



GREMIO

URGE UNA REFORMA INSTITUCIONAL CON RELACIÓN A LA INDUSTRIA FLUVIAL, ENFATIZARON DESDE LA CAFYM

PÁG. 6

DIOSX

LOGÍSTICA

VIERNES
17 DE
ENERO
DE 2025

AÑO 2

Nº 683

GERENTE DE OPERACIONES DE TRANSPORTE FLUVIAL PARAGUAYO

EINAR DOMÍNGUEZ:

“Tenemos la proyección de aumentar 30% las cantidades en contenedores para el 2025”



El movimiento logístico por la hidrovía Paraguay y Paraná atravesó por el inconveniente de la bajante histórica del año pasado, sin embargo, la insistencia de décadas en los trabajos de dragado permitió cerrar un 2024 sin el desabastecimiento de insumos indispensables. Para el 2025, la expectativa está en recuperar el volumen de facturación y mantener la agilidad del comercio fluvial. Desde la empresa Transporte Fluvial Paraguayo, perteneciente al Grupo Toyotoshi, indicaron que existen muchas esperanzas en la expansión, lo que se tradujo en la fabricación de un mega buque portacontenedores que surcará las aguas desde marzo próximo.

Pág. 5

NX 350h
TECNOLOGÍA QUE CONECTA

LEXUS
EXPERIENCE AMAZING

(021) 619-0450 | Lexus Paraguay | Lexus Py | Avda. Mariscal López esquina Reclus - Asunción | TOYOTOSHI

AI y el Sector Financiero: ¿Frenemies o amor verdadero para América Latina?



DIEGO SAN ESTEBAN
PRESIDENTE DE LATAM OPEN FINANCE.
CHIEF INNOVATION & BUSINESS
SOLUTIONS ADVOCATE DE N5



"Los bancos tradicionales se enfrentan a una paradoja: ser innovadores o ser aplastados por la competencia. Y la realidad es que el miedo a los errores está frenando a muchas instituciones".

He aprendido algo en mis décadas de trabajo en la industria financiera: las innovaciones tienden a dividirse entre aquellas que nos conquistan rápidamente y aquellas que debemos aprender a domesticar. La Inteligencia Artificial (IA) está desafiando al sistema financiero a nivel global, pero en América Latina hay una peculiar mezcla de riesgo, oportunidad y necesidad. ¿Podemos ver a la IA como nuestra mejor amiga, o estamos ante un enemigo del progreso? Yo, personalmente, creo que depende de cómo decidamos actuar y cuán audaz sea nuestra visión.

EL AMOR EN LA FRONTERA DE LA INNOVACIÓN

En la región, uno de los mayores desafíos ha sido la eficiencia. Los sistemas financieros en América Latina aún cargan con la inercia de procesos burocráticos, y la IA nos está ofreciendo una puerta para cambiar eso drásticamente. La promesa de la IA no es solo personalización para los clientes, sino también eficiencia operacional: desde aprobar créditos en segundos hasta identificar patrones de riesgo sin intervención humana.

EJEMPLOS REALES DE ÉXITO

Vemos ejemplos alentadores en el uso de IA en México y Brasil, donde se están utilizando algoritmos avanzados para evaluar la solvencia crediticia basándose en datos alternativos. Esto permite que más personas accedan a créditos, incluso sin un historial financiero formal. Tal vez este sea el verdadero amor que nuestra región necesita: herramientas que permitan que más personas ingresen al sistema financiero, sin importar sus condiciones actuales.

Sin embargo, la IA no puede simplemente ser una herramienta de eficiencia. Debe convertirse en un puente hacia la igualdad de oportunidades. Empresas como Sumsb están aplicando IA no solo para la automatización, sino también para prevenir fraudes sofisticados, algo crítico en un entorno con crecientes amenazas cibernéticas. En Brasil, por ejemplo, los fraudes

por deepfake han aumentado exponencialmente, y la capacidad de la IA para adelantarse a los delincuentes es clave. Esto requiere valentía: en lugar de ser solo "seguidores de la tecnología", debemos transformarnos en "innovadores" y adaptarnos activamente.

LOS RETOS: DE FRENEMIES A VERDADEROS ENEMIGOS

La IA también tiene un lado oscuro. Las instituciones financieras de la región enfrentan una enorme presión regulatoria y, sin una estrategia bien definida, la IA puede llegar a complicar, en lugar de simplificar, nuestras operaciones. Los bancos tradicionales se enfrentan a una paradoja: ser innovadores o ser aplastados por la competencia. Y la realidad es que el miedo a los errores está frenando a muchas instituciones. Las auditorías manuales, la desconfianza hacia los modelos automáticos y la preocupación por los sesgos algorítmicos son barreras que hemos visto repetidamente.

Pensemos en el caso de Revolut en el Reino Unido, donde un fraude permitió que un empresario perdiera £165,000 debido a fallos de seguridad. América Latina no puede permitirse este tipo de vulnerabilidades. La clave aquí es un enfoque colaborativo: la IA puede ser efectiva para detectar patrones de fraude y optimizar las transacciones en tiempo real, pero sin supervisión humana efectiva, estos modelos pueden convertirse en enemigos del sistema financiero.

LECCIONES APRENDIDAS DE OTROS SECTORES

A menudo, la innovación en la industria financiera puede aprender de otros sectores. El sector salud, por ejemplo, ya está utilizando IA para predecir necesidades de tratamientos personalizados. Esta misma lógica podría aplicarse en el sector financiero para prever necesidades de crédito o personalizar ofertas a clientes en riesgo de exclusión. Si algo está claro es que debemos mirar fuera de nuestra burbuja, no solo para entender las posibilidades, sino

para aprender de errores y aciertos que otros sectores ya han experimentado.

TRANSFORMACIÓN SOSTENIBLE Y CON RESPONSABILIDAD

En nuestra región, no solo se trata de integrar IA de la manera más rápida posible. Tenemos que ser conscientes de los riesgos regulatorios, del sesgo y, sobre todo, de la necesidad de educar a nuestros equipos. Es fundamental establecer marcos de gobernanza que aseguren que los algoritmos sean supervisados, auditados y, sobre todo, transparentes. Instituciones como ING están liderando con un enfoque ético al desarrollar un marco de trabajo donde los algoritmos no solo deben ser eficientes, sino también seguros y no discriminatorios.

Un aspecto que me parece especialmente relevante para América Latina es el uso responsable de los datos. En un entorno donde la confianza institucional es frágil, ser transparentes sobre cómo usamos los datos y cómo se toman las decisiones es crucial. Empresas que adopten una postura ética hacia la IA no solo se protegerán de sanciones, sino que también crearán una relación más sólida con sus clientes.

MI REFLEXIÓN FINAL: ¿FRENEMIES O AMOR VERDADERO?

En definitiva, la IA puede ser tanto un aliado como un enemigo para el sistema financiero en América Latina. Depende de nosotros decidir si vamos a aprovechar su potencial para cerrar brechas, mejorar la eficiencia y brindar una mejor experiencia al cliente, o si simplemente la veremos como una amenaza y la evitaremos. Debemos mirar hacia el futuro con audacia, aprender de los errores de otros sectores y adoptar las mejores prácticas de manera proactiva.

América Latina tiene la oportunidad de liderar el cambio, pero esto solo será posible si adoptamos la tecnología con una visión clara y responsable, invirtiendo en la formación de equipos capaces de gestionar los riesgos y asegurándonos de que cada paso esté guiado por principios éticos sólidos.

Juntos,
estamos creando
el **futuro**
y, con cada **lectura,**
construimos algo
más grande.

Hace que tu equipo piense como vos.
Sé parte de una comunidad exclusiva.



MÁS INFORMACIÓN
tigre@5dias.com.py
0982456111

5DIAS
POWERPLAYER

prensa@5dias.com.py

Las empresas dedicadas al transporte de cargas por la hidrovía Paraguay-Paraná tendrán que estar expectantes a lo que acontezca en los próximos meses. Están obligados a buscar la reducción de sus costos operativos para mantener las flotas y atender a la demanda logística, según comentó Guillermo Ehreke, presidente de Shipyard S.A. (Astillero La Barca del Pescador) y Director de Naviera Yerutí S.A.

Con relación a la función de gobierno, lamentó que la clase política camine "de espaldas a la realidad de la sociedad". Dijo que legisla y gobierna solamente para sus intereses. Pese a ello, dijo que espera como empresario naviero, que sigan los esfuerzos para el mantenimiento de las vías navegables. Afirmó que esta labor es fundamental para reducir en algo el costo global del comercio exterior nacional.

¿Cuál fue el movimiento comercial del 2024?

El año 2024 fue un año con un buen movimiento a nivel general, a pesar de la extrema bajante, ya que solamente colapsó el transporte desde/hacia Bolivia y Brasil, debido a que desde hace varios años el MOPC (Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones) viene dragando los pasos al sur de Asunción, lo que permitió que la producción paraguaya de granos, así como la importación/exportación de carga contenerizada y la importación de combustibles fuera posible, aún en los peores momentos. Nuestro país no se vio en ningún momento en riesgo de desabastecimiento o de imposibilidad de movilizar sus exportaciones. En cuanto a la industria naval, luego de varios años de una situación de falta de contratos de construcción y reparaciones importantes, los dos últimos años esa tendencia se modificó con varios nuevos pedidos, tanto de construcción como de reparaciones importantes, reconstrucciones y puesta en valor de varias embarcaciones que estaban irremisiblemente amarradas. Muchos armadores han tomado la decisión de invertir en mejorar sus condiciones operativas.

¿Cómo fue el transporte fluvial, teniendo en cuenta la bajante histórica?

Los volúmenes de carga no han caído, sino por el

TRANSPORTE FLUVIAL

Guillermo Ehreke, presidente de Shipyard

“Armadores deberán mantenerse expectantes y buscar importantes reducciones de costos operativos”

contrario se incrementaron en alguna medida. Los armadores utilizaron, como siempre lo han hecho, todas las herramientas a su alcance para seguir navegando, a pesar de la crítica bajante.

¿Hubo pérdidas económicas significativas? ¿A cuánto ascendió?

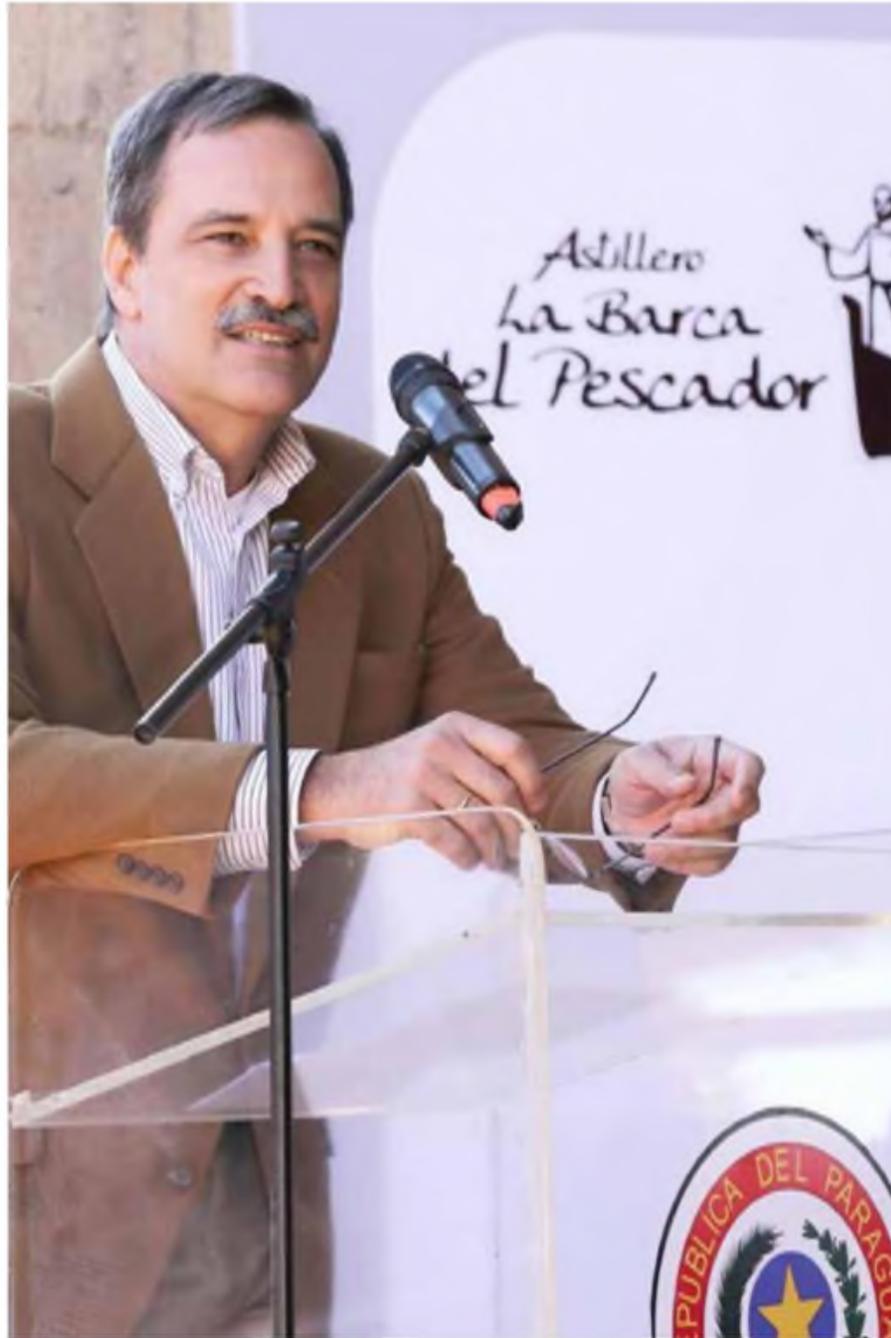
En cuanto al aspecto económico de la ecuación, ha sido un año difícil con muchos incidentes de varadura que generó sobrecostos importantes al sector. A estas alturas todavía no existen números recopilados que permitan dimensionar este aspecto, pero desde el punto de vista de las ganancias no fue para nada un buen año.

¿Cuáles son los desafíos para el 2025 en cuanto a logística y transporte de cargas?

El presente año se muestra incierto en cuanto a las posibilidades de recuperar el tráfico desde Brasil/Bolivia y, por sobre todo, podría verse afectada en forma importante la producción granelera paraguaya a causa de la escasez de lluvias. Las variedades tempranas de soja están mostrando una realidad dispar en las distintas regiones productoras, con una tendencia a la baja productiva. Ante esta perspectiva, los armadores tendrán que mantenerse expectantes y buscar importantes reducciones de costos operativos a fin de mantener las flotas en funcionamiento y atender la demanda de logística, sin importar el nivel que ella tenga. Inicialmente las perspectivas no son buenas.

¿Consideran necesario algún tipo de acción por parte del gobierno? ¿Cuál sería?

En cuanto al gobierno, el sector, así como toda la economía nacional, esperaría un importante esfuerzo en lograr más eficiencia del gasto, lo cual es una quimera,



Los volúmenes de carga en el transporte fluvial aumentaron en el 2024, indicaron.

considerando el comportamiento de los años anteriores y atendiendo al presupuesto aprobado por el parlamento y ya vigente. Indudablemente, la política camina totalmente de espaldas a la realidad de la sociedad, ya que legisla y gobierna por y para sus propios intereses y no para la ciudadanía. Si fuéramos a algo específico del sector y nada más, los esfuerzos para mantenimiento de las vías navegables

son fundamentales para reducir en algo el costo global del comercio exterior nacional, por lo cual esperamos que se mantenga el presupuesto específico de esta actividad sin reducciones para este año y los próximos. Algo más en lo que se debiera tener mucho cuidado es en no caer en el facilismo de concesionar el dragado y mantenimiento dentro de un gran proyecto que termine penalizando a la logística con peajes sin

resolver realmente las necesidades de solución. En ese sentido, un estudio profundo de la realidad de las vías navegables, de las mejores opciones de solución en cada circunstancia específica y de soluciones paralelas a los riesgos de inundaciones, de toma de agua para riegos y de tratamiento de las aguas residuales de las poblaciones, tal como se planteó con el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de Estados Unidos debería

ser el camino, a fin de tener un Plan Maestro que permita encarar las soluciones como un proceso y no una simple concesión de dragado, sin atender los demás aspectos.

¿Cómo ven al negocio naviero, con relación a los últimos 5 años?

El negocio naviero ha tenido, como siempre, sus altibajos durante los últimos años, pero las grandes inversiones ya existentes en la flota nacional obligan a las empresas a seguir manteniendo sus embarcaciones en condiciones de navegabilidad porque el no hacerlo sería permitir que las mismas se degraden con grandes costos futuros en su recuperación.

El Banco Central del Paraguay presentó una disminución en las exportaciones en el 2024 ¿Cómo les afectó esta situación?

Las exportaciones en volumen, si bien aún no hay datos estadísticos definitivos, han mostrado buenos números. Lo que ha reducido el ingreso de divisas ha sido principalmente la reducción de los precios internacionales de los commodities. En lo que sí esto afecta al sector es en la reducción de las tarifas de fletes causada por el menor ingreso de divisas a los agroexportadores.

¿Cuál es la flota con la que cuentan actualmente?

Nuestra empresa de navegación es de las de menor porte en Paraguay, no obstante, tenemos una flota de 24 barcazas tanque, 3 remolcadores y estamos actualmente construyendo una flota de 12 barcazas graneleras/minerales y 2 remolcadores más, lo que incrementará sensiblemente nuestra capacidad.

¿Qué tipo de productos transportan?

En general, transportamos combustibles y granos. No estamos, como empresa, en el transporte de contenedores en la actualidad.

IMPORT-EXPORT

Einar Domínguez, gerente de operaciones de Transporte Fluvial Paraguayo

Con mega buque Don Toyo, naviera paraguaya busca aumentar en un 30% el transporte de contenedores en el 2025

prensa@5dias.com.py

Transporte Fluvial Paraguayo S.A.C.I., parte del Grupo Toyotoshi, quiere aumentar 30% la cantidad de contenedores para importación y exportación en este 2025, con la incorporación del buque portacontenedores Don Toyo. Según los representantes de la empresa, la embarcación es la más grande de Sudamérica y tiene una capacidad para transportar 906 contenedores.

Desde la empresa aseguraron que, pese a las condiciones poco favorables de la hidrovía por la bajante de los ríos, lograron cerrar el año con un balance positivo. Lo que genera expectativas para el nuevo año. Con relación a Don Toyo, está previsto que surque los cauces hídricos el próximo 1 de marzo.

¿Cómo cierra el 2024 la empresa a nivel de logística y cuáles son las proyecciones para el 2025?

Con respecto a la logística, el 2024 inició como un año muy prometedor para la empresa. Hicimos la botadura del buque Don Toyo, que es el buque de portacontenedores más grande de Sudamérica. Entonces, eso nos va a dar una perspectiva muy buena para el año 2025, en lo que refiere a nuestro servicio de contenedores y autos.

El buque fluvial portacontenedores Don Toyo es el principal logro de nuestra empresa, socia del Grupo Toyotoshi. Representa un sueño largamente acariciado para dotar a nuestra flota de un buque realmente icónico. Don Toyo es enorme y tiene capacidad para transportar 906 contenedores de importación y exportación.

Cabe destacar que el buque más grande que está en el mercado actual es el que tiene capacidad nominal de 720 contenedores. Por supuesto que, si vienen contenedores muy pesados, la

capacidad del barco va disminuyendo. Por ejemplo, para importación Don Toyo podría traer fácilmente los 906 contenedores, pero para exportación su capacidad disminuye debido a que los contenedores son más pesados y, por supuesto, el buque va bajando en su capacidad. Cuanto más peso transporta, el buque se va calando más, se va hundiendo más en el agua.

Transporte Fluvial Paraguayo transportó en el 2024, 3.252 TEUs para exportación y 7.686 TEUs para importación. Transportamos además 2.147 vehículos en el tránsito Zarate/Montevidео/Asunción. Tenemos la proyección de aumentar 30% las cantidades citadas en contenedores para el 2025.

¿Cuándo surcará las aguas el portacontenedor Don Toyo?

Este imponente portacontenedores, que costará US\$ 15,5 millones estará operativo a más tardar el 1 de marzo de este año, para navegar por la hidrovía Paraguay-Paraná. Conectará los puertos de Asunción, Buenos Aires y Montevideo, puntos estratégicos para el comercio internacional de nuestro país. Su capacidad de carga de hasta 7.500 toneladas, reducirá costos logísticos gracias a la economía de escala.

Don Toyo es el nombre elegido para el buque en



"Esperamos es que el gobierno nos deje trabajar y expandirnos. Que no nos pongan ningún tipo de trabas".

homenaje a Naoyuki Toyotoshi, presidente del Grupo Toyotoshi y visionario detrás de este ambicioso proyecto. La embarcación cuenta con una eslora de 119,8 metros, una manga de 30 metros y un puntal de 5,5 metros.

El barco también está equipado con tres generadores que permiten el transporte de hasta 200 TEUs refrigerados, garantizando así la conservación de mercaderías sensibles durante el trayecto.

El año pasado se caracterizó por la bajante his-

tórica de los ríos ¿Cómo les afectó el clima a sus operaciones?

El 2024 estuvo un poco complicado. Nuestra flota, compuesta de 6 buques y barcazas, se vio muy afectada por la bajante de los ríos. En este tipo de situaciones uno no solamente habla de la disminución en el nivel de los cauces hídricos, sino que se consideran los pasos difíciles y pequeñas varaduras, con lo que las embarcaciones están sujetas a más accidentes. Cuando un buque tiene todas estas condiciones, entonces la capacidad

de rotación disminuye. A pesar de eso, tuvimos un año positivo en nuestro balance. Nunca es lo que uno quiere, pero dentro de todo tuvimos un buen año.

Para el 2025 se espera que mejore, más aun teniendo en cuenta que se añade Don Toyo a nuestra flota. Esta embarcación viene adaptada al río, en el sentido que tiene más capacidad a menos calado. Eso se traduce en más cantidad de carga que nosotros vamos a transportar con el mismo calado. Queremos ver cómo

reacciona la naturaleza, porque cuanto más agua hay, nuestros buques por supuesto se desplazan de manera más eficiente.

¿Cómo ven las políticas de gobierno respecto al rubro logístico? ¿Se sienten apoyados en el negocio del transporte fluvial?

Nos sentimos apoyados, aunque sea moralmente. El presidente Santiago Peña asistió a dos de nuestras ceremonias. Entonces, eso es para nosotros un aliciente y es una forma de que el gobierno está apoyando nuestra actividad. Con esto, tenemos que continuar el crecimiento de manera sostenida, pensando en las condiciones que nuestra empresa tiene en relación a lo que es el mercado, y a lo que es la navegabilidad y el estado de los ríos. La empresa tiene que adaptarse al río y no el río a la empresa.

Lo que nosotros más esperamos es que el gobierno nos deje trabajar y expandirnos. Que no nos pongan ningún tipo de trabas. Por el momento, nos sentimos apoyados con relación a Don Toyo.

¿Cómo ven los trabajos de dragado que lleva adelante el gobierno en la hidrovía?

El gobierno de Paraguay lo que puede hacer es ayudar a mejorar el dragado en lo que corresponde a nuestro territorio. Eso vendría a ser desde el norte del río Paraguay hasta la zona de confluencia. Nosotros consideramos que el ejecutivo, a través del Centro de Armadores Fluviales y Marítimos de Paraguay, que trabaja en conjunto con la Administración Nacional de Navegación y Puertos (ANNP), está haciendo un muy buen trabajo. En años anteriores, con el nivel del río Paraguay jamás se hubiera podido navegar. Ahora ya estamos llegando, por lo menos, a la zona de Villeta.



prensa@5dias.com.py

Desde el Centro de Armadores Fluviales y Marítimos (CAFyM) indicaron que en el centro de sus prioridades para el 2025 está el impulso a una reforma institucional, con relación a la industria y el transporte fluvial. “De acuerdo a nuestra visión, el Paraguay necesita urgentemente desarrollar políticas de Estado relacionadas a la hidrovia. Amerita elevar el carácter y la jerarquía institucional de aquellas instituciones que están a cargo de la hidrovia”, destacó el presidente del gremio Raúl Valdez.

Las afirmaciones del titular de CAFyM están sostenidas, precisamente, en que nuestro país depende enormemente de sus vías navegables Paraguay y Paraná para el comercio exterior. Valdez mencionó que el sector está vinculado en un 80% a los ríos. Mencionó que una consultora internacional dio cuenta que el 70% de la actividad económica nacional está relacionada directa o indirectamente con el transporte fluvial por la hidrovia. Por esta razón, según el profesional, resulta muy llamativo que no tengamos un ministerio o viceministerio de la hidrovia.

“Lo que estamos proponiendo es elevar el carácter institucional de la hidrovia y consolidar las funciones que hoy en día existen; incluso, la dualidad de funciones entre algunas instituciones públicas, que generan trámites innecesarios o burocracias que podrían ser completamente readequadas”, subrayó Valdez. El titular de CAFyM sostuvo que también es fundamental la modernización de todo el sistema, empezando por el marco legislativo y, a partir de ahí, empezar a crear políticas de estímulo y de crecimiento, tal y como ocurre en la industria marítima internacional.

Valdez detalló que la aplicación de políticas inteligentes permitirá la atracción de inversiones mucho más atractivas al país, con capitales locales y extranjeros. “Necesitamos, definitivamente, contar con instituciones que estén a la altura de la tercera mayor flota de barcas del mundo”, subrayó. Dijo que urge el desarrollo administrativo y la formación académica en este sector.

GREMIO

Destacaron la necesidad de políticas que atiendan a la hidrovia

Urge una reforma institucional con relación a la industria fluvial, enfatizaron desde la CAFyM



Raúl Valdez, presidente del Centro de Armadores Fluviales y Marítimos.

“Queremos estar a la altura de las marinas mercantes más desarrolladas del mundo y eso es lo que estamos impulsando desde el sector privado. Además, tenemos otras cuestiones relacionadas con obras de infraestructura, por lo que estamos impulsando y reactivando la intención de poder contar con un plan maestro de vías navegables” remarcó.

CONVENIO

En referencia al plan maestro mencionado, Valdez indicó: “próximamente estaremos firmando un convenio con el Ministerio de Obras Públicas y la Administración Nacional de Navegación y Puertos para

poder buscar recursos técnicos y económicos para la financiación del desarrollo de ese plan, que debe ser parte de la política de Estado que tiene que tener el Paraguay, con relación a la hidrovia o vías navegables”.

Agregó que un punto no menor guarda relación con las relaciones con los países vecinos a través del Tratado de la Hidrovia. “Ahí tenemos situaciones como, por ejemplo, algo que va a afectar a toda la competitividad regional y, específicamente, a la de nuestro país, que es justamente la licitación internacional que Argentina está llevando a cabo para la concesión de la hidrovia, desde el océano hasta la confluencia con el río Paraguay”, detalló Valdez.

Añadió que, de concretarse, será muy positivo

“Lo que estamos proponiendo es elevar el carácter institucional de la hidrovia y consolidar las funciones que hoy en día existen; incluso, la dualidad de funciones entre algunas instituciones públicas, que generan trámites innecesarios”.

en el nivel de competitividad de nuestro país”, aseveró el profesional. Confirmó que este tema, al estar relacionado con el peaje, tiene el acompañamiento de la CAFyM con las respectivas conversaciones. “Estas relaciones multilaterales y bilaterales con nuestros vecinos son de absoluta relevancia para poder velar, defender y garantizar que las condiciones sean las más eficaces y eficientes posibles para nuestra competitividad”, enfatizó Valdez.

RESUMEN DEL 2024

Raúl Valdez sostuvo que pese a los bajos niveles de los ríos, las consecuencias no fueron las peores. “Hemos trabajado en el sentido de prevenir y mitigar todo ese impacto de manera muy productiva. Venimos trabajando con las instituciones a cargo del mantenimiento del río”, refirió. Dijo que, gracias a un dragado anticipado, no hubo interrupción de servicios ni mayores problemas para mantener de manera razonable el movimiento de toda la flota. “Se ha logrado una mejora muy importante en las vías de navegación para poder permitir que eso ocurra”, agregó.

El presidente de CAFyM aseveró que el balance general del 2024 fue mejor al esperado, aunque el sector sufrió una reducción de casi el 30% de volumen transportado. Esto equivale a aproximadamente US\$ 200 millones de facturación que no se pudo lograr en comparación con el 2023. Las expectativas están centradas en lograr una recuperación este año.

“Las consecuencias pudieron haber sido mucho peores, incluso podríamos haber estado hablando de desabastecimiento de insumos críticos, como por ejemplo el diésel, los combustibles fósiles y otros insumos para la industria nacional”, señaló Valdez.



Sostenibilidad y sector privado en 2025: vienen grandes cosas



MARISELA
ALVARENGA
DIRECTORA GENERAL DE
NEGOCIOS EN BID INVEST



"Las innovaciones fintech, la banca móvil y las billeteras digitales empoderan a poblaciones vulnerables y desatendidas, incluidas mujeres, ancianos y pequeñas empresas".

La transformación de América Latina y el Caribe depende del liderazgo, la innovación, la creación de empleo y la movilización de capital del sector privado. Los próximos 12 meses traerán oportunidades sin precedentes para promover el desarrollo sostenible en la región.

Este es el año para que los inversores y la región aceleren el progreso hacia los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la ONU y el Acuerdo de París. Solo el 22% de los ODS de la región están en camino para 2030, y la demanda de inversión en infraestructura supera los US\$ 2.2 billones. Se espera que los mercados emergentes crezcan más rápido que las economías desarrolladas, y la demografía más joven de la región y las tasas más altas de urbanización ofrecen impulso para la acción sostenible.

Las tendencias del mercado en 2025 señalan el potencial de retornos considerables para los inversores que buscan crecimiento e impacto y para las futuras generaciones de la región.

INDUSTRIAS EMERGENTES Y LA BRECHA DE PROSPERIDAD

La tecnología agrícola, denominada "agtech", abarca la agroindustria regenerativa y las proteínas alternativas. Los avances en la producción de alimentos están transformando la forma en que los agricultores cultivan, procesan y almacenan lo que comemos.

Después de décadas de pérdida de biodiversidad, la financiación de la naturaleza nos desafiará a poner un valor a la naturaleza. A través de la Amazonia Finance Network, BID Invest está encontrando nuevas formas de gestionar riesgos relacionados con la naturaleza, estrategias y productos financieros, como los bonos vinculados a la sostenibilidad (SLB).

Un ejemplo es la inversión en un SLB emitido por Natura en Brasil. BID Invest incentivó el rendimiento para que el costo de capital de la empresa de cosméticos disminuyera cuando aumentara el número de bioingre-

dientes amazónicos en sus productos, una estructura innovadora para negocios positivos para la naturaleza.

La inclusión financiera es una industria en constante cambio debido al cambio tecnológico y la rápida adopción.

Las innovaciones fintech, la banca móvil y las billeteras digitales empoderan a poblaciones vulnerables y desatendidas, incluidas mujeres, ancianos y pequeñas empresas.

Las soluciones de crédito, ahorro y seguros son críticas en una región donde el 45% de los adultos no tienen acceso a servicios bancarios, y las MIPYMES enfrentan una brecha de financiamiento de US\$ 1.2 billones. En 2024, las plataformas digitales crecieron un 30%, reduciendo los costos de transacción y canalizando miles de millones a las economías locales.

Como se describe en mi blog de 2024, la inteligencia artificial generativa (IA) - cuando se usa para el bien - puede escalar la información y generar análisis que serán un cambio de juego para casi todas las industrias emergentes, especialmente a medida que más países y empresas planean adoptar la IA de manera más amplia.

Este año, la agtech, la naturaleza y la inclusión digital, especialmente de la economía plateada, ofrecerán nuevas posibilidades para la financiación del desarrollo. La IA generativa que opera bajo un ethos compartido de impacto, responsabilidad e inclusión será fundamental para su éxito.

FINANCIACIÓN DE LA TRANSICIÓN

La transición energética está evolucionando más allá de las energías renovables, mientras que el desarrollo de energía limpia y la integración regional siguen siendo el curso. Las inversiones están fluyendo hacia minerales críticos como el litio.

La demanda se ha triplicado desde 2015 hasta 2022 para apoyar el aumento de las baterías recargables de iones de litio. BID Invest está trabajando en la cadena de valor

de los minerales de transición críticos para suministrar a los productores de baterías.

Los sectores difíciles de descarbonizar, como el cemento, se denominan así porque es difícil reducir sus emisiones. Sin embargo, una prometedora investigación de la Universidad de Cambridge muestra el potencial de reciclar concreto calentando cemento usado en hornos de bajas emisiones que también reciclan acero.

Innovaciones similares en otros sectores difíciles de descarbonizar y los incentivos adecuados pueden acelerar la transición sin aumentar los costos.

El 2025 cambiará el enfoque de la planificación de la transición a la acción, con los inversores impulsando la descarbonización en sectores difíciles de descarbonizar y empoderando a la región rica en recursos para beneficiarse de la transición global hacia el cero neto.

SINERGIAS PÚBLICO-PRIVADAS

Cuando se trata de los sectores público y privado, la suma es mucho mayor que las partes individuales. Para allanar el camino a los inversores privados, la región está priorizando cada vez más las reformas previas para fortalecer leyes, regulaciones e instituciones.

Una forma es a través de políticas destinadas a combatir el fraude y la corrupción. El BID apoya a los países anfitriones con una Alianza Regional para la Seguridad, la Justicia y el Desarrollo. Los costos directos del crimen al PIB superan el 3.4%, por lo que las políticas de seguridad liberan espacio fiscal para lograr los ODS. Asociarse con instituciones públicas es otra forma de acelerar el impacto en sectores desatendidos. Esto aprovecha su alcance de mercado y respaldo financiero. Recientemente, BID Invest trabajó con instituciones financieras no bancarias de México para invertir en un bono. Los préstamos subyacentes impulsan el financiamiento de MIPYMES en el sector agrícola. Una garantía parcial del Fideicomiso para la Agricultura del gobierno (FIRA, por sus siglas en español) mejora su solvencia.

INTERNACIONAL

Inversión inicial podría llegar a US\$ 250 millones

Panamá: comienza construcción de nueva terminal multiuso en Puerto Barú

prensa@5dias.com.py

La construcción de la terminal marina multiusos de Puerto Barú, en Panamá, se inició con un acto protocolar para lanzar el proyecto situado en la provincia de Chiriquí. La obra, cuya inversión inicial se calcula en US\$ 250 millones, busca potenciar el desarrollo logístico y portuario de la región.

“Refirmamos el compromiso de la AMP de respaldar esta iniciativa de infraestructura portuaria, que tendrá un impacto positivo en la economía chiricana, impulsando la competitividad del sector agropecuario, fomentando el turismo sostenible y fortaleciendo la conectividad marítima del país”, resaltó Luis Roquebert, administrador de la Autoridad Marítima de Panamá (AMP).

Expresó que el proyecto es parte del plan estratégico

de la AMP, que incluye infraestructuras de primer nivel y una amplia variedad de servicios. Según Roquebert la obra busca realzar la imagen de Panamá para mantenerse como un referente mundial en los sectores marítimo, portuario y logístico.

La construcción de la terminal prevé la creación de más de 1.200 empleos directos durante su construcción, 900 en su operación y 600 empleos indirectos, beneficiando a más de 10 mil familias del corregimiento de Chiriquí y del distrito de David.

Por su parte, Ismael González, gerente general de Puerto Barú, indicó que se viene trabajando desde 2020 para cristalizar el proyecto, que se convertirá en el catalizador de la visión estratégica de la región occidental, poniendo en el mapa a la ciudad de David como una terminal portuaria de nivel internacional.



La obra de infraestructura beneficiará a la creación de 1.200 empleos directos en la provincia de Chiriquí.

“David no será la misma cuando este proyecto esté operando: su proximidad a la vía Panamericana, la cercanía con la carretera Gua-

laca-Chiriquí Grande, el Aeropuerto Enrique Malek (a 25 kilómetros), Paso Canoas (a 80 kilómetros), Boquete, Tierras Altas y la Comarca

Ngäbe; convierten a la capital chiricana en un centro estratégico extraordinario, nunca antes explotado. La infraestructura también

será el primer puerto verde del país y se trabajará con las certificadoras para cumplir plenamente con ese objetivo”, sostuvo González.

prensa@5dias.com.py

La International Maritime Bureau (IMB) informó que los incidentes marítimos y la piratería registraron una disminución a nivel mundial en 2024. Sin embargo, la entidad instó a mantener la cautela ante los riesgos aún presentes en la industria.

El reporte anual sobre piratería y robo a mano armada de la Organización Marítima Internacional (OMI) anotó 116 incidentes contra buques el año pasado, en comparación con 120 en 2023 y 115 en 2022. El documento reveló que 94 naves fueron abordadas, mientras que hubo 13 intentos de ata-

ATAQUE ARMADO CONTRA BUQUES

Incidentes de piratería marítima en el mundo disminuyeron en el 2024

que, seis navíos secuestrados y tres fueron atacados con disparos.

El uso de armas en los ataques aumentó el año pasado, pues durante el año pasado se notificó la presencia de armas de fuego en 26 incidentes, en comparación con 15 en 2023. Asimismo, se informó de cuchillos en 39 incidentes en 2024, en contraste con 42 situaciones en 2023.

El secretario general de la Cámara de Comercio

Internacional (CCI), John Denton, afirmó que “si bien celebramos la reducción de los incidentes denunciados, las amenazas constantes a la seguridad de las tripulaciones siguen siendo una preocupación importante. Es vital salvaguardar las rutas y garantizar la seguridad de los marinos, que son esenciales para mantener el comercio mundial”.

“Se deben hacer todos los esfuerzos posibles para

proteger las vidas en el mar y, al mismo tiempo, garantizar el flujo continuo de mercancías a través de las cadenas de suministro internacionales. Esto requiere un esfuerzo colaborativo, y la presencia naval regional e internacional continua es crucial para este esfuerzo”, agregó Denton.

“A pesar de la actividad restringida, no hay lugar para la complacencia, ya que las amenazas constantes a la



seguridad de la tripulación resaltan la importancia de mantener la cautela. Se recomienda encarecidamente a los capitanes y operadores de buques que cumplan estrictamente

todas las recomendaciones de las Mejores prácticas de gestión durante el tránsito por el Golfo de Guinea y las aguas de África oriental”, complementó el director de IMB, Michael Howlett.