



AMÉRICA



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

¿IA acelera
SU AVANCE?

*Redefine el sector marítimo
y portuario global.*



VOZ DEL AGENTE
MARÍTIMO

ENTREVISTA A ANDERSON COSTA
PRESIDENTE DE FENAMAR

Página 6

CONSEJO DIRECTIVO 2025-2027

PRESIDENTE
FERNANDO CON Y LEDESMA
MÉXICO

VICEPRESIDENTE 1.º
ANDRÉ ZANIN
BRASIL

VICEPRESIDENTE 2.º
ALFREDO SALAS
COSTA RICA

TESOHERA
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**
Anderson Costa | Presidente de FENAMAR.
- **12 PUERTOS EN FOCO**
La Cuenca del Pacífico: motor compartido del desarrollo logístico entre México y Centroamérica.
- **14 TECNOLOGÍA Y SOSTENIBILIDAD**
¿A acelera su avance?
Redefine el sector marítimo-portuario global.
- **18 RADAR NORMATIVO ADUANAL**
Tecnología aduanera: del despacho físico a la gestión predictiva.
- **21 AGENDA**
Curso en línea "Reformas a la Ley aduanera".
- **23 CONTACTO**
CIANAM

¡Felices fiestas decembrinas en la región!

Al acercarnos al final de este año, es propicio detenemos un momento y reconocer la evolución que vive hoy el sector marítimo en nuestro continente.

Los cambios en las rutas comerciales, la aparición de nuevas regulaciones, los compromisos ambientales y la rápida adopción tecnológica están transformando la manera en que operamos en cada puerto de América.

Más que adaptarnos, el desafío es asumir un rol de liderazgo regional que impulse estándares más altos de eficiencia, sostenibilidad y competitividad.

En esta edición quiero expresar un especial agradecimiento a Anderson Costa, Presidente de la Federación Nacional de las Agencias de Navegación Marítima de Brasil (FENAMAR), por la entrevista que nos concedió. Sus reflexiones sobre los retos que enfrenta la región y la necesidad de fortalecer la cooperación interamericana resultan fundamentales en un momento en que nuestras decisiones trazan el futuro del comercio marítimo.

Este año también tuve la oportunidad de participar en el XXX Congreso Portuario Marítimo de la Comisión Portuaria Nacional de Guatemala, dentro del panel "Agentes Navieros: Oportunidades, retos y desafíos en el transporte marítimo regional".

En este importante encuentro estuvo presente Miguel Ángel Andrade, Secretario Ejecutivo de CIANAM y Director General de AMANAC, acompañando la representación de México y fortaleciendo el diálogo con autoridades y organismos de Centroamérica.

A toda la comunidad marítima y portuaria del continente, les deseo unas fiestas llenas de salud, tranquilidad y esperanza.

Que el próximo año nos encuentre unidos, colaborando con visión estratégica y construyendo una región más integrada y competitiva.

Felices fiestas y próspero año nuevo.

Fernando Cruz Ledesma

Presidente



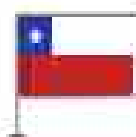


ARGENTINA

TecPlata anuncia su tercer llamado del servicio de LOG-IN con tres recaladas programadas para noviembre

TecPlata, la terminal de contenedores de la Región Metropolitana de Buenos Aires, anuncia el tercer llamado del servicio de cabotaje y feeder de LOG-IN, consolidando su conexión directa con los puertos Brasil, fortaleciendo las oportunidades de comercio exterior para la región.

➔ [Ver en Transporte & Comercio Exterior](#) | 03 de noviembre.



CHILE

Liga Marítima de Chile llama a reimpulsar política portuaria nacional

En el Tercer Coloquio Marítimo, el presidente de la Liga Marítima de Chile, Almirante (R) Edmundo González Robles, destacó el valor del ejemplo peruano en materia de desarrollo portuario y la necesidad de que Chile recupere una visión estratégica similar.

➔ [Ver en Logístico360](#) | 12 de noviembre



BRASIL

Brasil inaugura un nuevo puerto de cruceros de 45 millones de dólares antes del evento de la ONU

El gobierno brasileño inauguró un nuevo puerto de cruceros en Belém antes de la próxima Conferencia de las Partes de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC COP 30). Las autoridades locales indicaron que la nueva infraestructura fue diseñada para albergar grandes cruceros y tiene capacidad para más de 5.000 pasajeros.

➔ [Ver en Cruise Industry News](#) | 09 de noviembre.



ECUADOR

Puertos privados movilizan el 51% de la carga de Ecuador y proyectan inversiones por USD 208 millones hasta 2030

Los puertos privados defienden su modelo operativo en medio de una disputa constitucional por la Ley de Puertos de 1976.

Las terminales del sur de Guayaquil abordaron las acciones que han tomado contra el narcotráfico y no se oponen a que se expida una nueva ley por la vía ordinaria.

➔ [Ver en PRIMICIAS](#) | 18 de noviembre.



PARAGUAY

La bajante del río Paraguay tensiona la logística regional en la Hidrovía

El río Paraguay atraviesa una de las bajantes más severas de las últimas décadas. En Asunción, el nivel descendió a 21 centímetros, una marca considerada "extremadamente baja" por el jefe de Dragado de la Administración Nacional de Navegación y Puertos (ANNP), Benjamin Fernández.

➔ [Ver en GlobalPorts](#) | 31 de octubre.



PERÚ

Puerto de Chancay mueve 270.000 contenedores en primer año de operación

El puerto de Chancay, construido en Perú por la naviera estatal china Cosco con una inversión de unos \$1.300 millones, cumplió este 14 de noviembre de 2025 un año de su inauguración, tiempo en el que ha recibido 289 embarcaciones y ha movilizado más de 270.000 contenedores, lo que lo convierte, según Cosco, en el nuevo 'hub' (centro de conexión) portuario entre China y el Pacífico suramericano.

➔ [Ver en Expreso](#) | 14 de noviembre.



URUGUAY

Dragado a 14 metros: visión compartida sobre el futuro portuario del Uruguay

Con la presencia de las autoridades de la Administración Nacional de Puertos (ANP) se realizó este lunes la conferencia sobre "Dragado del canal de acceso al Puerto de Montevideo a 14 metros, perspectivas para el país y la región". El encuentro fue organizado por la Academia Uruguaya de Geopolítica y Estrategia, que preside el doctor Alem García.

➔ [Ver en Grupo Multimedia](#) | 3 de noviembre.

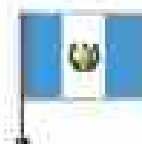


COSTA RICA

Sector exportador celebra licitación para modernizar Puerto Caldera: 'Clave para la competitividad de Costa Rica'

Desde la Cámara de Comercio Exterior de Costa Rica y de Representantes de Casas Extranjeras (CRECEX), celebramos los avances en el proceso de licitación para la modernización del puerto de Caldera. Esta obra representa una oportunidad clave para mejorar la competitividad del país, fortalecer la eficiencia logística y garantizar que Costa Rica siga siendo un destino atractivo para el comercio internacional.

➔ [Ver en El Mundo](#) | 9 de noviembre



GUATEMALA

Congreso respalda el Corredor Interoceánico, megaproyecto que conectará dos océanos en Guatemala

El Corredor Interoceánico de Guatemala —un megaproyecto impulsado por la iniciativa privada con el objetivo de conectar los océanos Pacífico y Atlántico a través de una franja logística de 372 kilómetros— recibió esta semana un nuevo respaldo político tras el apoyo expresado por el Congreso de la República.

➔ [Ver en Mercados & Finanzas](#) | 9 de noviembre



HONDURAS

Honduras impulsa nuevas oportunidades de exportación desde Puerto Cortés junto a la OPC y CNI

El Consejo Nacional de Inversiones (CNI) y la Operadora Portuaria Centroamericana (OPC) desarrollaron este martes la jornada "Oportunidades de Exportación desde OPC", un espacio orientado a fortalecer la competitividad del comercio exterior hondureño y a posicionar a Puerto Cortés como el principal hub logístico del país y referente en la región centroamericana. El evento reunió a representantes del sector público y privado, gremios empresariales, cuerpo diplomático y actores clave del ecosistema logístico, con el objetivo de promover alianzas estratégicas que faciliten la exportación, atraigan inversión y generen más empleo en el país.

➔ [Ver en CNI Honduras](#) | 31 de octubre





ESTADOS UNIDOS

¿El acuerdo comercial entre EE. UU. y China es un juego de suma cero para el transporte marítimo?

La pandemia demostró que la disrupción y el caos pueden beneficiar a las navieras de transporte de contenedores; los aranceles también son beneficiosos para algunos, ya que el aumento de la demanda de soja sudamericana fue un impacto directo de la política comercial de Donald Trump. Bimco analizó esta semana el acuerdo comercial pactado entre China y Estados Unidos, considerándolo beneficioso para ambos países y para el mercado de graneles sólidos.

➔ [Ver en Seatrade Maritime News](#) | 07 de noviembre



MÉXICO

Latinoamérica mantiene crecimiento comercial pese a tensiones — buen escenario para puertos mexicanos

Según un informe de Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) citado por Reuters, el comercio entre América Latina y el Caribe mantendrá su dinamismo en 2025, con México como el exportador más activo. La CEPAL proyecta un aumento del 5 % en las exportaciones de la región, impulsado por la recuperación de envíos desde mercados asiáticos y una demanda global renovada.

➔ [Ver en Reuters](#) | 09 de noviembre



CANADÁ

CMA CGM, Cosco y ONE extienden el servicio transatlántico a Canadá

CMA CGM, Cosco Shipping Lines (CoscoSLVQOCL) y Ocean Network Express (ONE) están ampliando su servicio conjunto transatlántico mediterráneo Amerigo/Mena/AT4 con la adición de Halifax, Canadá.

➔ [Ver en Container News](#) | 03 de noviembre



Desafíos, transformaciones y visión estratégica para las agencias navieras de las Américas”

ANDERSON COSTA

En este escenario regional, Brasil —uno de los mayores jugadores marítimos del continente— enfrenta desafíos particulares. En entrevista con *Navegando CIANAM*, **Anderson Costa, Presidente de FENAMAR**, detalla los temas más relevantes para las agencias marítimas que reflejan realidades compartidas por los demás países.

La región enfrenta cambios simultáneos en infraestructura, normativas, costos y expectativas de los clientes —una combinación que obliga a fortalecer la capacidad técnica, la coordinación institucional y la competitividad de los servicios.

En este contexto, la labor de las agencias marítimas nacionales adquiere una relevancia aún mayor. Estas entidades no solo representan a los armadores ante las autoridades y las comunidades portuarias, sino que actúan como gestores operativos, asesores regulatorios, coordinadores de servicios y garantes de cumplimiento.

Su visión, experiencia y capacidad de adaptación se convierten en un pilar indispensable para sostener el flujo de comercio marítimo, especialmente en momentos de volatilidad.

La industria marítima y portuaria del continente está dando un importante giro, por la relocalización de cadenas de suministro, las tensiones regulatorias, la presión por avanzar hacia la descarbonización y la adopción acelerada de nuevas tecnologías que están transformando la forma en que las navieras y agencias marítimas operan en cada puerto de América.

Aunque cada nación enfrenta realidades operativas distintas, existen patrones comunes que definen los retos del sector:

1 Cambios regulatorios acelerados

Normativas ambientales, fiscales, aduaneras y marítimas están evolucionando de manera constante. Desde regulaciones de biofouling y nuevas exigencias documentales, hasta reformas tributarias y esquemas de ventanilla única, el cumplimiento se vuelve cada vez más especializado.

2 Exigencias crecientes de sostenibilidad

La transición hacia combustibles alternativos, eficiencia energética, electrificación en muelles, gestión de residuos y monitoreo de emisiones avanza en la agenda internacional. Para la región, el reto no es solo adoptar estas medidas, sino hacerlo sin perder competitividad.

3 Transformaciones tecnológicas del ecosistema portuario

La digitalización redefine funciones: automatización de procesos, plataformas de comunidad portuaria, analítica de datos, trazabilidad, integración entre autoridad y operador, inteligencia artificial para flujos logísticos. Esto exige capacitación continua y sistemas interoperables.

4 Presiones económicas y operativas

Mayor costo del combustible, fluctuaciones en rutas, cambios en los servicios de línea, congestión, movimientos de nearshoring y reshoring. Todo esto se traduce en variaciones en escalas, tipos de embarcación y nuevas exigencias en coordinación.

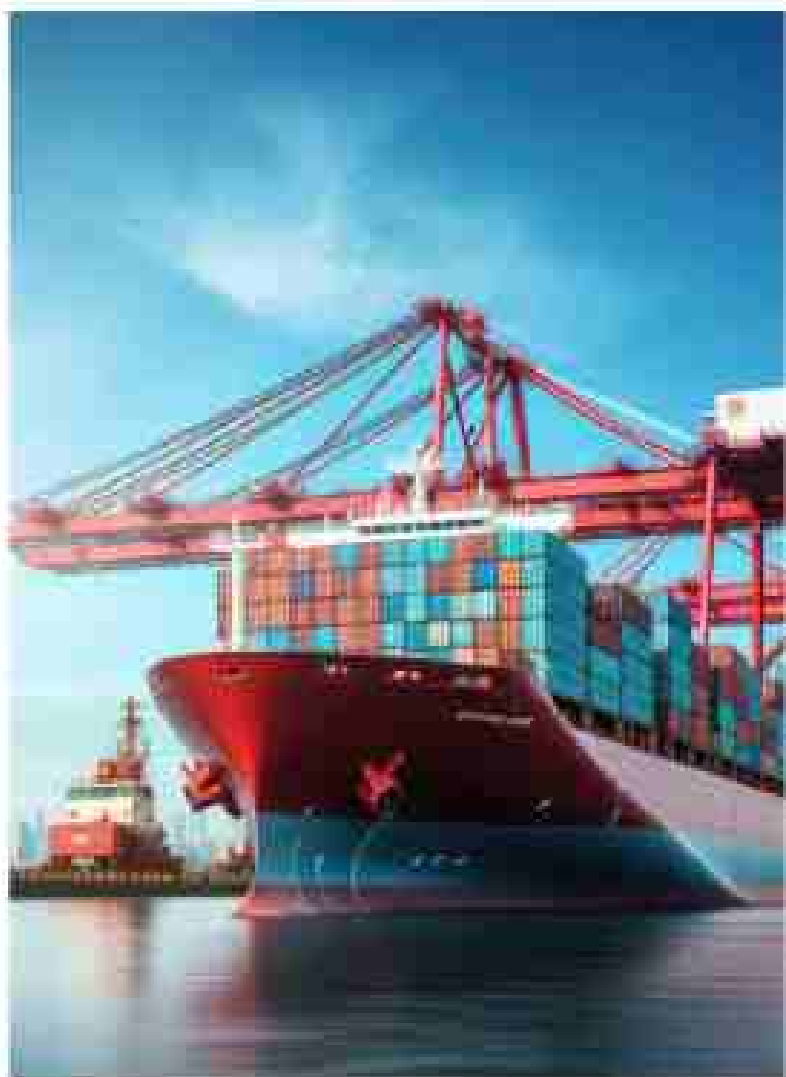
5 Necesidad de capital humano con competencias técnicas avanzadas

El conocimiento normativo, tecnológico, ambiental y operativo se vuelve clave. Las asociaciones nacionales tienen el reto de formar, actualizar y certificar a nuevas generaciones.

Regulación ambiental y fiscal: los dos cambios más determinantes

Costa señala dos transformaciones clave:

- La nueva norma marítima NORMAN 401 sobre biocristalización ("fouling") en cascos, ya vigente, que obliga a nuevas prácticas de control, documentación y vigilancia ambiental.
- La nueva Ley Tributaria de Brasil, que incrementará del 5% al 28% los impuestos sobre los servicios prestados a navieras extranjeras a partir de 2026. Este incremento podría afectar la competitividad de puertos y terminales frente a otros mercados.



Impacto de nearshoring y tensiones globales

Según FENAMAR, los cambios en rutas, abastecimiento, costos logísticos y tiempos de tránsito generan:

- Mayor volatilidad en las escalas.
- Necesidad de abrir servicios regionales de cabotaje y feeder.
- Exigencia de información regulatoria oportuna.
- Sobrecarga en terminales que deben adaptarse a nuevos flujos.

Prioridad regional: avanzar hacia la sostenibilidad

Costa destaca tres frentes esenciales:

- 1 **Infraestructura y regulación ambiental armonizada**
Electromovilidad en muelles, eficiencia energética, gestión de desechos y criterios ambientales claros, sin normativas aisladas por puerto.
- 2 **Mecanismos de financiamiento**
La transición energética debe considerar el impacto en economías exportadoras, evitando distorsiones y garantizando acceso a infraestructura verde.
- 3 **Capacitación especializada**
Nuevos combustibles, monitoreo de emisiones, normas ambientales y gestión técnica requieren formación continua para personal a bordo, agencias y terminales.

La agencia marítima: de operador tradicional a gestor del ecosistema

La automatización está transformando la naturaleza del trabajo:

- Las tareas repetitivas se automatizan.
- El agente se convierte en coordinador de excepciones, mediador operativo y asesor regulatorio.
- La integración a plataformas únicas de gobierno será vital.
- El uso intensivo de datos se perfila como un elemento estratégico.

Competitividad portuaria: avances y debilidades

Brasil ha crecido en volumen y capacidad, pero aún enfrenta retos en:

- Gobernanza portuaria.
- Integración modal.
- Licenciamiento ambiental.
- Seguridad jurídica.

Aun así, proyectos como la profundización del canal de Santos y programas de concesión han aumentado la eficiencia en los principales hubs.



El rol de FENAMAR dentro del sistema marítimo brasileño

FENAMAR actúa como:

- Interlocutor técnico con Marinha, ANTAQ, Receita Federal y otras autoridades.
- Promotor de buenas prácticas y estándares de calidad.
- Impulsor de la digitalización.
- Articulador regional a través de CIANAM.

Un llamado a la acción para la comunidad marítima de América

Latinoamérica tiene el potencial para pasar de ser solo exportadora de materias primas a convertirse en un polo logístico-industrial de alto valor.

Para lograrlo, se requieren tres compromisos:

- Estabilidad regulatoria.
- Infraestructura moderna.
- Capital humano altamente calificado.

Las agencias marítimas serán protagonistas en esta transición y deben reconocerse como una **comunidad profesional interamericana**, capaz de articular soluciones, representar al sector y liderar la modernización del transporte marítimo regional.



CIANAM: Integración continental para enfrentar retos comunes

La cooperación interamericana es clave para:

- Posicionar al continente en foros globales.
- Intercambiar soluciones y evitar duplicidades regulatorias.
- Enfrentar, como bloque, la transición verde y la reconfiguración de las cadenas globales.



La Cuenca del Pacífico: motor compartido del desarrollo logístico entre México y Centroamérica

La integración logística de México y Centroamérica tomó un papel central durante el XIX Congreso Portuario Marítimo de la Comisión Portuaria Nacional de Guatemala, celebrado el 25 de noviembre.

En este marco, Fernando Cón y Ledesma, Presidente de CIANAM y de la Asociación Mexicana de Agentes Navieros, participó en el panel "Agentes Navieros: Oportunidades, retos y desafíos en el transporte marítimo regional", compartiendo reflexiones clave sobre el papel estratégico de la Cuenca del Pacífico en el comercio exterior mesoamericano.

El panel, moderado por Elieser Castellanos, Director General de CASTELGT, reunió a voces representativas de la región, como Roberto Papadópulo, Presidente de la Asociación de Navieros de Guatemala, y Mario Ernesto Morán, Presidente de la Asociación Salvadoreña de Agentes de Carga. La presencia de Miguel Ángel Andrade, Director General de AMANAC y Secretario Ejecutivo de CIANAM, reforzó la participación institucional de México en este espacio de análisis portuario y marítimo.

Durante su intervención, Fernando Cón y Ledesma presentó la ponencia "La Cuenca del Pacífico como eje del desarrollo logístico de México y Centroamérica", destacando que más del 80% del comercio mundial se transporta por vía marítima, según UNCTAD y la OMI (2024).

La integración logística de México y Centroamérica. Al mismo tiempo, recordó que el comercio exterior representa entre el 65% y el 85% del PIB combinado de México y Centroamérica, de acuerdo con estimaciones de la CEPAL. En este contexto, señaló que la región mesoamericana ocupa una posición estratégica entre América del Norte, Sudamérica y Asia, articulada por una red de puertos que funcionan como infraestructura crítica para el desarrollo y la competitividad.



México movilizó más de 320 millones de toneladas de carga portuaria en 2024, con un valor cercano al 4.2% del PIB nacional, mientras que Centroamérica concentró más del 70% de su comercio marítimo en puertos como Puerto Quetzal, Acajutla, Corinto y Puerto Cortés. Estas cifras demuestran la creciente relevancia del Pacífico como ruta clave para el intercambio comercial con Asia y América del Norte, así como la necesidad de reforzar las conexiones logísticas y portuarias.

Aunque el transporte interior en México y Centroamérica depende principalmente de la carretera, el transporte marítimo continúa siendo el eje del comercio exterior regional. En países centroamericanos, la vía marítima representa hasta el 95% del comercio internacional, cifra que evidencia la importancia de los puertos como nodos de integración económica, reducción de costos logísticos y conexión con mercados globales.



El análisis presentado por Con y Ledesma también abordó los proyectos de conectividad que impulsan la integración regional, como la ampliación del Tren Maya hacia Guatemala y Belice, iniciativa que fortalece la intermodalidad y enlaza la infraestructura terrestre con los puertos del Pacífico. A ello se suman esfuerzos para modernizar instalaciones, mejorar procesos aduanales, armonizar normas técnicas y fortalecer la cooperación en seguridad portuaria.

El comercio bilateral entre México y Centroamérica mantiene una tendencia creciente, especialmente en productos manufacturados, electrónicos, alimentos procesados, materias primas y bienes agroindustriales. La eficiencia portuaria, la digitalización y la coordinación marítima desempeñan un papel determinante para sostener este intercambio y mejorar tiempos de tránsito en las cadenas de suministro.

Fernando Con y Ledesma subrayó que la integración logística no solo es un objetivo técnico: es una vía estratégica para elevar la competitividad regional, disminuir brechas económicas, diversificar riesgos y reducir dependencias externas.

La región del Pacífico mesoamericano tiene las condiciones para consolidarse como un bloque logístico robusto, con infraestructura moderna, conectividad multimodal y proyectos que integren desarrollo sostenible, protección ambiental y bienestar social.

La participación de CIANAM y AMANAC en este Congreso Portuario reafirma el compromiso de México con el fortalecimiento de las alianzas regionales.

A través del intercambio técnico, la cooperación institucional y la visión compartida, México y Centroamérica avanzan hacia una Cuenca del Pacífico más integrada, competitiva y preparada para los desafíos del comercio marítimo global.



México y Centroamérica



¿IA acelera su avance?

Redefine el sector marítimo y portuario global.

La Inteligencia Artificial (IA) ya no es solo el motor de las grandes tecnológicas: se ha convertido en un componente estratégico para el comercio marítimo y la gestión portuaria a nivel mundial.

La transformación que vive la industria —desde la predicción de arribos hasta la automatización de terminales, el mantenimiento predictivo, la analítica logística y la optimización de flujos— está impulsada por inversiones multimillonarias, crecimientos inéditos y una adopción acelerada que promete reconfigurar la competitividad global de los puertos.

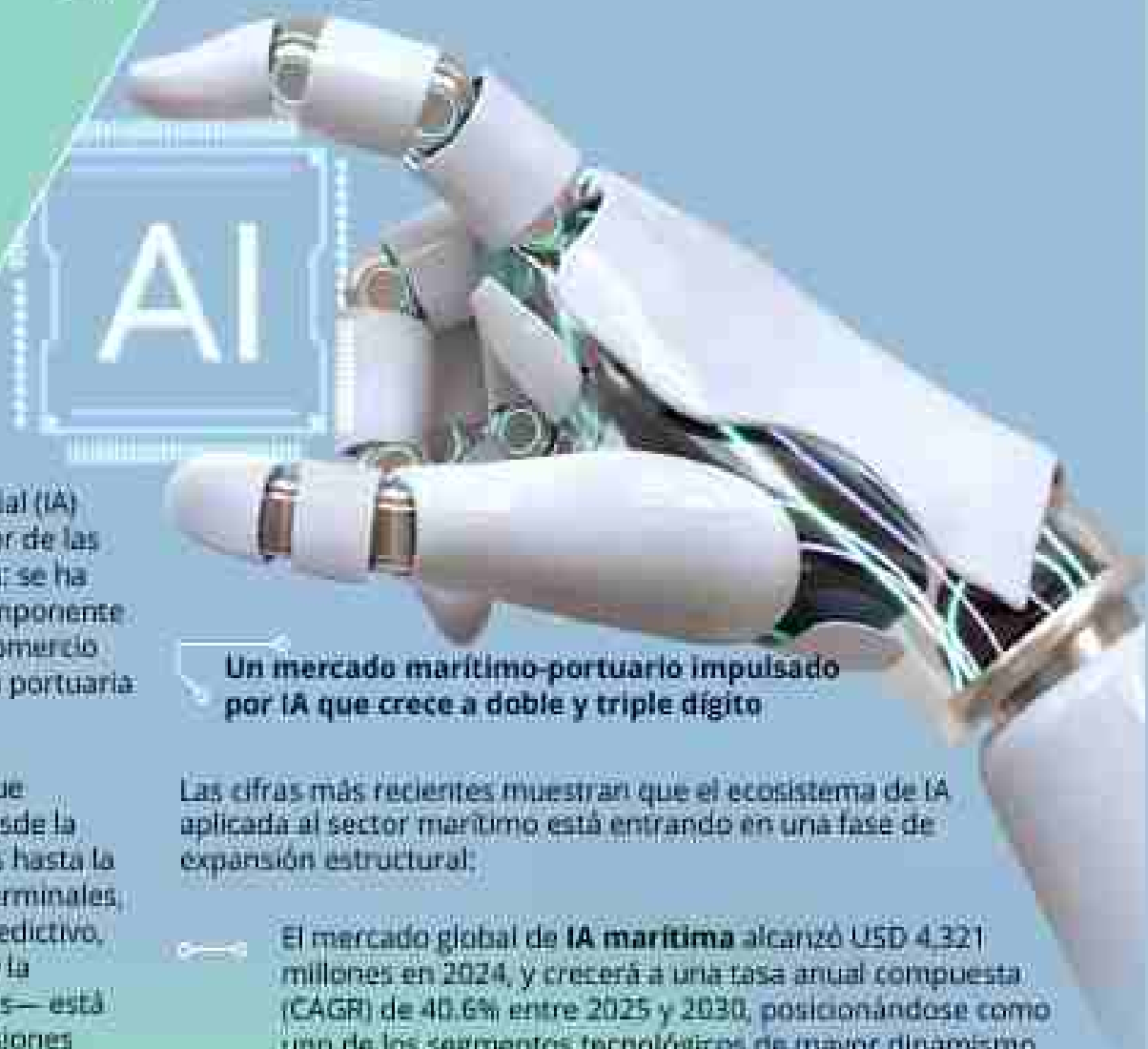
Un mercado marítimo-portuario impulsado por IA que crece a doble y triple dígito

Las cifras más recientes muestran que el ecosistema de IA aplicada al sector marítimo está entrando en una fase de expansión estructural:

El mercado global de **IA marítima** alcanzó USD 4.321 millones en 2024, y crecerá a una tasa anual compuesta (CAGR) de 40.6% entre 2025 y 2030, posicionándose como uno de los segmentos tecnológicos de mayor dinamismo en transporte y logística.

El mercado de **smart ports**, que integra IA, IoT, sensores, automatización y digital twins, alcanzó **USD 3.24 mil millones en 2024** y está proyectado a llegar a **USD 14.64 mil millones en 2030**, con un crecimiento anual de **29.8%**.

Solo el segmento de **Port Operations AI** —soluciones de IA para operaciones portuarias— está valuado en **USD 1.82 mil millones en 2024**, con proyecciones de llegar a **USD 10.41 mil millones para 2033**, impulsado por plataformas de predicción de ETA, asignación inteligente de atraques, optimización de yardas y modelos de mantenimiento predictivo.



Estos números indican que la IA no es accesorio; se ha convertido en una pieza central en la reconfiguración de la eficiencia, seguridad y resiliencia de las cadenas marítimo-portuarias.



Una ola de inversión global que respalda el salto tecnológico portuario

El impulso de la IA marítima coincide con la expansión global del gasto tecnológico.

Para 2025, las inversiones mundiales en Tecnologías de la Información (TI) alcanzarán **USD 5.43 billones**, impulsadas por IA, servicios en la nube, ciberseguridad y automatización avanzada. Los hyperscalers —Microsoft, Amazon, Google y Meta— concentran el **84% de la inversión global en infraestructura de IA**, y destinarán alrededor de **USD 1.2 billones** en los próximos dos años para expandir data centers y capacidades de supercómputo.

¿Por qué importa esto para los puertos?

Porque la infraestructura que impulsa la IA marítima depende, precisamente, de esa potencia de cómputo. La velocidad con la que la industria portuaria adopta modelos de predicción, optimización y automatización dependerá de la capacidad global de desplegar soluciones avanzadas de IA en tiempo real.





Impactos concretos: de la optimización a la resiliencia

Las aplicaciones están creciendo y ya generan resultados tangibles:

- **Reducción de tiempos de espera** de buques y camiones mediante modelos de predicción de arribos (ETA) con IA.
- **Optimización del uso de muelles**, recursos y equipos mediante asignaciones automatizadas.
- **Mantenimiento predictivo** de grúas, ferrocarriles internos, tractores y flotas, reduciendo costos y evitando fallas operativas.
- **Modelos de analítica avanzada** para monitorear congestión, flujos, productividad por turno, estiba/almacenamiento y patrones de riesgo.
- **Simulación con digital twins** para evaluar escenarios, incrementos de volumen, expansión de infraestructura o desvíos logísticos.
- **Seguridad portuaria**, desde vigilancia inteligente hasta análisis de trazabilidad en carga.

La combinación de estas herramientas está permitiendo que puertos de Europa, Asia y Medio Oriente reduzcan entre 10% y 25% sus tiempos operativos, generando aumentos de capacidad sin requerir expansiones físicas equivalentes.



Oportunidades y desafíos para Latinoamérica y el ecosistema marítimo de América

Para la región —incluyendo los puertos de México, Centroamérica y Sudamérica— el reto no es menor.

La industria marítima latinoamericana opera bajo presiones crecientes: competitividad global, costos logísticos, congestión, brechas tecnológicas, digitalización aduanera y resiliencia en las cadenas de suministro. El avance global de la IA abre tres oportunidades claras:

Eficiencia, mediante operaciones portuarias más rápidas y transparentes.

Visibilidad, con analítica continua de flujos logísticos y riesgos.

Interoperabilidad, al conectar navieras, terminales, aduanas, agentes marítimos y operadores logísticos bajo plataformas inteligentes.

El riesgo es quedarse atrás en un momento donde la infraestructura tecnológica define la competitividad portuaria tanto como la infraestructura física.

El nuevo motor de la economía portuaria global

El auge global de la IA no es una burbuja aislada, sino un cambio estructural que está redefiniendo cómo se mueve el comercio mundial —y por tanto, cómo operan los puertos. Para el ecosistema marítimo-portuario, la IA se convierte en una herramienta estratégica: permite acelerar operaciones, mejorar la seguridad, reducir costos, anticipar riesgos y fortalecer la resiliencia logística.

El desafío de los próximos años será doble: invertir en infraestructura digital y formar talento especializado que permita a la región aprovechar esta ola global. Quienes aceleren esta adopción no solo modernizarán sus puertos: asegurarán su lugar en las cadenas de suministro del futuro.

Tecnología aduanera: del despacho físico a la gestión predictiva

El ecosistema normativo y aduanal del comercio internacional avanza hacia una etapa marcada por mayor digitalización, exigencias de trazabilidad, controles anticipados, sostenibilidad ambiental y cooperación interinstitucional.

Esta evolución impacta directamente al transporte marítimo, a los agentes navieros, a la operación portuaria y a todos los actores que integran las cadenas logísticas del hemisferio. Para una región como América, donde más del 80% del comercio exterior depende del modo marítimo, comprender esta nueva arquitectura regulatoria es esencial para competir en un mercado global dinámico y cada vez más supervisado.

A nivel mundial, las administraciones aduaneras avanzan hacia un modelo basado en datos, interoperabilidad y control anticipado. La Organización Mundial de Aduanas impulsa estándares como el SAFE Framework y una nueva generación de herramientas de analítica de riesgo, inteligencia artificial aplicada y ventanillas únicas completamente digitalizadas. En Estados Unidos, la



modernización del sistema ACE (Automated Commercial Environment) incorpora más integración interagencial y mayor automatización de procesos, reforzando la detección temprana de riesgos y el intercambio de datos con operadores logísticos y agencias de seguridad. Canadá amplía la adopción de CARM (CBSA Assessment and Revenue Management), un sistema que transforma la manera en que se gestionan declaraciones, pagos y cumplimiento para importadores y agentes.

En Latinoamérica, varios países han fortalecido o actualizado sus ventanillas únicas, integrando procesos sanitarios, fitosanitarios, portuarios y aduanales en plataformas que buscan reducir tiempos y costos.

Chile avanza en su proyecto de Integración Digital Fronteriza; Colombia amplía sus capacidades de analítica de riesgo; Perú incorpora nuevas capas tecnológicas al Sistema Integrado de Gestión Aduanera; y Brasil impulsa el DUIMP (Declaración Única de Importación), una de las reformas más profundas de la región.

En Centroamérica, el proceso de integración aduanera sigue ganando tracción, con la Unión Aduanera entre Guatemala y Honduras como referencia para ampliar interoperabilidad, agilizar tránsitos regionales y facilitar el comercio dentro del istmo.



Control anticipado de carga: un nuevo estándar global

Europa impulsa uno de los cambios regulatorios más influyentes en materia de seguridad de carga con el sistema ICS2 (Import Control System 2). Su implementación obliga a navieras, agentes de carga, aerolíneas y operadores a proporcionar información previa más detallada antes de que la mercancía llegue al continente.

Aunque es una regulación europea, sus efectos son globales: cualquier país que exporte mercancías por vía marítima o aérea hacia la Unión Europea debe ajustarse a los nuevos requisitos.

Este modelo de control anticipado —que combina datos enriquecidos, perfiles de riesgo y supervisión preventiva— está marcando una tendencia internacional que ya se discute en otras regiones.

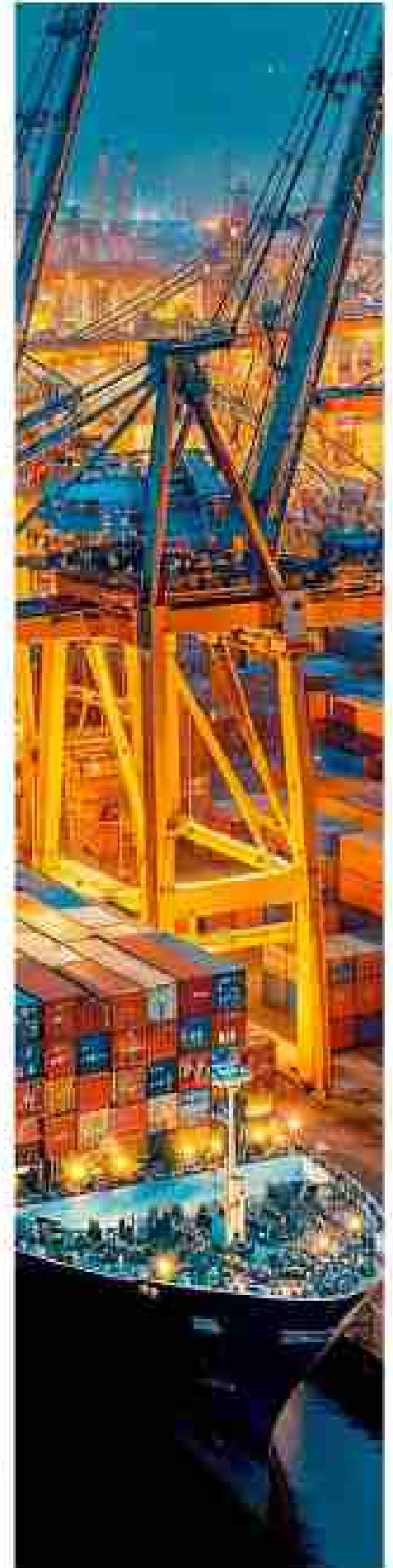
La carga que sale de América hacia Europa, Asia o Medio Oriente deberá cumplir con estándares más estrictos, lo que exige coordinación entre transportistas, puertos, terminales y agentes navieros.

Regulaciones climáticas: el comercio se ajusta al carbono

La sostenibilidad se consolida como un eje regulatorio global. El Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono (CBAM) de la Unión Europea establece requisitos de reporte y, pronto, de pago de tarifas asociadas a las emisiones incorporadas en ciertos productos importados. Esta regulación obliga a productores, exportadores y operadores logísticos de todo el hemisferio a preparar datos más robustos sobre la huella de carbono de sus cadenas de valor.

Al mismo tiempo, la Organización Marítima Internacional ha establecido nuevas metas climáticas que exigen reducir emisiones del transporte marítimo, impulsando combustibles alternativos, mejoras en eficiencia energética y mayores exigencias en la documentación ambiental vinculada a los buques.

Estas medidas, aunque varían por región, generan una presión transversal: las exportaciones e importaciones de América deberán demostrar sostenibilidad, trazabilidad y cumplimiento ambiental con un nivel de detalle sin precedentes.



*"Un mar calmado nunca hizo un
marinero experto".*

— Franklin D. Roosevelt



Los invitamos a participar en el curso en línea "Reformas a la Ley Aduanera", una actualización especializada sobre los cambios más recientes en la legislación que regula el comercio exterior en México.

Este programa permitirá a las empresas de la región comprender con mayor claridad el entorno operativo y normativo mexicano, un mercado con el que mantienen vínculos comerciales constantes y crecientes.

Una oportunidad para fortalecer el conocimiento regulatorio en un contexto interamericano cada vez más integrado.



CURSO REFORMAS A LA LEY ADUANERA

✓ Objetivos:

Comprender las reformas clave a la Ley Aduanera, anticipar riesgos y fortalecer el cumplimiento normativo en operaciones de comercio exterior.

✓ Instructor: **Alfredo Sanabria Caballero**



COSTOS

Indicador

\$1,700.00

incluye IVA, con comisión

Índice en general:

\$9,000.00

incluye IVA, con comisión



Duración:

4 horas
1 sesión



Fecha:

Lunes 08
de diciembre



Modalidad:

Online



Horario:

15:00 a
19:00 horas

RSVP: rsvp@amarac.org.mx

Oficinas y direcciones | Pinar del Río, Cuba | secretaria@amarac.org.mx | Teléfono: 53 (07) 8000

Un ejercicio formativo que acerca a los participantes a la dinámica operativa de los puertos clave para el comercio regional.

Navegando América les desea una Navidad llena de paz, prosperidad y buenos vientos para el sector marítimo-portuario y logístico de nuestra región.



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



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: Hydroseminarios@ociam.org

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

CONTACTO


 @CIANAM3

 +518 20142005

Secretaría - Centro de Navegación

 Presidente- CIANAM
presidencia@ociam.org

 Secretaría Ejecutiva- CIANAM
secretariaejecutiva@ociam.org

 Secretaría - CIANAM
secretaria@ociam.org