronteras y requieren respuestas colectivas.

Desde la Cámara Interamericana de Asociaciones Nacionales de Agentes Marítimos (CIANAM), asumimos la responsabilidad de contribuir al diálogo internacional, fortaleciendo los vínculos con asociaciones aliadas, organismos multilaterales y foros globales que trabajan por un comercio más eficiente, sostenible y seguro.

La digitalización, la transición energética, la seguridad en la cadena de suministro y la necesidad de mitigar los impactos del cambio climático no son solo temas del futuro: son realidades que ya configuran el presente del transporte marítimo. Frente a estos desafíos, la cooperación internacional no es una opción, sino un imperativo.

Navegando América nació precisamente con esta vocación: proyectar una visión más amplia del sector marítimo, dar voz a actores internacionales y fomentar la construcción de agendas compartidas que integren las perspectivas de América con las dinámicas globales.

En esta segunda edición, nuestros lectores pueden esperar siempre una comunicación abierta y propuestas renovadas en la imagen de la revista, reafirmando nuestro compromiso con la innovación y la cercanía.

Refrendamos el compromiso de CIANAM de participar activamente en estos debates, aportar experiencia, generar propuestas y fortalecer la posición de la región en el escenario internacional.

El futuro del comercio marítimo se escribe con visión global y cooperación multilateral. Sigamos navegando en esa dirección, conscientes de que nuestra industria es, ante todo, un puente de unión entre naciones y un catalizador de desarrollo para millones de personas.

*Fernando Con y Ledesma*

Presidente



## ARGENTINA



**Terminales: el mercado global se acelera con más capacidad y más concentración**

De acuerdo con el último informe de la consultora especializada Drewry, el mercado global de terminales de contenedores atraviesa una fase de expansión inédita, con un volumen mundial que trepó en 2024 a 928 millones de TEU, marcando un incremento interanual del 7,2%. Según Drewry, el dato confirma que la reactivación de las cadenas logísticas sigue impulsando una ola de inversiones en infraestructura y capacidad.

➔ *Ver en Trade News | 22 de septiembre.*



## BRASIL



**Brazilian ports handle record monthly cargo volume in July**

Brazilian ports recorded in July the largest monthly cargo volume in the nation's history, handling 124.7 million tonnes. Of this total, 73 per cent was long-distance shipping for exports and imports, while 20 per cent was domestic coasting trade between Brazilian ports. This is reported by Agencia Brasil. In the first seven months of 2025, total cargo movement reached 780.4 million tonnes, an increase of 1.76 per cent compared with the same period in 2024.

➔ *Ver en TTV Bricks | 18 de septiembre.*

## CHILE



**Camport: Comercio exterior marítimo de Chile registra sólido repunte del 8,4% en valor en el primer semestre**

El comercio exterior chileno por vía marítima cerró el primer semestre de 2025 con un desempeño positivo, en contraste con los resultados más moderados de años anteriores. Entre enero y junio se registró un crecimiento de 4% en toneladas movilizadas y un alza de 8,4% en el valor de la carga en dólares respecto al mismo período de 2024, confirmando la recuperación de la actividad en un escenario global de menores costos de transporte.

➔ *Ver en Mundo Marítimo | 24 de septiembre.*

## ECUADOR



**Puertos privados de Guayaquil proyectan inversión de \$ 268 millones hasta 2030**

Guayaquil es una ciudad puerto desde donde se movilizan alrededor del 90% del comercio exterior del país. En la zona del sur de la urbe se concentran estos puertos, entre esos espacios privados y públicos. En un 60%, las exportaciones se concentran en banano, según el sector privado portuario. La infraestructura portuaria que ha sido desarrollada por el sector privado sumado a los manejados por las autoridades portuarias, concesionarios y delegatarios permite que doce de las líneas navieras operen en Guayaquil, urbe que este mes cumple 490 años de proceso fundacional.

➔ *Ver en KCH Comunicacion | 2 de julio.*

## PARAGUAY



### Comercio exterior podría duplicar su carga por la hidrovía en cinco años

Con la perspectiva de duplicar la cantidad de carga y el comercio internacional de Paraguay por la Hidrovía Paraguay-Paraná en cinco años, el Centro de Armadores Fluviales y Marítimos del Paraguay (Cafym) visualiza con optimismo ese flujo y acompaña la expansión de inversiones en el sector naviero, que actualmente cuenta con unas 3.000 barcasas y 400 embarcaciones, entre empujadores y buquemotores, según menciona el presidente del gremio, Bernd Gunther, recientemente elegido. El directivo expone los desafíos del ámbito y brinda los objetivos que pretende alcanzar con su liderazgo en la entidad, que aglutina a más de 30 asociadas, entre empresas paraguayas y multinacionales.

➔ *Ver en Última hora* | 2 de julio.



## PERÚ



### Chancay movilizó 1,2 millones de toneladas en la primera mitad del 2025, ¿pero qué falta para que el Perú sea un 'hub' portuario?

El movimiento portuario del país ha evolucionado notablemente tras dos décadas de inversión privada que acompañó al proceso de apertura comercial. Así, el volumen del comercio exterior marítimo entre 2004 y 2024 se triplicó. Sin embargo, para consolidar al Perú como un 'hub' portuario en América Latina aún se requiere gatillar nuevas inversiones y mejorar la infraestructura logística y vial. En las últimas dos décadas, la inversión privada en los puertos peruanos superó los US\$3 mil millones. Solo entre 2020 y 2024, esta habría alcanzado una cifra récord de casi US\$2 mil millones.

➔ *Ver en El Comercio* | 25 de agosto.

## URUGUAY



### Exportaciones uruguayas crecieron 3,5%

Las ventas al exterior de Uruguay registraron un crecimiento interanual del 3,5% en agosto de 2025 y alcanzaron un total de US\$ 1.327 millones, según el Informe de Comercio Exterior correspondiente al octavo mes del año, elaborado por Uruguay XXI. En el acumulado de 2025, las exportaciones de bienes, incluidas las zonas francas, totalizaron US\$ 9.000 millones, lo que determinó una suba interanual de 5,4%. El complejo sojero lideró las ventas con US\$ 288 millones, que representó un incremento del 116% interanual. Le siguieron la carne bovina, con US\$ 243 millones, que creció 31%, y la celulosa, con US\$ 225 millones, que representó una caída de 29%.

➔ *Ver en Alta Mar News* | 10 de septiembre.

## COSTA RICA



Algeciras y Costa Rica renuevan su colaboración para consolidar el flujo comercial transatlántico

La Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras (APBA) y la Promotora de Comercio Exterior de Costa Rica (PROCOMER) han renovado el Memorando de Entendimiento (MoU) que ambas instituciones firmaron en 2019, con el objetivo de profundizar en la cooperación logística y comercial establecida desde 2015. El acuerdo ha sido rubricado por el presidente de la APBA, Gerardo Landaluze, y la CEO de PROCOMER, Laura López, durante un acto celebrado en el Centro de Convenciones de San José, en el marco de la misión comercial que estos días desarrolla una delegación del puerto andaluz en el país centroamericano.

➔ *Ver en El Estrecho Digital* | 5 de septiembre.

## GUATEMALA



Dragado en Puerto Quetzal agilizará comercio exterior de Guatemala

El país recuperaría entre 2,1 y 3,9 millones de toneladas métricas de carga en los próximos tres años, expusieron la Asociación local de Exportadores (Agexport), la Cámara de Comercio Guatemalteco-Americana y la Asociación de Navieros. En declaraciones a Emisoras Unidas, el vicepresidente de esta última, Ricardo Quezada, consideró las labores no solo necesarias, "sino que es la mejor forma en la que podemos ir avanzando en todos los retos" en la cadena logística.

➔ *Ver en Prensa Latina* | 18 de septiembre.

## HONDURAS



Honduras refuerza estrategia marítima con segunda reunión de CONAMARH

En el marco de la Estrategia Marítima Nacional, promovida por la Organización Marítima Internacional (OMI), se celebró en Tegucigalpa la Segunda Reunión Ordinaria del Comité Nacional de la Administración Marítima de Honduras (CONAMARH), en las instalaciones de la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM), autoridad marítima del país.

➔ *Ver en El Libertador* | 12 de septiembre.



## ESTADOS UNIDOS



Se completa la recuperación del puerto de Long Beach y zarpa el portacontenedores

La recuperación tras el colapso del contenedor en el Puerto de Long Beach ha finalizado y se han levantado las restricciones de seguridad. El portacontenedores Mississippi también partió del puerto rumbo a Asia, poniendo fin al incidente tras 18 días. "Este fue un evento extremadamente inusual que requirió una operación de salvamento compleja y única", declaró Michael Goldschmidt, comandante de Incidentes del Puerto de Long Beach para la respuesta al Incidente del Contenedor del Muelle G.

➔ Ver en *Maritime Executive* | 29 de septiembre



## MÉXICO



Puertos, la pieza rezagada de la logística comercial mexicana

En México, el comercio exterior descansa sobre ruedas. Las cifras del Inegi revelan que dos de cada tres exportaciones viajan por carretera y casi la mitad de las importaciones sigue el mismo camino. El mar permanece en segundo plano: apenas concentra 17% de las ventas y 35% de las compras. El contraste expone a un país con dos litorales extensos que no aprovecha su fuerza portuaria como motor logístico.

➔ Ver en *Revista Expansión* | 8 de septiembre.



## CANADÁ



El Puerto de Vancouver moviliza una cantidad récord de carga durante los primeros seis meses de este año

La Autoridad Portuaria de Vancouver Fraser informó que durante los primeros seis meses del año se movilizó un 13 por ciento más de carga a través del puerto más grande de Canadá en comparación con el mismo periodo de 2024. Esto representó un récord de 85 millones de toneladas métricas manejadas en el Puerto de Vancouver.

➔ Ver en *Global News* | 26 de septiembre.

## ESTRATEGIAS ADUANALES EN AMÉRICA LATINA

### Digitalización, integración y nuevos retos del comercio exterior

*El comercio exterior en América Latina atraviesa una etapa de transformación marcada por la digitalización de procesos aduaneros, la cooperación regional y la búsqueda de mayor eficiencia en las cadenas logísticas.*

En Navegando América compartimos un extracto de la Encuesta Mundial sobre Facilitación del Comercio Digital y Sostenible 2025, realizada por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), la cual revela que América Latina y el Caribe alcanzaron un nivel de implementación del 73 % en medidas de facilitación del comercio, superando el promedio global de 70,4 %.

Este avance refleja la adopción creciente de despachos electrónicos, ventanillas únicas de comercio exterior, procedimientos sin papel y herramientas digitales que facilitan tanto la gestión aduanera como la integración con el comercio electrónico y las iniciativas de sostenibilidad.

#### Cooperación regional: reconocimiento mutuo y operadores confiables

La modernización aduanera en la región también se apoya en esquemas de cooperación.



La Organización Mundial de Aduanas (OMA) ha destacado la importancia del Acuerdo de Reconocimiento Mutuo del Operador Económico Autorizado (AEO-RRA) en América Latina y el Caribe, donde once países ya han firmado compromisos para validar la certificación de empresas consideradas seguras y confiables en varios mercados de la región.

Este mecanismo no solo fortalece la seguridad en la cadena logística, sino que también reduce tiempos y costos en el comercio intrarregional, un aspecto clave para impulsar la competitividad latinoamericana frente a otros bloques económicos.

#### Comercio y perspectivas económicas

De acuerdo con la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), el comercio intrarregional todavía representa menos del 15 % del total de exportaciones, un nivel bajo en comparación con otras regiones del mundo.

Sin embargo, la modernización aduanera y la integración de procesos digitales abren la oportunidad de dinamizar ese flujo, particularmente en sectores como manufacturas, agroindustria y logística portuaria.

En paralelo, proyecciones del mercado de servicios de agencias aduanales en América Latina señalan un valor de USD 3,12 mil millones en 2025, con un crecimiento anual compuesto estimado en 3,31 % hasta 2030 (Mordor Intelligence, 2025).

Estos datos reafirman que la industria se encuentra en expansión, impulsada por la necesidad de mayor especialización y herramientas tecnológicas en la gestión del comercio exterior.



### El reto de la sostenibilidad

La Organización Mundial del Comercio (OMC) y la UNCTAD coinciden en que la próxima frontera de la facilitación comercial en América Latina será la adopción de medidas verdes en las aduanas, tales como la reducción de la huella de carbono en los procesos logísticos, la trazabilidad digital y el uso de sistemas energéticamente eficientes en puertos y pasos fronterizos.



La evolución de las aduanas en América Latina no se limita a la implementación tecnológica: representa una apuesta por la integración, la transparencia y la eficiencia como bases para un comercio más competitivo.

En un contexto global donde las cadenas de suministro son cada vez más interdependientes, la región tiene la oportunidad de consolidarse como un bloque dinámico y moderno, capaz de responder a los desafíos de la seguridad, la sostenibilidad y la digitalización.

*Fuentes:*

*UNCTAD, Organización Mundial de Aduanas (OMA), CEPAL, Mordor Intelligence, OMC.*

## Incertidumbre sistémica

### Cambios estructurales en un complejo entorno global

El comercio internacional atraviesa una etapa caracterizada por una creciente imprevisibilidad; a lo largo de la historia, los flujos de bienes y servicios han enfrentado crisis financieras, guerras comerciales y emergencias sanitarias.

No obstante, el fenómeno actual es distinto: la incertidumbre se ha vuelto estructural, extendiéndose más allá de episodios aislados y consolidándose como una condición permanente que condiciona la inversión, la producción y las cadenas globales de suministro.

La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), en su más reciente actualización, advierte que la volatilidad política y económica está generando mayores costos logísticos, afectando la estabilidad financiera y ampliando las brechas entre países desarrollados y en desarrollo.

En este entorno, las decisiones de política comercial, incluso en una sola economía, tienen repercusiones que se proyectan a escala mundial.

VER REPORTE

### Geopolítica y política comercial: epicentros de volatilidad

Durante las últimas décadas, el comercio internacional se benefició de un marco basado en la liberalización y la expansión de acuerdos multilaterales y regionales. Ese consenso, sin embargo, se encuentra en proceso de fragmentación.



- **Estados Unidos** ha recurrido de manera recurrente a los aranceles y subsidios como instrumentos de negociación política y económica.
- **China** impulsa la autosuficiencia tecnológica y diversifica sus exportaciones hacia nuevos mercados, consolidando su influencia como principal exportador mundial.
- **La Unión Europea** avanza en políticas climáticas que, aunque dirigidas a la descarbonización, son percibidas en algunos países como nuevas formas de proteccionismo regulatorio.

El caso de **China** es ilustrativo: mientras disminuyeron sus exportaciones hacia Estados Unidos, aumentaron hacia otros mercados, lo que permitió mantener un crecimiento global sostenido.

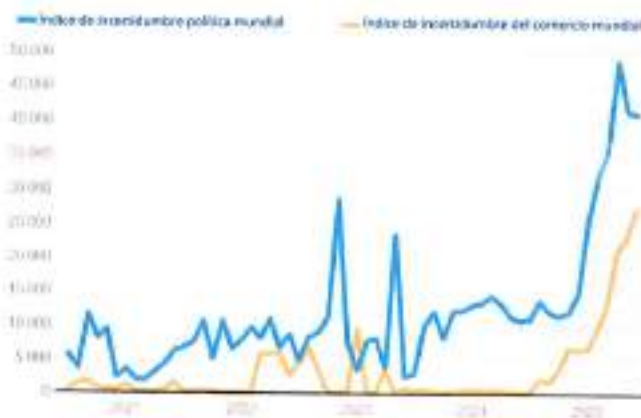
## El costo económico de la imprevisibilidad

La incertidumbre en la política comercial impacta en tres dimensiones fundamentales:

- Crecimiento económico y costos de operación.**  
 Las empresas deben acumular inventarios, diversificar proveedores y modificar rutas logísticas, lo que se traduce en un incremento estructural de los costos de producción y transporte.
- Estabilidad financiera internacional.**  
 La volatilidad generada por medidas repentinas provoca fluctuaciones en los tipos de cambio, restricciones en los flujos de capital y encarecimiento del crédito. Estas condiciones afectan particularmente a los países en desarrollo, con menor acceso a financiamiento competitivo.
- Confianza y cooperación internacional.**  
 La aplicación unilateral de medidas erosiona la credibilidad del sistema multilateral, reduce la disposición a cooperar y genera ciclos de represalias que amplifican la volatilidad en el comercio mundial.

### Los cambios en la política comercial alimentan las incertidumbres globales

Índices de Incertidumbre de la política económica y de la política comercial, julio de 2020 - junio de 2025



Fuente: Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo (UNCTAD) basado en el Índice de Incertidumbre Mundial.



## El factor tiempo: disrupción adelantada

Un elemento adicional es la incertidumbre sobre el calendario de aplicación de políticas. Con frecuencia, las empresas adelantan envíos para evitar nuevas tarifas. En 2025, este fenómeno provocó un aumento temporal en las importaciones de Estados Unidos, seguido de una caída abrupta tras la entrada en vigor de los aranceles.

Este comportamiento genera distorsiones logísticas: incrementa el uso del transporte aéreo (más costoso) y favorece a productos de alto valor y bajo volumen, mayormente originados en economías avanzadas; en contraste, las naciones menos adelantadas, exportadoras de bienes voluminosos, carecen de esta capacidad de reacción, lo que acentúa sus vulnerabilidades.

## Diversificación y acuerdos: bases de resiliencia

Ante este escenario, la diversificación emerge como un elemento central de resiliencia:

- Empresas** con múltiples destinos de exportación tienen mayor capacidad para redirigir flujos cuando un mercado se cierra.
- Países** con estructuras productivas amplias compensan caídas en una región con incrementos en otra.
- Acuerdos comerciales** proveen marcos regulatorios y mecanismos de solución de controversias que reducen la incertidumbre y fomentan la inversión de largo plazo.

## América Latina: vulnerabilidades y oportunidades

La región latinoamericana enfrenta una doble condición. Por un lado, la concentración exportadora en pocos productos y destinos la hace particularmente sensible a la volatilidad. Por otro, surgen oportunidades estratégicas:

- **Nearshoring y friendshoring.** La reconfiguración de cadenas hacia proveedores más cercanos y confiables abre una ventana de oportunidad para México y Centroamérica.
- **Materias primas y transición energética.** Países sudamericanos con reservas de litio, cobre y potencial en energías renovables tienen condiciones favorables para integrarse a las nuevas cadenas globales de valor.
- **Integración regional.** Mecanismos como la Alianza del Pacífico o el Mercosur pueden servir como plataformas de resiliencia colectiva y de acceso a nuevos mercados.

La clave para la región será diseñar políticas que fortalezcan su inserción internacional con base en sostenibilidad, innovación y diversificación.

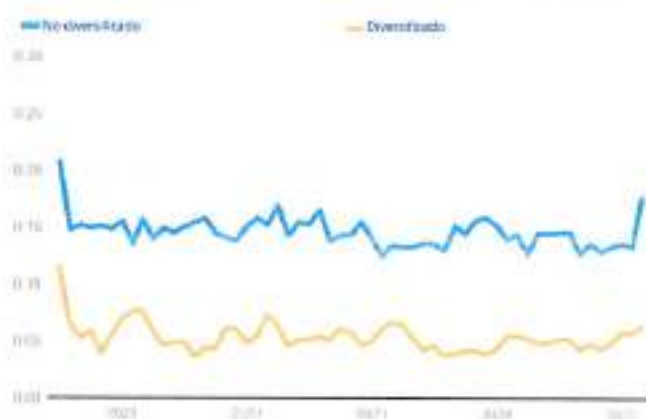


*Estos cambios ilustran cómo la política comercial se ha convertido en un factor de inestabilidad global.*

*Las cadenas de suministro son cada vez más sensibles a medidas unilaterales que alteran flujos comerciales, incrementan costos y reducen la previsibilidad de las inversiones.*

### Más mercados de exportación, menos volatilidad

Volatilidad del comercio mundial: promedios de países diversificados y no diversificados, julio de 2020 – junio de 2025



Fuente: Cálculos de la UNCTAD basados en datos de COMTRADE y diversas estadísticas nacionales.

Nota: Los países se dividen en dos grupos de igual tamaño según su nivel de diversificación de mercado, medido por el número promedio de socios comerciales en 2024. La volatilidad se mide mediante el coeficiente de variación de las exportaciones a lo largo de un período de tres meses.

## Transformaciones estructurales: digitalización y sostenibilidad

Dos fuerzas de carácter estructural inciden con fuerza en el comercio mundial:

- **Digitalización.** La aplicación de inteligencia artificial, blockchain y automatización portuaria permite mejorar la trazabilidad, reducir costos y generar cadenas de suministro más transparentes. Sin embargo, plantea nuevos retos en materia de ciberseguridad y gobernanza de datos.
- **Transición verde.** Los compromisos de descarbonización de la Organización Marítima Internacional y las políticas climáticas en Europa y Asia están modificando los patrones comerciales. El costo del carbono se perfila como un factor determinante de competitividad internacional.

La incertidumbre se ha convertido en un costo estructural del comercio internacional, equiparable a un nuevo arancel invisible que impacta la producción, el financiamiento y la inversión global. Si bien las economías más vulnerables son las más expuestas, el desafío es colectivo.

Construir resiliencia requerirá políticas nacionales sólidas, empresas capaces de diversificar sus mercados y cadenas, y organismos multilaterales fortalecidos que aseguren un marco de previsibilidad.

El comercio mundial enfrenta una transición hacia un entorno menos lineal y más complejo, en el que la cooperación internacional y la adaptación estratégica serán esenciales para garantizar que el comercio continúe siendo motor del desarrollo y no un amplificador de desigualdades.

## Recomendaciones para restaurar la previsibilidad

La UNCTAD propone medidas orientadas a reducir la incertidumbre y fortalecer la resiliencia del comercio internacional:

- **Transparencia y notificación anticipada.** Comunicar con antelación los cambios de política comercial.
- **Políticas basadas en evidencia.** Sustentar decisiones en datos y análisis objetivos.
- **Refuerzo del multilateralismo.** Fortalecer los mecanismos de coordinación y solución de controversias en la OMC y organismos regionales.
- **Diversificación activa.** Incentivar la diversificación de mercados y sectores productivos.
- **Cooperación internacional.** Establecer marcos conjuntos que eviten medidas unilaterales y reduzcan el riesgo de represalias.



## El rumbo verde en los puertos marítimos

Los puertos de América Latina se encuentran en el centro de una transformación global donde tecnología y sostenibilidad son ejes estratégicos para el futuro del comercio marítimo. La presión regulatoria internacional, el aumento de los costos energéticos y la creciente exigencia social por operaciones responsables aceleran la adopción de innovaciones que redefinen la infraestructura portuaria.

La digitalización portuaria se consolida como catalizador de eficiencia y sostenibilidad. Herramientas como sistemas de gestión terminal (TOS), ventanillas únicas electrónicas y plataformas de comunidad portuaria no solo agilizan trámites y reducen costos, sino que permiten monitorear en tiempo real las emisiones y el consumo energético.

En países como México, Brasil y Chile ya se desarrollan proyectos de puertos inteligentes, donde la infraestructura logística es también un punto de partida para la descarbonización.

### La nueva era tecnológica de los puertos

El mercado global de tecnologías de navegación verde —que incluye combustibles alternativos, propulsión híbrida, velas rígidas asistidas por viento y captura de emisiones— crecerá a más del 25 % anual hacia 2032, lo que marcará el rumbo del transporte marítimo y, con ello, la operación de los puertos.

La integración de motores bifuel de hidrógeno o amoníaco, el uso de gemelos digitales para simular operaciones y la aplicación de sensores IoT con blockchain para trazabilidad de emisiones son avances que pronto impactarán directamente en la forma en que los puertos reciben, manejan y despachan carga.



### Regulación y cooperación internacional

La Organización Marítima Internacional (OMI) avanza hacia un marco global de precio al carbono con vistas a 2028, como parte de la meta de descarbonización al 2050. Este escenario colocará a los puertos como nodos críticos para garantizar cumplimiento ambiental y competitividad internacional.

No obstante, estudios como el de Boston Consulting Group (BCG, 2025) advierten que el interés por el "flete verde" todavía enfrenta barreras de mercado, lo que implica la necesidad de modelos financieros innovadores y mayor cooperación regional.

### Retos para los puertos de la región

- Altos costos de inversión inicial en tecnologías verdes.
- Infraestructura limitada para combustibles alternativos.
- Necesidad de regulación armonizada entre países.
- Vulnerabilidad a riesgos de ciberseguridad en sistemas digitales.

Los puertos latinoamericanos tienen la oportunidad de convertirse en protagonistas de esta transición, adoptando estándares internacionales, fortaleciendo la cooperación regional y apostando por proyectos piloto que los posicionen como referentes de la sostenibilidad marítima. En un mundo donde el transporte marítimo es el corazón del comercio internacional, la infraestructura portuaria no solo conecta cargas: conecta agendas globales hacia un futuro más verde, seguro y eficiente.

En el Congreso Anual de Agentes Navieros convergen líderes con poder de decisión, especialistas y autoridades del sector marítimo-portuario para analizar tendencias, innovaciones y estrategias que impulsan el comercio global y la logística del futuro.

Como parte de este encuentro, se presentarán mesas de trabajo y conferencias magistrales de alto nivel que abordan temas clave para la competitividad del sector, entre ellas:

"Inteligencia Artificial en el Ecosistema Marítimo".

"Indicadores Económicos para el Comercio Marítimo".

"T-MEC y Estrategia de Renegociación Comercial".

"Dinámicas Geoeconómicas en la Industria Marítima".

**REGISTRO AQUÍ** 

# XXIX CONGRESO ANUAL DE AGENTES NAVIEROS

VERACRUZ | OCTUBRE 8 AL 11, 2025

Grand Fiesta Americana

TRANSPORTE  
MARÍTIMO EN UNA  
ECONOMÍA  
INTERCONECTADA



NAVEGANDO HACIA NUEVOS HORIZONTES

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

Contacto: Jessica Arceles | [jarce@amane.org.mx](mailto:jarce@amane.org.mx) | Cel: 99 8549 4820

**Asegura tu lugar en el evento que marcará la agenda marítima de México y la región.**

*"Un puerto no es solo un lugar donde llegan barcos,  
es donde las naciones se encuentran con el mundo."*

*— William J. Clinton*



# 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: [secretariaejecutivo@cianam.org](mailto:secretariaejecutivo@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)