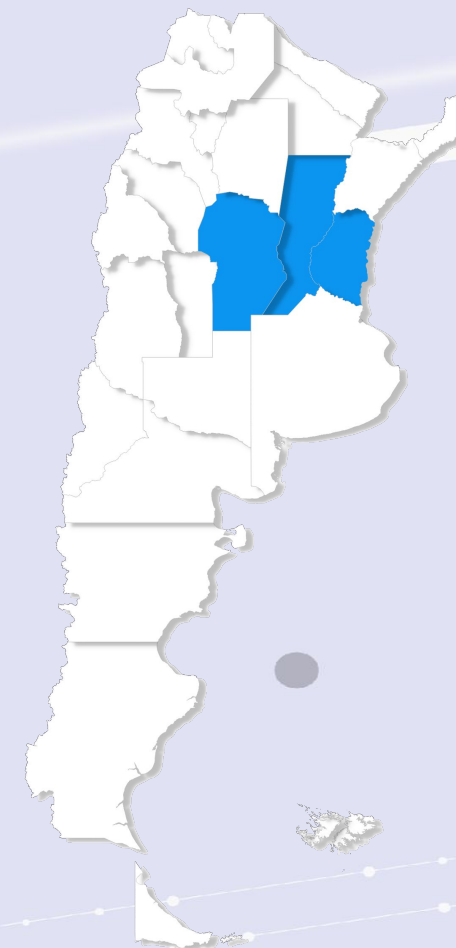




CONSEJO FEDERAL
DE INVERSIONES

ESTRATEGIA LOGÍSTICA PARA LA REGIÓN CENTRO

DICIEMBRE 2023



Objetivos

El Consejo Federal de Inversiones junto a las provincias argentinas construyen Estrategias Logísticas con el objetivo de promover el **desarrollo de las economías regionales** a través de:



Conformación de redes de trabajo público-privadas entre los actores involucrados en la logística regional, nacional e internacional.



Consolidación y generación de datos y estadísticas actualizadas sobre los componentes que hacen a los sistemas logísticos regionales: redes de infraestructura, flujos, comercio exterior, normativa.



Elaboración de estudios que permitan establecer diagnósticos y generar propuestas de políticas que mejoren los desempeños logísticos de las cadenas productivas (infraestructura, regulaciones, articulación institucional, RRHH, estímulos a la inversión privada, etc.).



Desarrollo de proyectos ejecutivos para infraestructura y/o implementación de nuevos modelos de gestión u operación para componentes del sistema logístico.

Enfoque

La **agenda del desarrollo económico regional** requiere soluciones logísticas que le den sustento y la potencien.

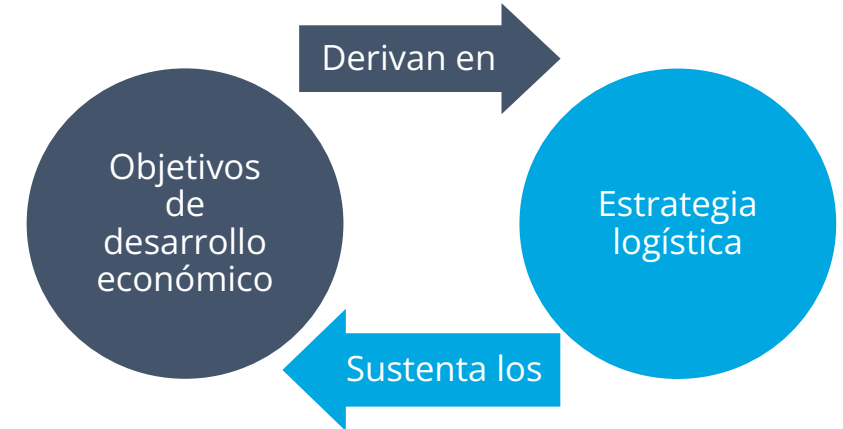
Implica articular **múltiples objetivos, dimensiones** y **actores** institucionales, incluyendo:

Integridad territorial

Equidad social

Sostenibilidad ambiental

Estrategia Logística Región Centro



Se propone como enfoque para el estudio, el análisis guiado a través de la **perspectiva de los cargadores**.

Esto implica:

Análisis con una **visión integral de los flujos de carga**, desde la producción en origen hasta el comercio o nodo exportador, incorporando todas las variables intervinientes (infraestructura, servicios, regulación).

Búsqueda de **eficiencia logística y competitividad sectorial**: menores costos, mejores servicios, conectividad, RRHH capacitados, normas y procedimientos.

Esquema de trabajo

Estrategia Logística Región Centro

UNIDADES

Componentes del sistema logístico

Modos de transporte | Corredores de integración | Plataformas logísticas

Cadenas logísticas

Principales cadenas de valor de la región

Comercio exterior

Exigencias internacionales | Regulaciones | Zonas Francas | Contenedores

OBJETIVOS

Diagnóstico de los componentes del sistema logístico

Diagnóstico de las cadenas logísticas

Diagnóstico de la logística del comercio exterior

Identificar elementos críticos para mejorar el desempeño logístico

PRODUCTO

98 PROPUESTAS DE POLÍTICAS PÚBLICAS

(obra pública, regulaciones, articulación institucional, RRHH, estímulos a la inversión privada)

ESTRATEGIA LOGÍSTICA
REGIÓN CENTRO

LÍNEAS DE TRABAJO



**Fortalecimiento
institucional**



Sistema de
información logística



Estudios y Proyectos

Red de actores | Articulación público- privada



Referentes provinciales en transporte, producción y comercio exterior



Especialistas en transporte y complejos productivos

+ 130 entrevistas realizadas

Oferentes de productos y servicios

- Cámaras y asociaciones
- Productores y dadores de carga.
- Transportistas locales y regionales.

Organismos públicos y multilaterales

- Funcionarios/as Provinciales y Nacionales.
- Especialistas de organismos multilaterales.
- Especialistas de Universidades Nacionales y Regionales.

Red de actores | Sector público

Organismos públicos y multilaterales



- Administración del Instituto de Zona Franca de Concepción del Uruguay
- Asociación de Consorcios Camineros de la provincia de Córdoba (ACCPC)
- Autoridades de Transporte de Santa Fe
- Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT)
- Dirección Nacional de Vialidad
- Dirección Provincial de Vialidad de Córdoba
- Dirección Provincial de Vialidad de Santa Fe
- Dirección Provincial de Vialidad de Entre Ríos
- Dirección de Exportaciones de Santa Fe
- Distrito de Vialidad Nacional Entre Ríos
- Distrito de Vialidad Nacional Santa Fe
- Ente Administrador del Puerto de Rosario (ENAPRO)
- Ente Administrador Puerto de Santa Fe
- Ente Autárquico Puerto Diamante
- Ente Puerto Concepción del Uruguay
- Foro Empresarial Región Centro
- Instituto Portuario de la Provincia de Entre Ríos (IPPER)
- Ministerio de Transporte de la Nación, programa PAR.AR
- Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA)



Articulación de demandas



Relevamiento de planes y proyectos

- PRO Córdoba
- Puerto IBICUY
- Secretaría Agricultura Provincia Entre Ríos
- Secretaría de Agricultura de la Provincia de Córdoba
- Secretaría de Comercio Exterior de la Provincia de Santa Fe
- Secretaría de Comercio Exterior del Ministerio de Producción, Ciencia y Tecnología de Santa Fe
- Secretaría de Industria de Córdoba
- Secretaría de Transporte de Entre Ríos
- Subsecretaría de Infraestructura Rural de Córdoba
- Subsecretaría de Infraestructura Rural de Santa Fe
- Subsecretaría de Innovación Institucional y Legislativa de Santa Fe
- Trenes Argentinos Cargas
- Universidad Nacional de Rosario
- Zona Franca Concepción del Uruguay - Entre Ríos

Red de actores | Sector privado

Organizaciones civiles



- Asociación Autotransportes de Carga de Santa Fe-AUCAR
- Asociación de Cooperativas Argentinas - ACA
- Asociación de Fabricantes de Automotores (ADEFAs)
- Asociación de Fábricas Argentinas de Componentes-AFAC
- Asociación de Transportes de Cargas de Rosario
- Asociación Maíz y Sorgo Argentinos - Maizar
- Bolsa de Comercio de Rosario
- Bolsa de Comercio y Cereales de Córdoba (BCCBA)
- Cámara Argentina de Alfalfa
- Cámara Argentina de Biocombustibles (CARBio)
- Cámara Argentina de Pecán
- Cámara Argentina de Transporte de Maquinarias Agrícolas - CATMA
- Cámara Argentina del Maní
- Cámara de Comercio de Rafaela
- Cámara de Comercio Exterior de Córdoba-CaCEC
- Cámara de Comercio Exterior de Rafaela
- Cámara de Comercio Exterior de Santa Fe - CACESFE
- Cámara de Industriales Metalúrgicos y de Componentes de Córdoba



Articulación de demandas



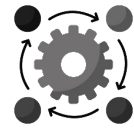
Relevamiento de planes y proyectos

- Cámara Empresaria Suchalense de Autotransporte de Cargas (CESAC)
- Cluster de Alfalfa - Córdoba
- Coninagro - Santa Fe
- Consejo Agroindustrial Argentino
- Cooperativa de Transporte - Avellaneda, Santa Fe - COOPTRAN
- Federación de empresas navieras Argentinas-FENA
- Federación de Transportadores Argentinos-FETRA
- Federación Entrerriana de Autotransporte de Cargas
- Foro Empresarial Región Centro
- Instituto de Desarrollo Regional (Rosario)
- Unión Industrial - Córdoba
- Universidad Católica de Córdoba

Red de actores | Sector privado



Entrevistas con el sector privado



Visión integral de los flujos productivos



Eficiencia logística y competitividad sectorial

Oferentes de productos y servicios

Visitas a **empresas** y realización de **entrevistas a actores logísticos** en la Región: uniones industriales, federaciones de transportistas, empresas de transporte, etc.



Red de actores | Trabajo territorial



Relevamiento de infraestructura y proyectos

Nodo Logístico San Francisco
Córdoba

Puerto Concepción del Uruguay
Entre Ríos

Aeropuerto de Concordia
Entre Ríos

Puerto de Ibicuy
Entre Ríos

Aduana Salto Grande
Entre Ríos

Puerto de Santa Fe
Santa Fe

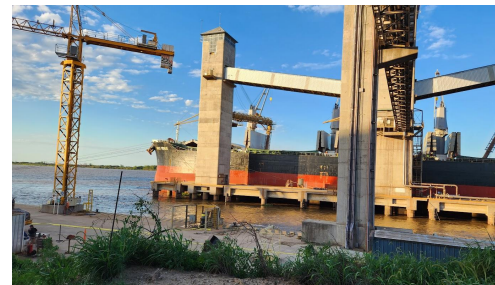
Autovía 11 Rosario-Santa Fe
Santa Fe

Ruta 19 San Francisco-Córdoba
Córdoba

Puertos Up River Rosario
Santa Fe

Represa Salto Grande
Entre Ríos

Área Puerto San Martín



Concepción el Uruguay



Puerto Ibicuy



PL San Francisco



Red de actores | Jornadas interprovinciales

Septiembre 2022	San Francisco, Córdoba	Presentación inicial del proyecto	Dentro del Foro de Entidades Empresariales y de la Producción de la Región Centro, asistieron autoridades de las tres provincias representantes de entidades privadas que manifestaron sus visiones.
Enero 2023	Virtual	Acuerdo de definiciones	Se presentó a representantes de las provincias los recursos profesionales a aplicar, temáticas a abordar y cronograma preliminar, y se determinaron las cadenas productivas a estudiar.
Marzo 2023	Córdoba Capital	Planificación definitiva y avances	Se presentó la agenda definitiva y los avances desarrollados hasta el momento. Se evacuaron dudas y se recabaron datos de personas y entidades de interés para el proyecto, tanto públicas como privadas.
Junio 2023	Paraná, Entre Ríos	Talleres de validación	Especialistas en los segmentos del proyecto presentaron a autoridades pertinentes y a representantes del sector privado los avances realizados, para recabar su acuerdo y escuchar sus observaciones.

ESTRATEGIA LOGÍSTICA
REGIÓN CENTRO

LÍNEAS DE TRABAJO



Fortalecimiento
institucional



**Sistema de
información logística**



Estudios y Proyectos

>> Sistema de información logística

Frente a la demanda de actores y organismos provinciales, se busca aportar una herramienta de trabajo para los funcionarios, con **elementos para la toma de decisiones de política pública y su medición de impacto.**

Para ello se organiza sistemáticamente la información relevante y disponible de los distintos componentes de los sistemas logísticos provinciales y regionales, útiles para analizar y evaluar el desempeño logístico.

Infraestructura

Sistema Logístico

Modo Carretero

Modo Ferroviario

Modo Fluvio-marítimo

Modo Aéreo

Cargas de la Región Centro

Indicadores por provincia

Sistema de información logística | Ejes de trabajo



Análisis del desempeño logístico provincial y regional

Infraestructura

→ Serie de indicadores cuantitativos y georreferenciados de los principales componentes de la infraestructura del:

- ◆ Sistema Logístico.
- ◆ Modo Carretero.
- ◆ Modo Ferroviario.
- ◆ Modo Fluvio-marítimo.
- ◆ Modo Aéreo.

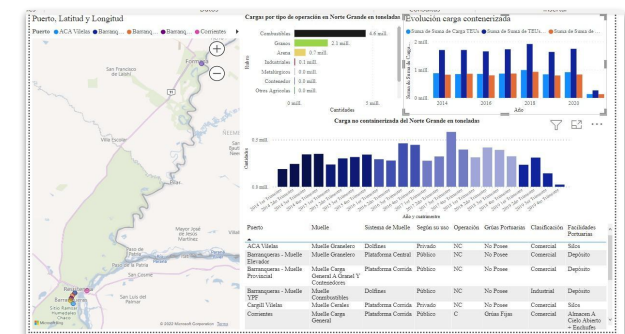
Cargas regionales

→ Se visualizan las cargas de la Región Centro bajo tres dimensiones de análisis:

- ◆ Principales mercancías que circulan por el territorio desde, hacia o entre las provincias de la región (carga doméstica).
- ◆ Exportaciones generadas en la Región, con independencia del nodo de salida al exterior.
- ◆ Cargas de todo el país que utilizan en su ingreso o salida de territorio nacional las aduanas localizadas en la región.

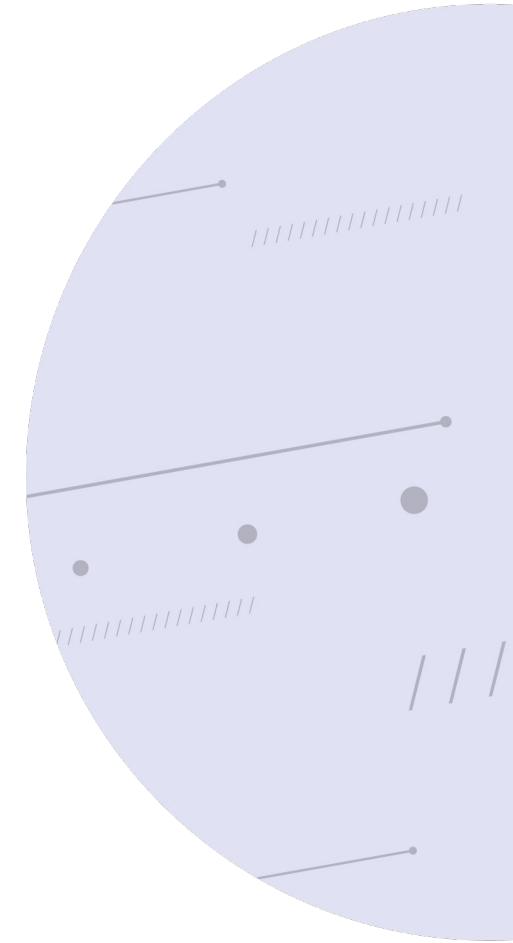
Indicadores provinciales

→ Se presentan fichas con indicadores de desempeño por provincia diseñadas como un instrumento de lectura ágil donde detalla la información.



SISTEMA DE INFORMACIÓN LOGÍSTICA

Infraestructura



Sistema Logístico

Principales Indicadores

Superficie

376.341
km²

Población

8.961.932
habitantes¹

89 % Población urbana¹

Carga doméstica

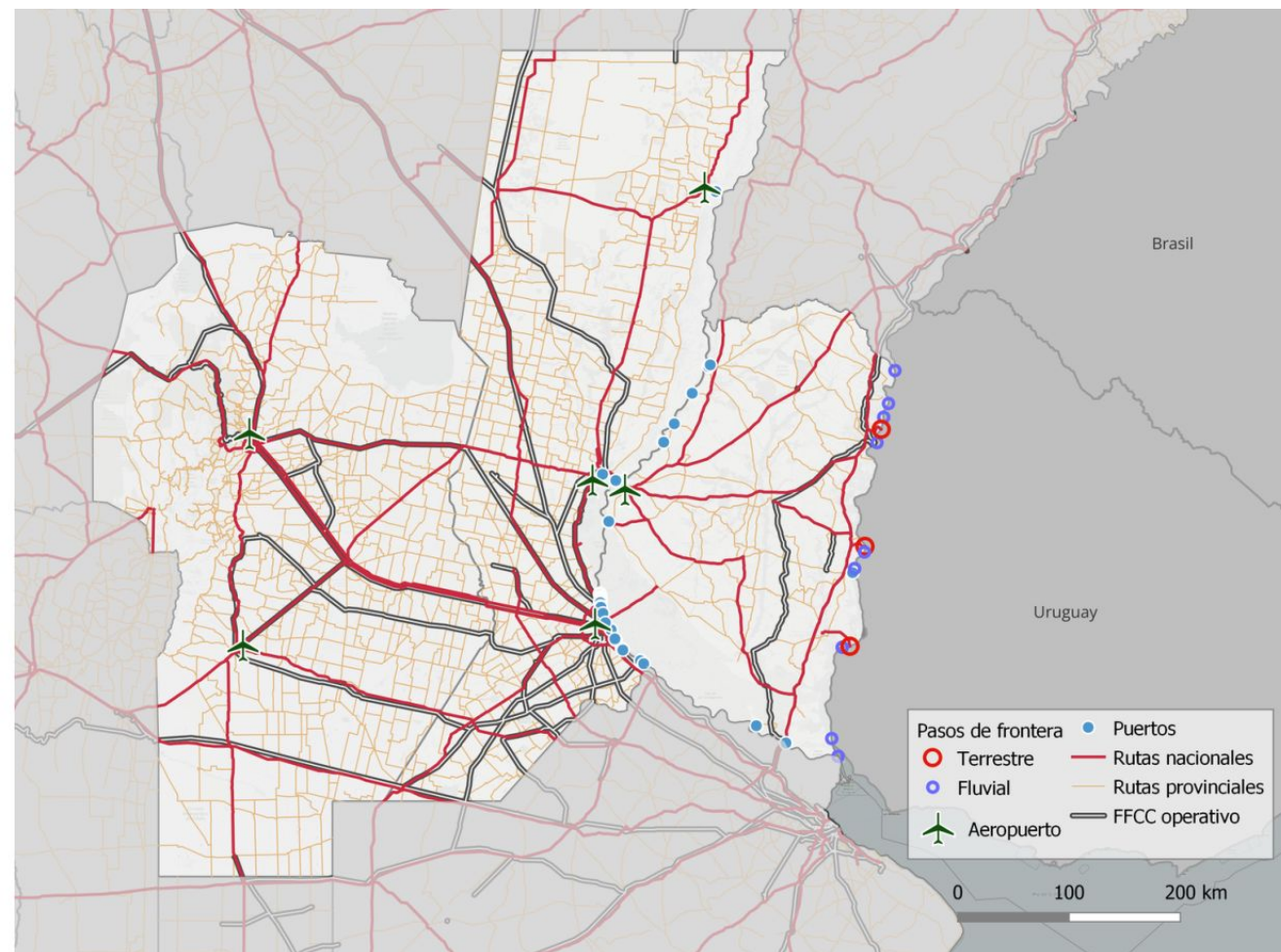
de todo el país que transita por la RC

234 millones
de toneladas

Exportaciones

de las provincias del la RC³

58 millones
de toneladas



1. Censo Nacional de Población 2022. 2. Matriz Origen Destino de Cargas 2016 - Ministerio de Transporte de la Nación 3. Elaboración propia en base a INDEC. Exportaciones generadas en la región que utiliza cualquier aduana del país para 2021.

Modo Carretero

Red

Red vial en la Región Centro (elaboración propia)

50.442 km
de Red Vial

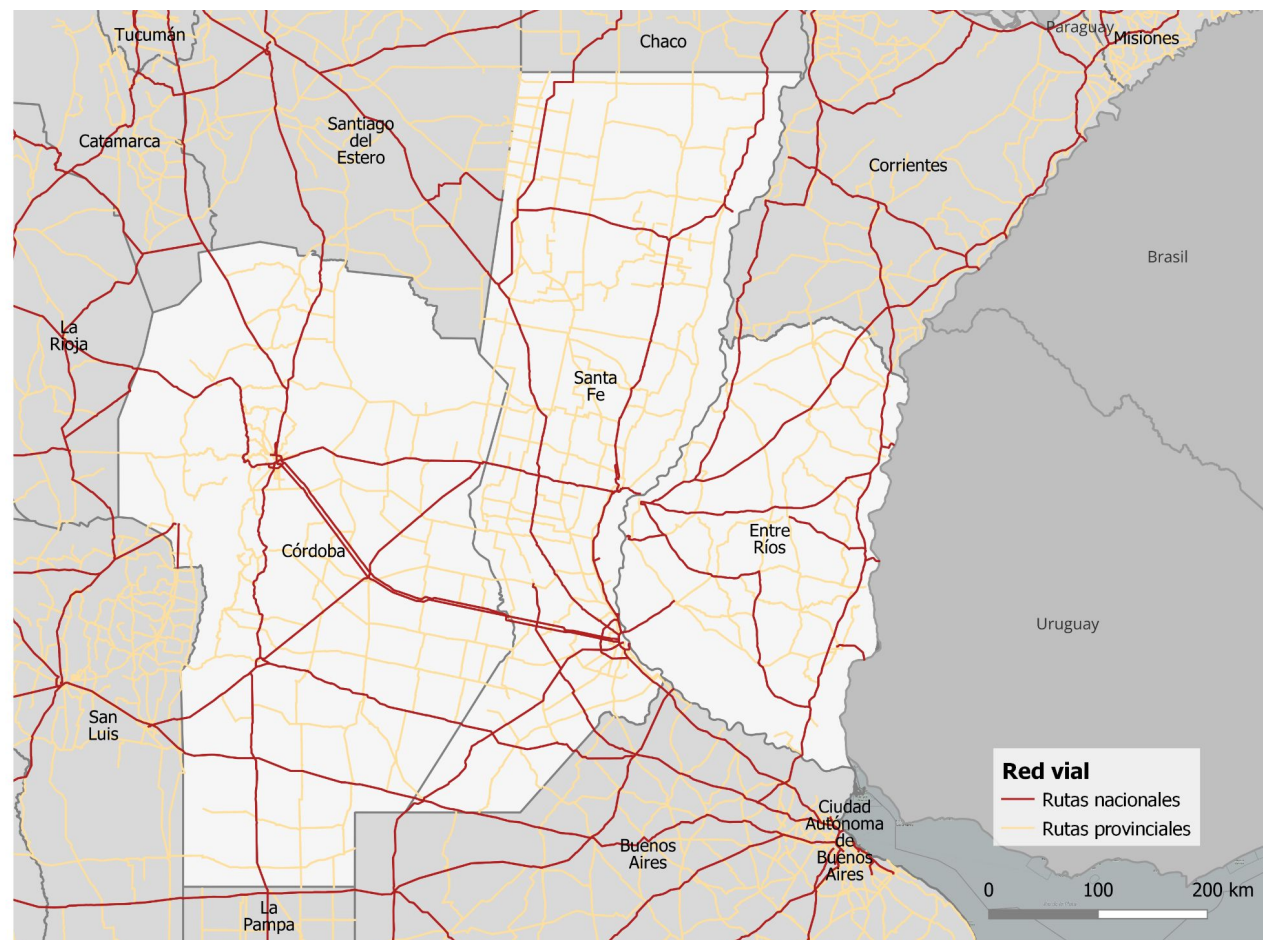
36,2%
Pavimentada

34,3%²
PROMEDIO
TOTAL PAÍS

134 km

CADA 1.000 KM² DE SUPERFICIE

Superficie de rodamiento	Red Nacional	Red Provincial
Pavimento	6.821 km 37%	11.459 km 63%
Ripio	0 km 0%	6.171 km 100%
Tierra	94 km 1%	26.097 km 99%
TOTAL	6.915 km¹ 100%	43.727 km¹ 100%



1. Elaboración propia en base a datos de la Dirección Nacional de Vialidad, el Consejo Vial Federal e INDEC.

2. Consejo Vial Federal y Dirección Nacional de Vialidad. No se incluyen caminos terciarios.

Modo Ferroviario

Red

Red Total RC¹

12.756
km

Red operativa RC¹

5.364
km

42% operativa. Estado regular/malo

Ramales

4 Líneas, 3 Trochas

Mitre (Ancha), San Martín (Ancha), Belgrano (Angosta), Urquiza (Media)

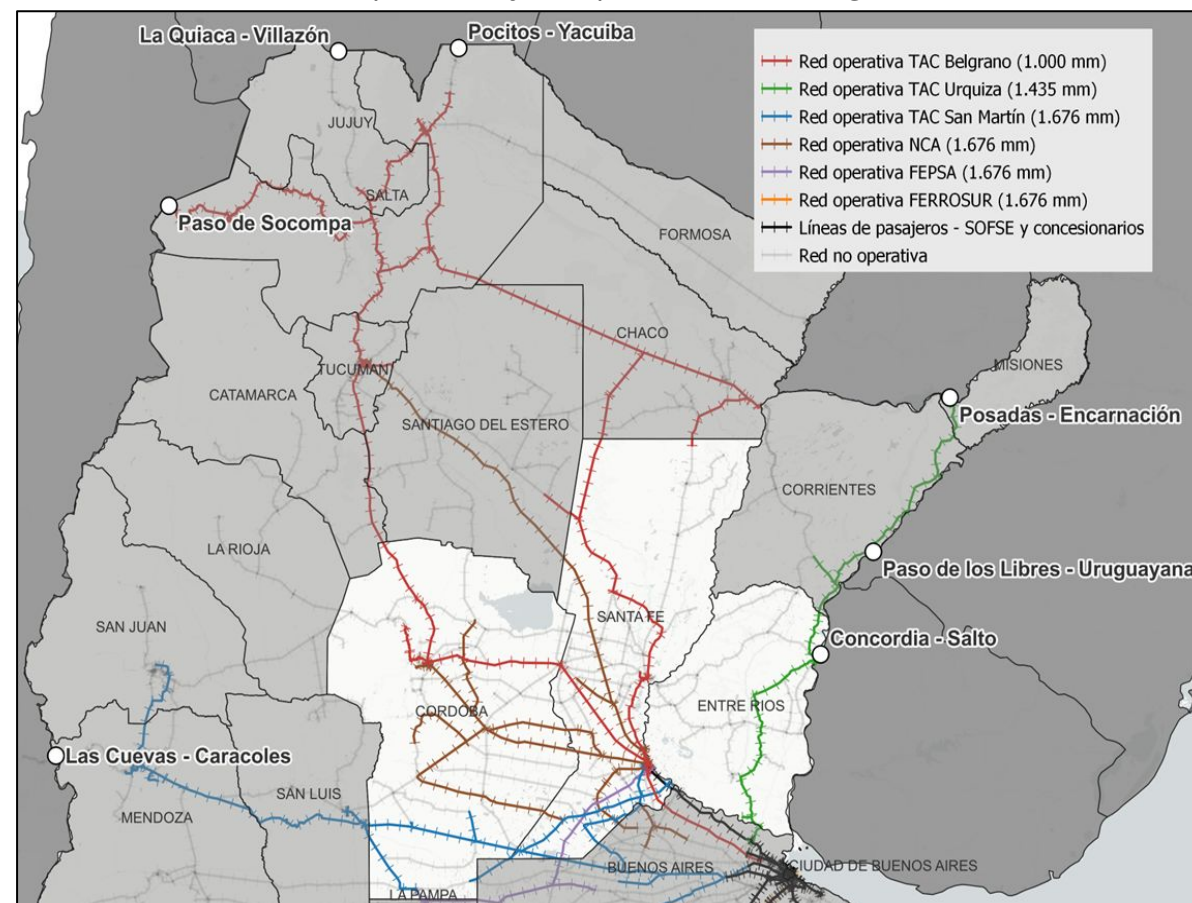
Inversiones en el Belgrano en la RC²

592
Km de renovación

36
Km de mejoramientos

73
Km de acceso a puertos

Ramales operativos y no operativos en la Región Centro



1. Elaboración propia en base a CNRT y ADIF.
2. Contratos CMEC y CAF.

Modo Fluvio-marítimo

Red Navegable y Portuaria

Río Paraná Medio

594 km

Río Paraná Medio entre Diamante y el Límite con Chaco

Río Paraná Inferior

433 km

Desde Diamante y a través del Paraná de las Palmas más Paraná Guazú, Bravo y Canal Talavera

Río Uruguay

202 km

Hasta Concepción del Uruguay

Infraestructura Portuaria

+ de 40 Puertos

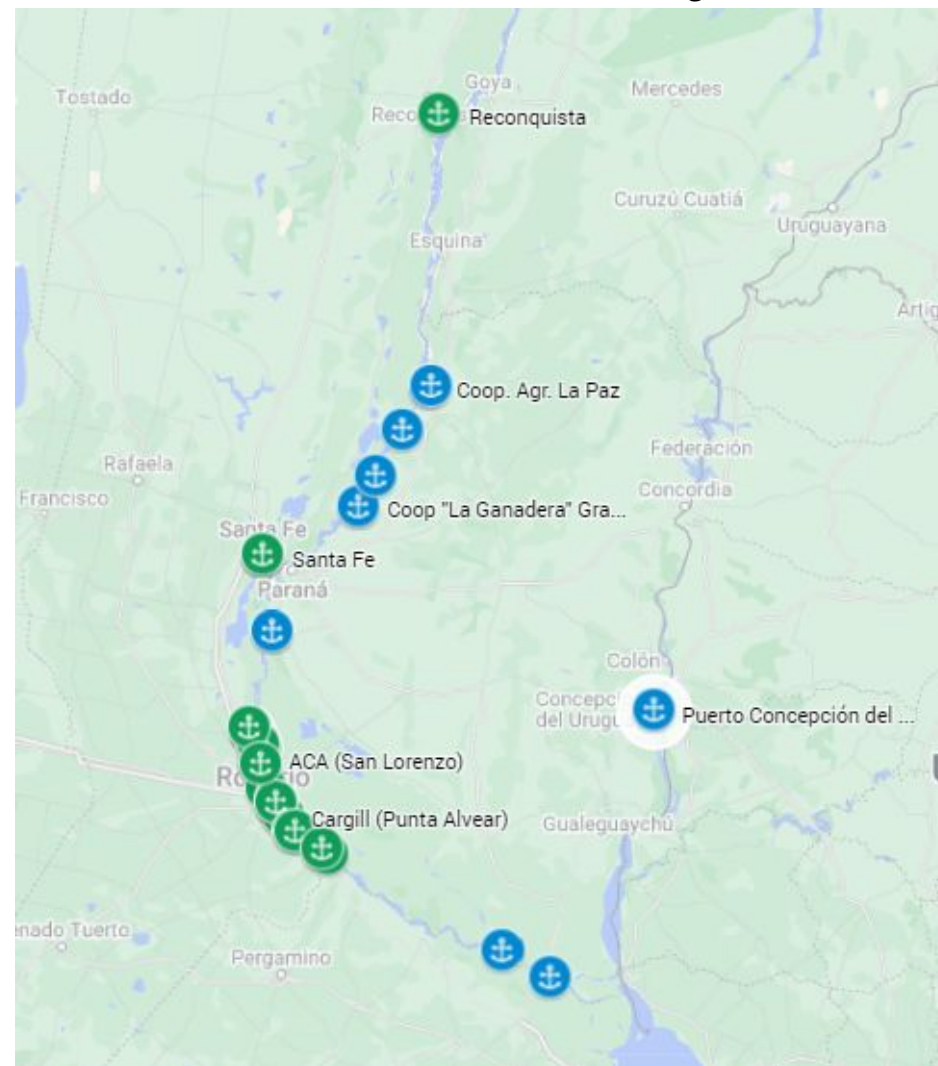
Operativos

Infraestructura Portuaria

33 Puertos

Son de empresas privadas

Sistema Portuario de la Región Centro



Modo Aéreo

Red Aeroportuaria y Servicios

Red Aeroportuaria
RC

173
aeródromos

7 integran el SNA*

Terminal de Cargas
Aéreas

2
Córdoba y Rosario

Servicios

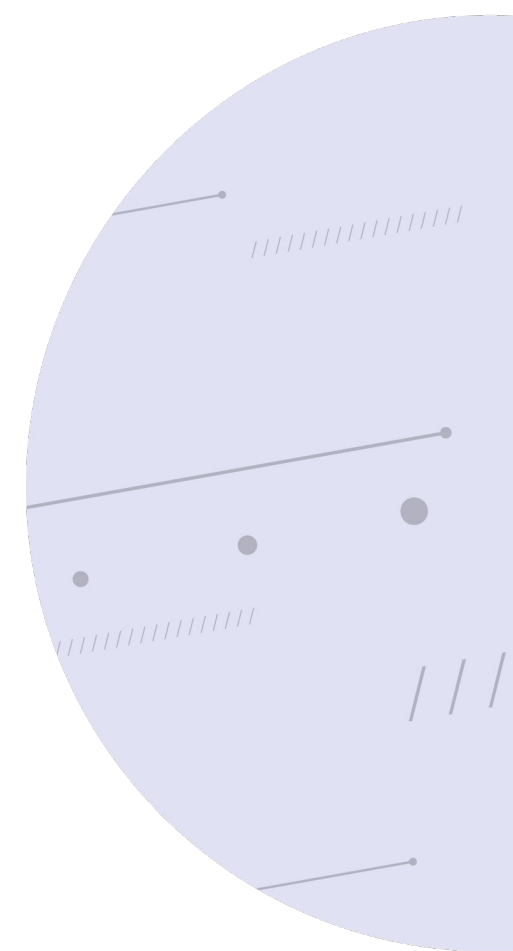
6
reciben vuelos regulares

SNA Sistema Nacional de Aeropuertos
Fuente: elaboración propia



SISTEMA DE INFORMACIÓN LOGÍSTICA

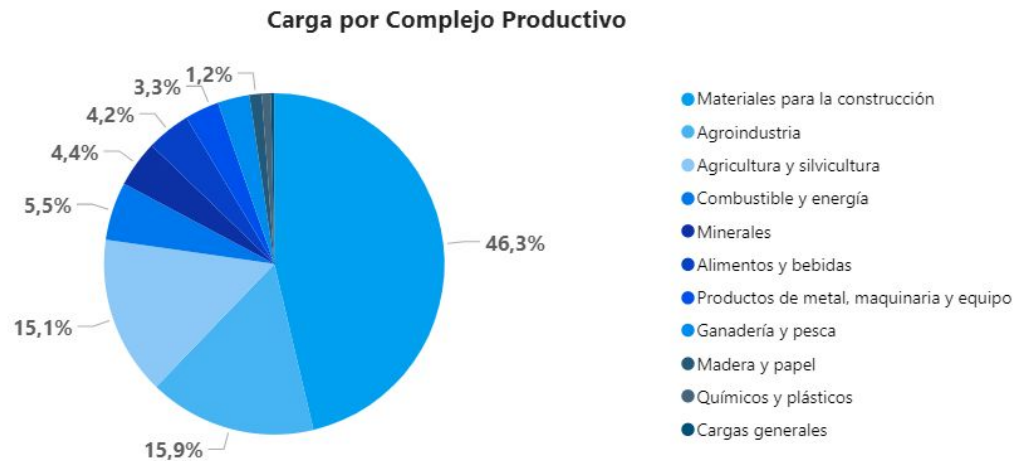
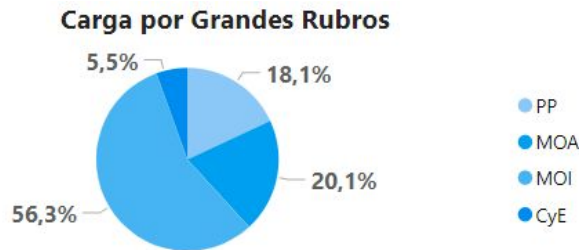
Cargas de la Región Centro



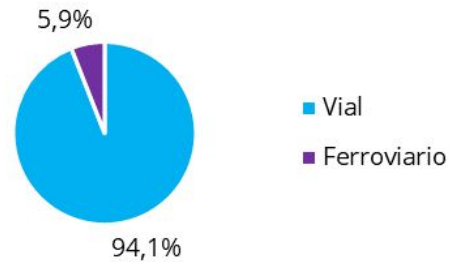
Cargas regionales | Originadas en la RC

MOVIMIENTO DE CARGAS DOMÉSTICAS EN LA REGIÓN CENTRO

PAR OD REGIONAL	Toneladas	%
Centro - Resto del País	31.692.753	19,4%
Intraregional	131.493.495	80,6%
Total	163.186.248	100,0%



Toneladas por modo



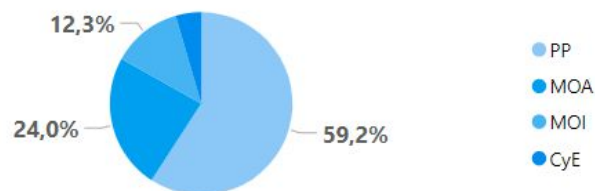
Fuente: Elaboración propia con base en CNRT y DN Planificación - Ministerio de Transporte de la Nación.

Cargas regionales | Destinadas a la RC

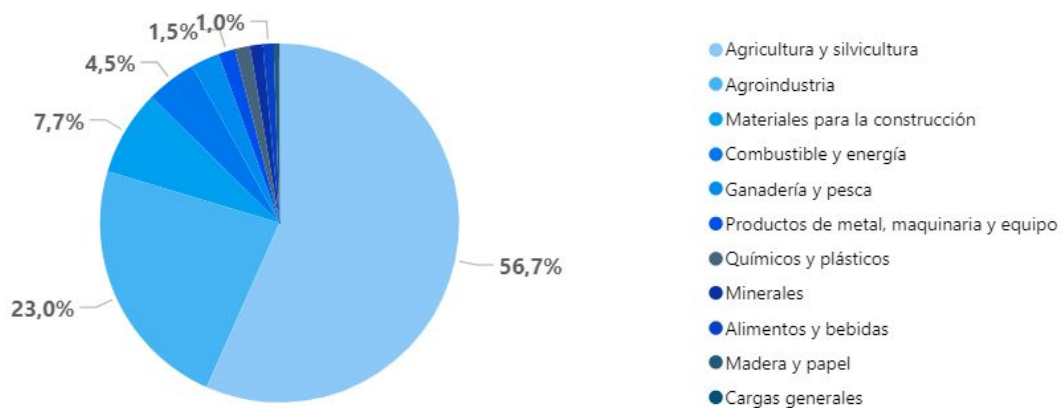
MOVIMIENTO DE CARGAS DOMÉSTICAS EN LA REGIÓN CENTRO

PAR OD REGIONAL	Toneladas	%
Resto del país - Centro	56.974.409	30,2%
Intraregional	131.493.495	69,8%
Total	188.467.904	100,0%

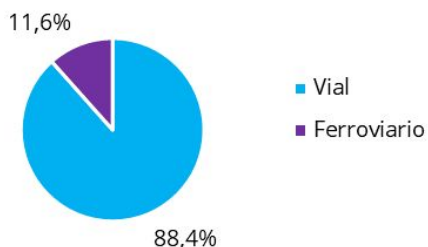
Carga por Grandes Rubros



Carga por Complejo Productivo



Toneladas por modo

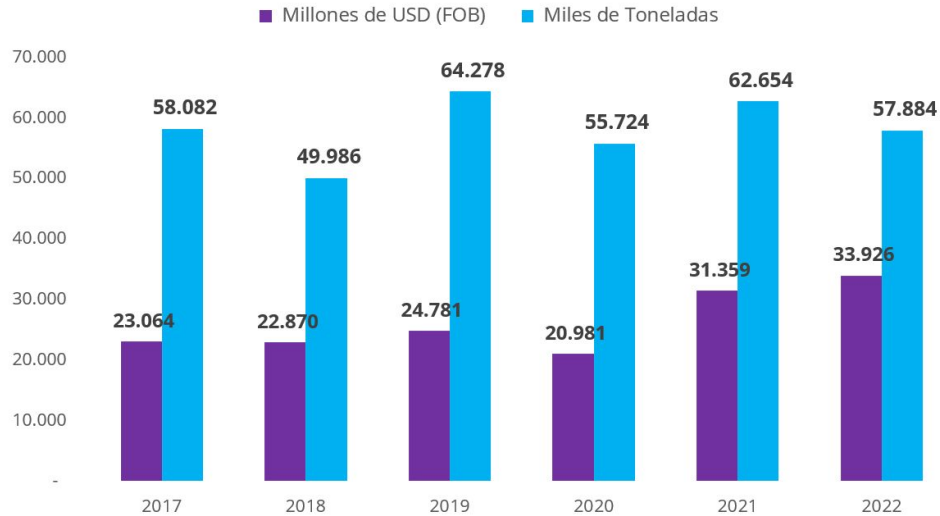


Fuente: Elaboración propia con base en CNRT y DN Planificación - Ministerio de Transporte de la Nación.

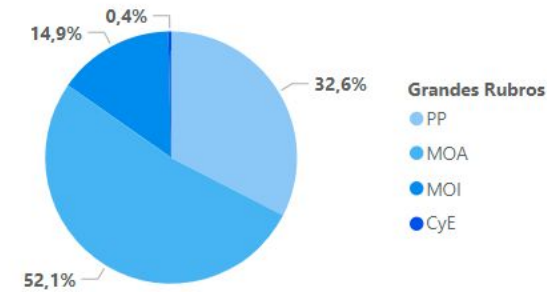
Cargas regionales | Exportadas por la RC

Evolución de Exportaciones de la Región Centro

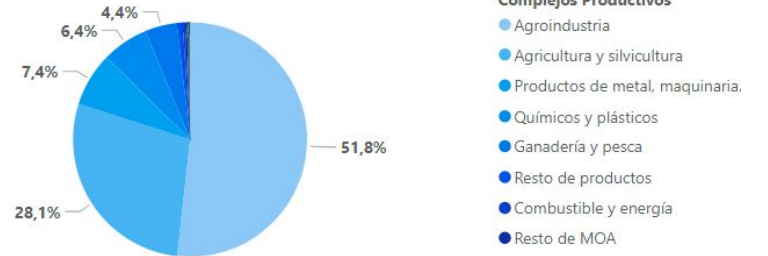
En millones de dólares FOB y miles de toneladas. Años 2017-2022.



Exportaciones por Grandes Rubros

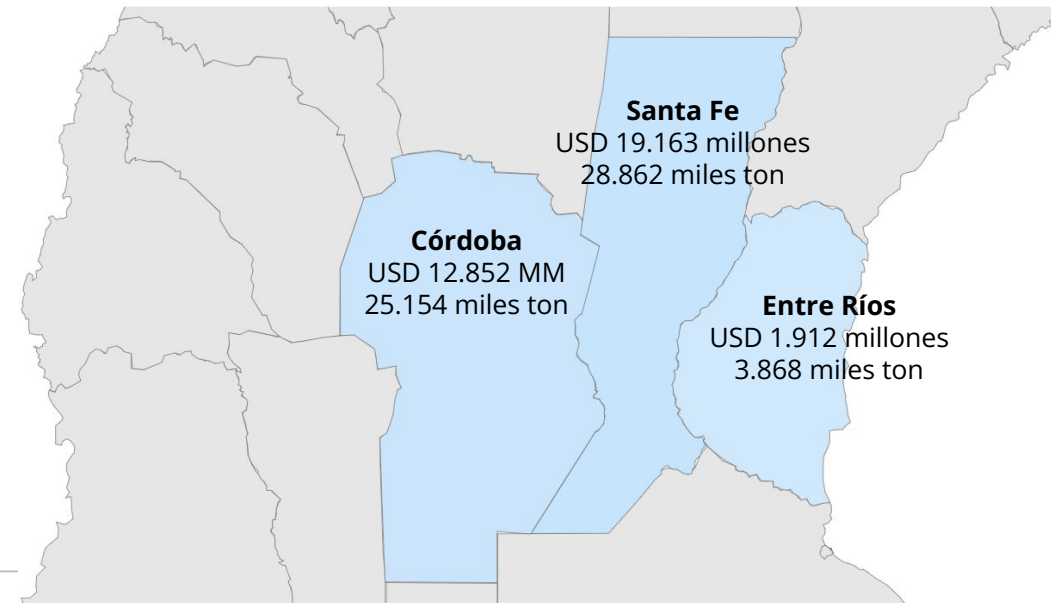


Exportaciones por Complejo Productivo



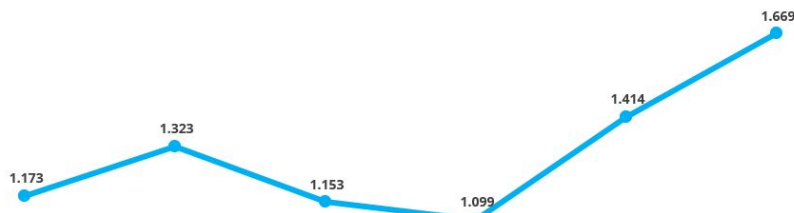
Exportaciones por provincia de Región Centro

En millones de dólares FOB y miles de toneladas. Año 2022.



Precio implícito por tonelada*

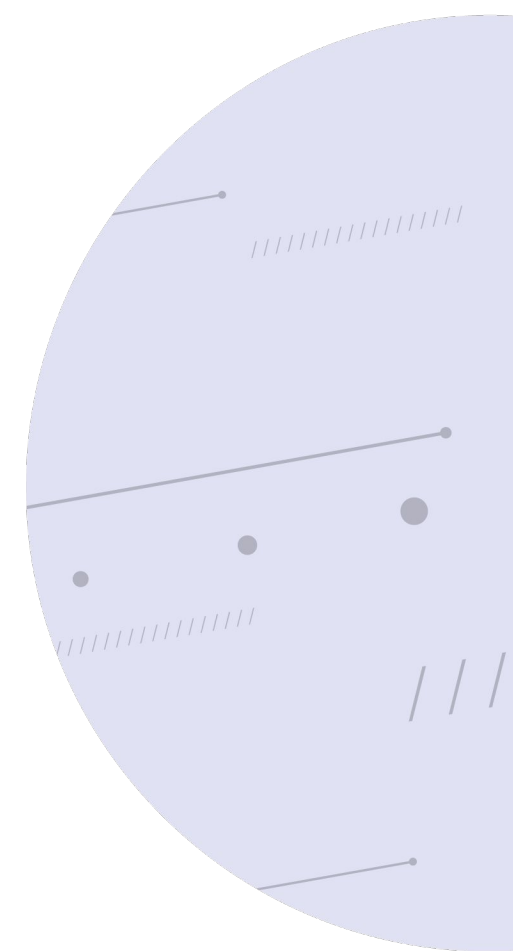
Años 2017-2022.



Fuente: Elaboración propia con base en INDEC. Nota(*): El precio implícito consiste en el cociente entre el valor de las exportaciones en dólares FOB y su peso en toneladas.

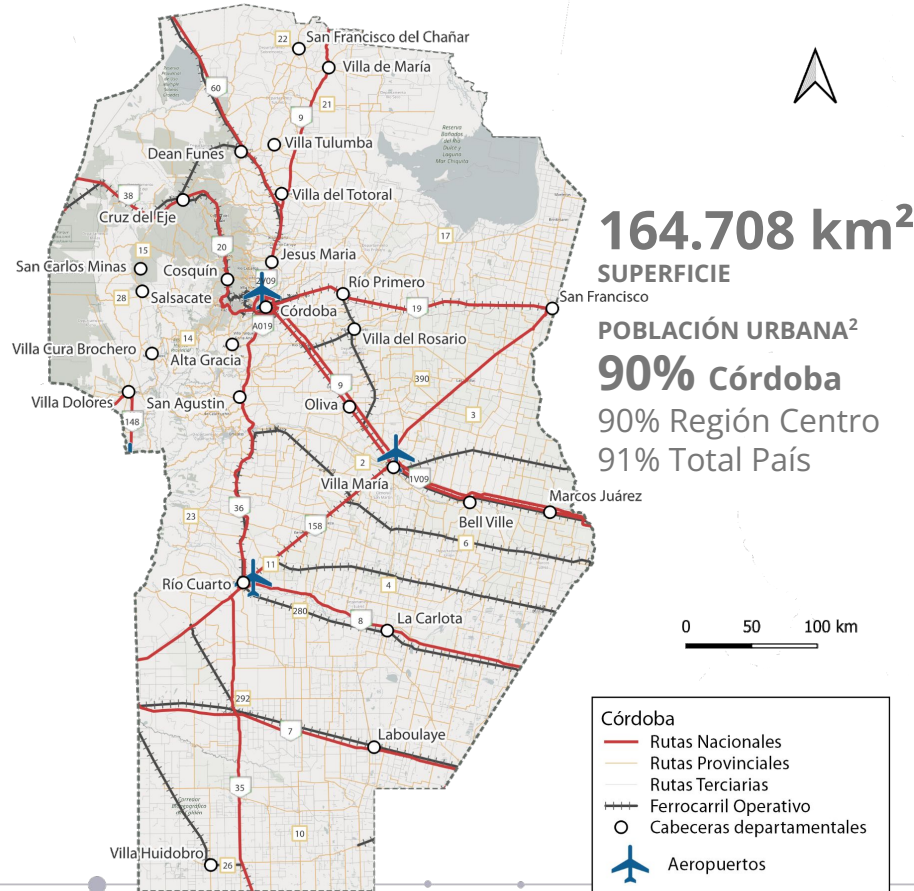
SISTEMA DE INFORMACIÓN LOGÍSTICA

Indicadores provinciales



Córdoba

3.978.984
habitantes¹



CARGA DOMÉSTICA³

43,9 MILL TON
CÓRDOBA – RESTO DEL PAÍS. AÑO 2016

20,2 MILL TON
CÓRDOBA – CÓRDOBA. AÑO 2016

10,3 MILL TON
RESTO DEL PAÍS – CÓRDOBA. AÑO 2016

COMERCIO EXTERIOR⁴

25,2 MILL TON
12.852 MILL USD
EXPORTADOS EN 2022

PRINCIPALES CADENAS PRODUCTIVAS

-  Alfalfa
-  Biodiesel
-  Maíz
-  Maní
-  Soja
-  Automotriz
-  Autopartes
-  Maquinaria agrícola

1. Censo Nacional de Población 2022. 2. Censo Nacional de Población 2010. 3. Matriz Origen Destino de Cargas (2019) - Ministerio de Transporte de la Nación 4. Elaboración propia con base en INDEC. Se tomó como base el origen provincial de las exportaciones (OPEX).

Santa Fe

3.556.522
habitantes¹



133.249 km²
SUPERFICIE

POBLACIÓN URBANA²
91% Santa Fe
90% Región Centro
91% Total País



CARGA DOMÉSTICA³

10,8 MILL TON
SANTA FE – RESTO DEL PAÍS. AÑO 2016

60,6 MILL TON
SANTA FE – SANTA FE. AÑO 2016

65,4 MILL TON
RESTO DEL PAÍS - SANTA FE. AÑO 2016

COMERCIO EXTERIOR⁴

28,9 MILL TON
19.163 MILL USD
EXPORTADOS EN 2022

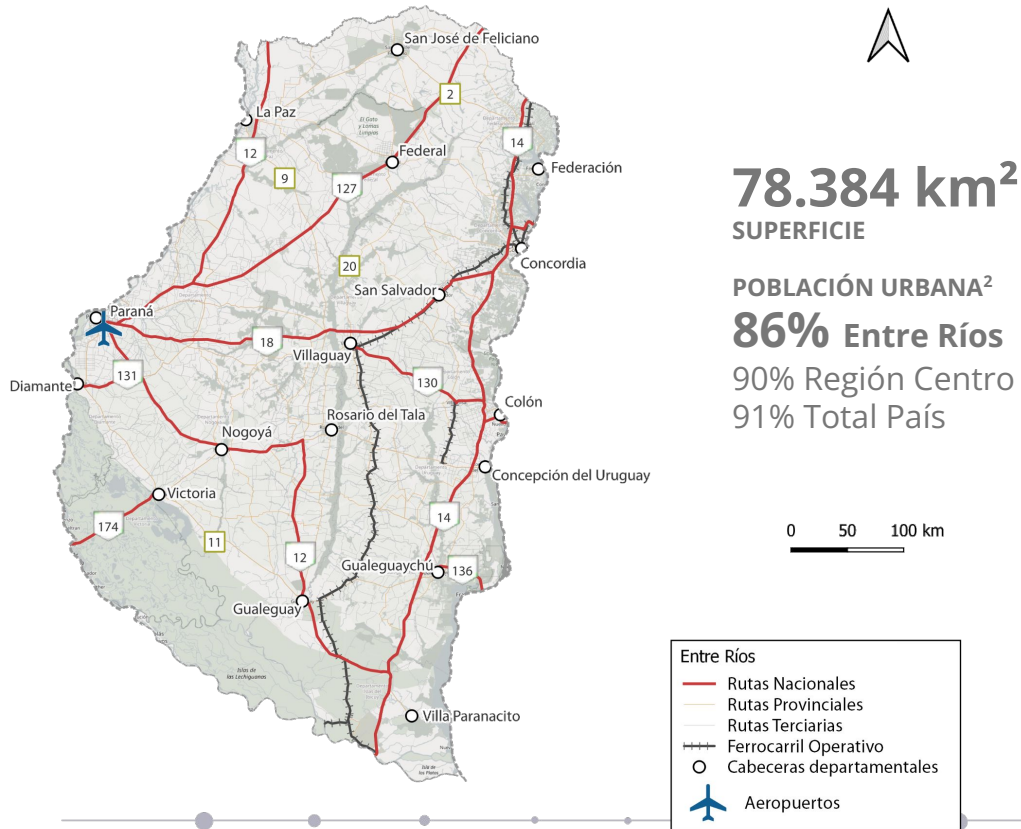
PRINCIPALES CADENAS PRODUCTIVAS

- Biodiesel
- Soja
- Maíz
- Maquinaria agrícola
- Quesos
- Carne vacuna
- Carne porcina

1. Censo Nacional de Población 2022. 2. Censo Nacional de Población 2010. 3. Matriz Origen Destino de Cargas - Ministerio de Transporte de la Nación 4. Elaboración propia con base en INDEC. Se tomó como base el origen provincial de las exportaciones (OPEX).

Entre Ríos

1.426.426
habitantes¹



CARGA DOMÉSTICA³

12,3 MILL TON
ENTRE RÍOS – RESTO DEL PAÍS. AÑO 2016

5,7 MILL TON
ENTRE RÍOS – ENTRE RÍOS. AÑO 2016

4,5 MILL TON
RESTO DEL PAÍS – ENTRE RÍOS. AÑO 2016

COMERCIO EXTERIOR⁴

3,9 MILL TON
1.912 MILL USD
EXPORTADOS EN 2022

PRINCIPALES CADENAS PRODUCTIVAS



Arroz



Maíz



Maquinaria agrícola

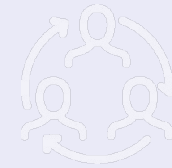


Nuez de pecán

1. Censo Nacional de Población 2022. 2. Censo Nacional de Población 2010. 3. Matriz Origen Destino de Cargas - Ministerio de Transporte de la Nación 4. Elaboración propia con base en INDEC. Se tomó como base el origen provincial de las exportaciones (OPEX).

ESTRATEGIA LOGÍSTICA
REGIÓN CENTRO

LÍNEAS DE TRABAJO



Fortalecimiento
institucional



Sistema de
información logística



Estudios y Proyectos

>> Estudios y proyectos

Elaboración de estudios y proyectos que permitan establecer diagnósticos y generar propuestas de políticas que mejoren los desempeños logísticos de las cadenas productivas.

Desarrollo de proyectos de infraestructura y/o implementación de nuevos modelos de gestión u operación para componentes del sistema logístico.

Cadenas logísticas

Alfalfa

Carne porcina

Arroz

Carne bovina

Maní

Lácteos

Nuez pecán

Automóviles

Maíz

Autopartes

Soja

Maquinaria agrícola

Biodiesel

Componentes del sistema logístico

Modo Automotor

Vialidad

Caminos Rurales

Servicios

Costos

Modo Ferroviario

Modo Fluvio marítimo

Modo Aéreo

Multimodal

Clusters y Plataformas logísticas

Corredores de integración y bioceánicos

Componentes transversales

Objetivos

Identificación de intervenciones de política pública prioritarias

Construcción a través de un enfoque logístico compartido articulando múltiples dimensiones:

Obra pública

Regulaciones

Articulación
institucional

RRHH

Mejora de servicios
logísticos

Estímulos a la
inversión privada

Diagnóstico de las cadenas logísticas

La perspectiva desde las cadenas de valor permite detectar los cuellos de botella y requerimientos de las cadenas productivas priorizadas para poder articular factores clave del sistema logístico, optimizar el servicio y dar fluidez a la cadena de suministros.

Diagnóstico de los componentes del sistema logístico

Apunta a evaluar críticamente cada uno de los ejes (Infraestructura, Servicios, Normativa) y su interacción para que la logística contribuya al desarrollo socio-económico de la región.

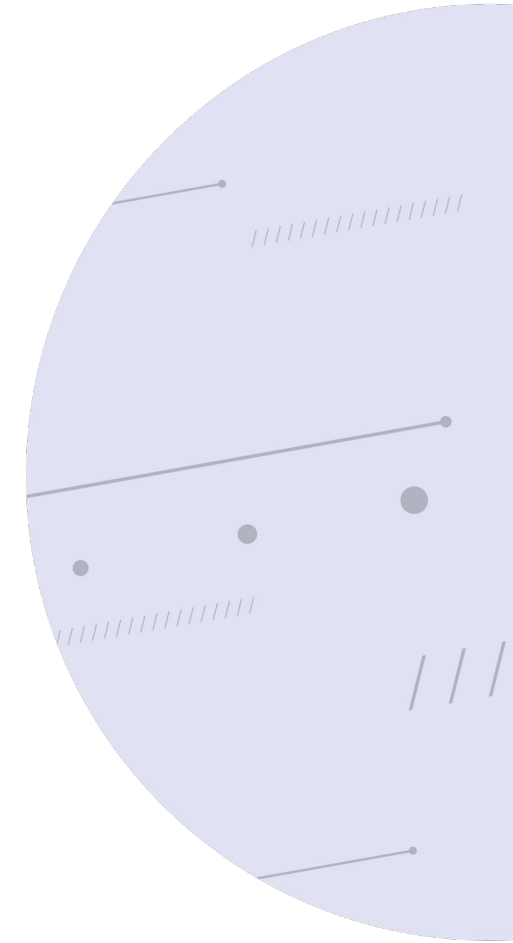
ESTUDIOS Y PROYECTOS

Cadenas logísticas



Análisis

Principales problemáticas y desafíos



>> Cadenas logísticas

El análisis de las cadenas productivas se hace con el enfoque de “supply chains” (cadenas de abastecimiento), que comprende las **actividades vinculadas al manejo de flujos, almacenamiento e información** involucrados en cada cadena de valor, considerando desde los insumos hasta el destino final, con el fin de satisfacer los requerimientos de los consumidores.

Objetivo: detectar obstáculos y requerimientos que tienen las cargas en su operatoria logística, desde la perspectiva de los productores y/o exportadores.

- Alfalfa
- Arroz
- Maní
- Nuez Pecán
- Maíz
- Soja
- Biodiesel
- Carne porcina
- Carne bovina
- Lácteos
- Automóviles
- Autopartes
- Maquinaria Agrícola

Estructura

Se analizan los **procesos necesarios para el movimiento físico** de los bienes en el territorio, desde el establecimiento productivo hasta el destino final en otra unidad productiva (en el caso de los insumos); en comercios o centros de distribución (para bienes finales) o en los nodos de salida del país (para las exportaciones ya sea de insumos o bienes finales).

Se presenta una síntesis de las rasgos comunes y **problemáticas identificadas** para el conjunto de las cadenas que permitan derivar a partir de ello una **agenda de iniciativas** a trabajar, en los distintos componentes del sistema logístico.

Se presentan los rasgos más importantes del **mapeo realizado para cada una de las cadenas analizadas**, estructurados en cuatro grandes dimensiones:

- 1. Indicadores productivos y de comercio**
- 2. Estructura de la cadena logística**
- 3. Pares Origen-Destino de las cargas**
- 4. Obstáculos y desafíos**

Cadenas logísticas seleccionadas

En la Región Centro se desarrollan una multiplicidad de actividades productivas, que dan lugar a una gran cantidad de cadenas logísticas.

Se seleccionaron un conjunto de cadenas productivas relevantes, desde el punto de vista de su **cobertura territorial e inserción exportadora** con el propósito de detectar obstáculos que enfrentan las cargas de la región en materia de: disponibilidad y calidad de los **servicios de transporte; operatoria aduanera; gestión de la cadena de suministros; tecnología; seguridad e infraestructura** en sus distintas dimensiones (vial, ferroviaria, portuaria, etc.).

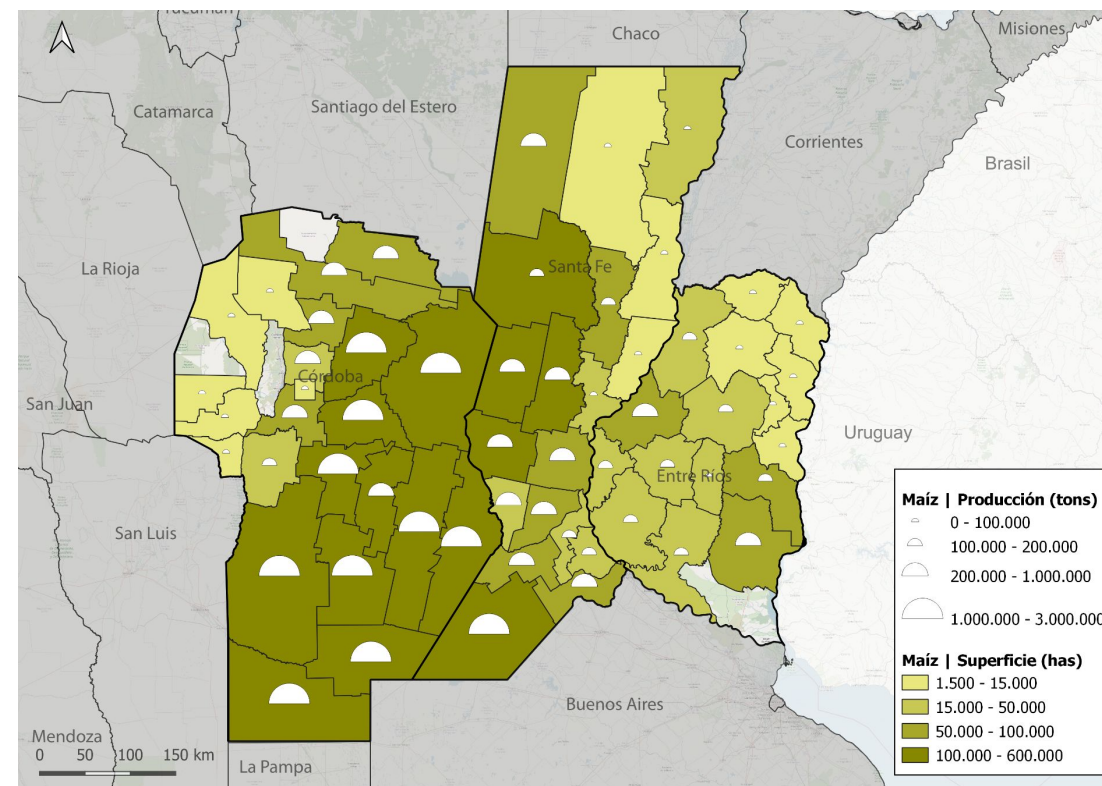
Los **criterios adoptados para la selección** fueron múltiples: priorización de cada una de las provincias en sus **planes de desarrollo productivo; extensión territorial; importancia regional y en las exportaciones;** cobertura de todas las **tipologías de carga** disponibles (graneles sólidos, líquidos, cargas generales contenerizadas y no contenerizadas, carga refrigerada; carga peligrosa).



Maíz (ejemplo) | Problemáticas y desafíos

Dimensión logística	Obstáculos en componentes logísticos	Nivel de impacto
Red de infraestructura vial	Mal estado de caminos rurales Congestión en rutas 33, 34 y A012, 158, Autopista San Francisco – Córdoba incompleta.	■ ■ ■ ■
Servicio de transporte automotor	Flota de camiones desactualizada. Impedimentos para el uso de bitrenes.	■ ■ ■ ■
Infraestructura portuaria	Accesos terrestres congestionados	■ ■ ■ ■
Infraestructura y servicios ferroviarios	Problemas sindicales. Monopolización del servicio por parte de grandes empresas.	■ ■ ■ ■
Almacenamiento	Alta dependencia de silo bolsas y baja capacidad de almacenaje en silos fijos.	■ ■ ■ ■

Localización de producción de maíz y establecimientos industriales



Fuente: elaboración propia en base a SAGYP

ESTUDIOS Y PROYECTOS

Componentes del sistema logístico



Modos de transporte

Facilitación del Comercio exterior

Clusters y Plataformas logísticas

Corredores de Integración y Bioceánicos

>> Componentes del sistema logístico de la Región Centro

Comprende los principales **modos de transporte** (carretero, fluvio-marítimo, ferroviario, aéreo y multimodal) junto a otros componentes clave del sistema de la región, como son las **plataformas logísticas**.

El análisis de cada componente se realiza sobre múltiples dimensiones: infraestructura, servicios de transporte y logística, regulación y fiscalización.

Objetivo: identificar desafíos y acciones prioritarias para avanzar en la agenda de cada uno de los componentes del sistema logístico de la Región.

Modo Automotor

Vialidad

Caminos Rurales

Servicios

Costos

Modo Ferroviario

Modo Fluvio marítimo

Modo Aéreo

Multimodal

Clusters y Plataformas logísticas

Corredores de integración y bioceánicos

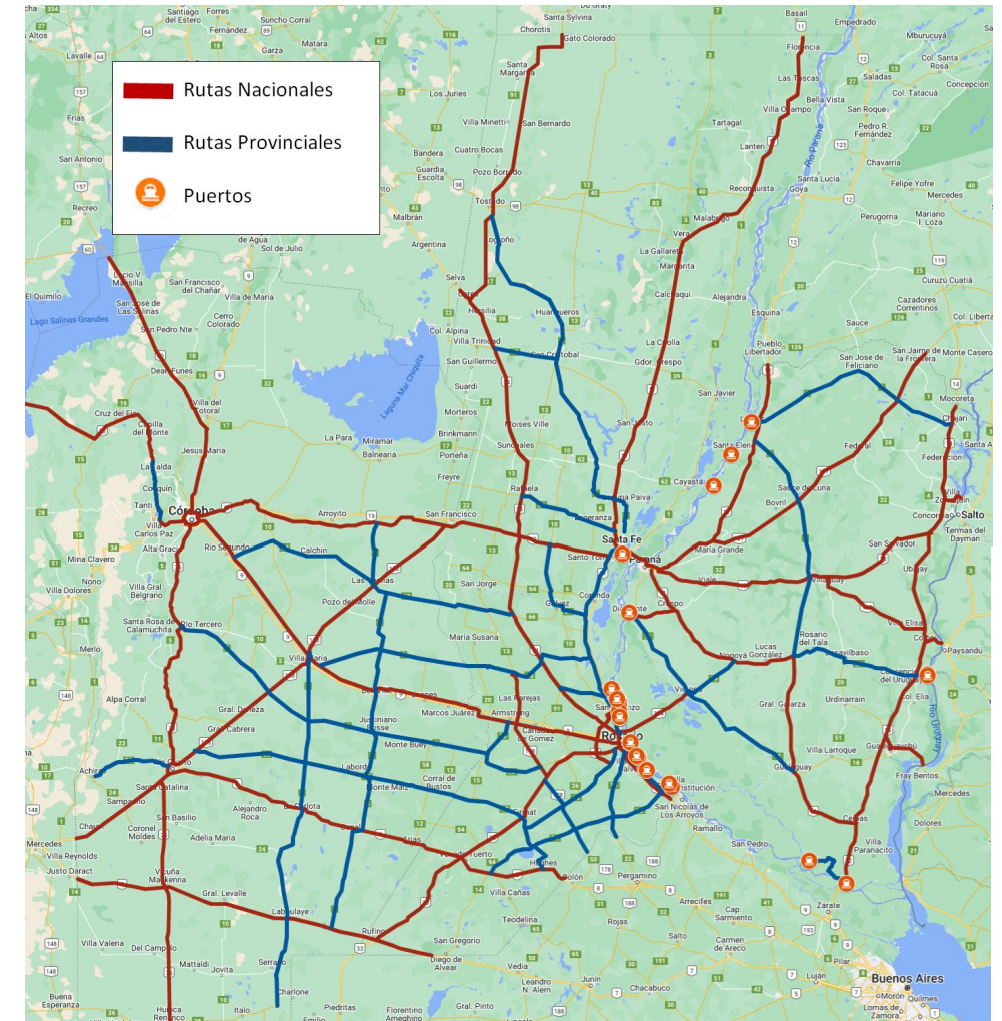
Componentes transversales

Modo automotor VIALIDAD

La red vial de jurisdicción nacional está 100% pavimentada y con carriles y banquetas adecuados, pero estas en su mayoría no están pavimentadas. Sobre las redes provinciales falta información; sus banquetas son mayormente de tierra. En ambos casos el **pavimento está, en su mayoría, en regular o mal estado**. Algunos tramos urbanos son conflictivos y hay un **cuello de botella en los accesos a los puertos del Gran Rosario**

Prioridades

Recomponer el pavimento en general; resolver el acceso a los puertos del Gran Rosario; resolver las travesías urbanas conflictivas; pavimentar banquetas; resolver limitaciones de peso de los puentes y otras situaciones que impiden la continuidad de los corredores para bitrenes de más de 60 tn. En el inmediato/largo plazo considerar ampliación de puentes sobre los grandes ríos o construir nuevos. Fortalecer capacidades de planificación vial y articular acciones provinciales, regionales y nacionales; ampliar sistemas de control de peso y mejorar el relevamiento de información en rutas, en particular de la red provincial.



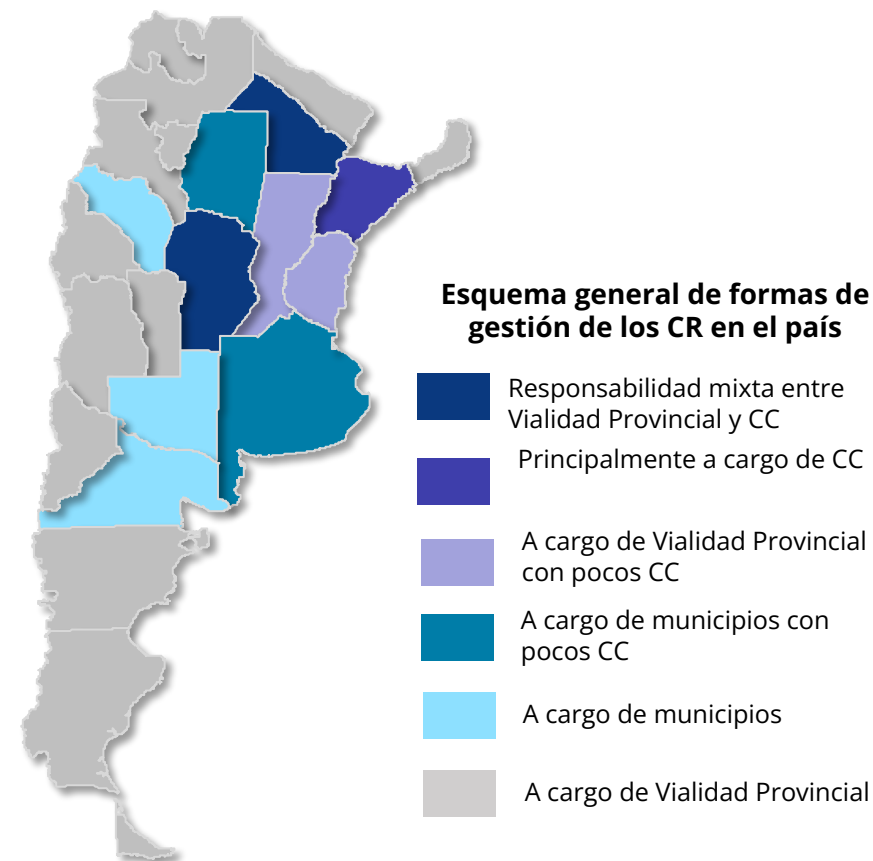
Modo automotor

CAMINOS RURALES

Las tres provincias gestionan de manera distinta. Se observa que el nivel de afectación de recursos específicos para asegurar tareas de mantenimiento es determinante, y que también lo es la existencia de una normativa que delimite claramente el alcance de las funciones de los ámbitos institucionales dentro del sistema. No surge un modelo de gestión “superior”. Se observa desconocimiento de la extensión e indicadores de estado de estos caminos.

Prioridades

Debería considerarse el desarrollo de **mesas consensuadas en distintos niveles**, evitando los errores cometidos en iniciativas anteriores, para generar conocimiento compartido y establecer prioridades de inversión. Es recomendable **activar la búsqueda de apoyo en organismos multilaterales** para fortalecer capacidades en las provincias; **incentivar actividades de difusión y coordinación institucional**; y **generar indicadores para disponer de datos**.



Modo automotor

SERVICIOS

Conviven **niveles de servicio de punta con segmentos de alta informalidad**, en correspondencia con los dadores de carga que son atendidos. La **necesidad de recambio de equipos y uso de nuevas herramientas** es una agenda compartida por todos los transportistas, pero las posibilidades son distintas según el tipo y nivel de empresa. La incorporación de tecnologías de información está demorada en buena parte del sector. Al igual que en el resto del mundo hay escasez de choferes, especialmente de larga distancia.

Prioridades

Las políticas para el segmento más informal requieren una focalización específica que atienda las limitaciones socioeconómicas. Existe margen para mejorar los niveles de servicio y ocupación de bodegas, lo que propiciaría una baja en los precios de los servicios; para lograrlo deben **estimularse los acuerdos entre dadores de carga y transportistas**. Es preciso fortalecer acciones de capacitación a empresas y conductores en mejores prácticas, nuevas tecnologías y servicios de transporte carretero sustentable. Entre las acciones prioritarias, cabe agregar encontrar estímulos sociales para aumentar el número de choferes, y perfeccionar y aumentar la **conectividad digital** en la red vial.



Modo automotor

COSTOS DE LOS SERVICIOS

Los dadores de carga entienden que el costo del transporte automotor tiene mucha incidencia en sus productos. Los transportistas manifiestan, en muchos casos, que son costos de supervivencia. Estas visiones generan conflictos y distorsiones de precio, especialmente cuando hay alta o baja demanda. La falta de rentabilidad del transporte en algunos sectores (especialmente graneles agrícolas), lleva a tener un parque antiguo, ineficiente y escasamente sustentable.

Prioridades

Desarrollar capacidades técnicas en organismos del Estado que sirvan para interpretar los componentes de costo del transporte automotor de cargas y su cálculo. Desarrollar un mecanismo de monitoreo periódico de costos y precios en la RC a efectos de poder establecer su incidencia en el costo final de los productos transportados. Desarrollar capacitaciones y mesas de acuerdo entre transportistas y dadores de carga a nivel regional. Evaluar los costos de transporte para cada cadena de valor de manera individual y no con costos globales, utilizando alguna metodología de cálculo como la que se presenta en este estudio.



Modo ferroviario

Conviven diferentes modelos de gestión, operación y marcos normativos. La adopción del sistema de acceso abierto no se materializa. Las prórrogas a los contratos de concesión y la falta de definición sobre el modelo de gestión juegan en contra de cualquier decisión de inversión privada. Gran parte de la red se encuentra en estado regular-malo. Son inadecuados el material rodante y los centros de carga y descarga, generando imprevisibilidad, bajas velocidades y demoras. Esto implica demanda insatisfecha de graneles agrícolas y minerales y pocas posibilidades de incrementar el transporte de contenedores. Hay congestión en los accesos a los puertos del Gran Rosario, desconexión de la red Urquiza y dificultades de acceso a los puertos de Entre Ríos.

Prioridades

Deben resolverse las indefiniciones institucionales. Prioridad a las intervenciones en vías y centros de transferencia de cargas con foco en los corredores troncales con mayores tráficos potenciales, dada la debilidad general del sistema. A partir de asegurar esta condición, planificar servicios y conexiones alimentadoras. Incorporar material rodante para mejorar los niveles de servicio; y desarrollar un esquema de incentivos para que los operadores aumenten la captación de carga. Mejorar los accesos y la conectividad a los puertos del Gran Rosario.

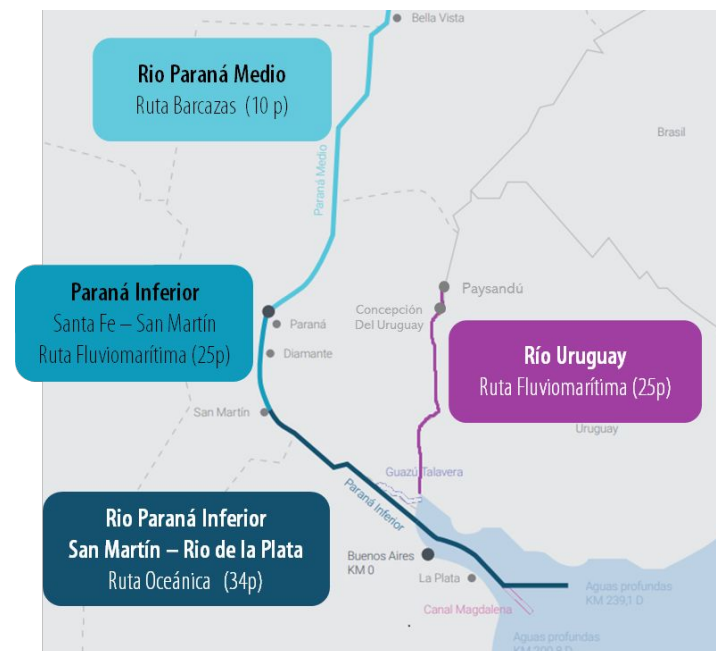


Modo fluvio marítimo

Los puertos de titularidad provincial de la Región Centro enfrentan una serie de **desafíos interrelacionados entre sí**: **baja densidad de carga** (en graneles compiten con empresas integradas verticalmente, propietarias de sus propios puertos, y en contenedores con las grandes terminales de Buenos Aires); en muchos casos **son deficitarios y requieren modernizar la infraestructura y el equipamiento**; y tienen dificultades para celebrar **contratos con navieras**, especialmente para contenedores (es un rasgo del mercado mundial). La gestión de las vías navegables obedece a un entramado complejo que demora y complica las decisiones.

Prioridades

Vías navegables: Reestructurar y **simplificar la arquitectura institucional**: el ECOVINA debería llevar a cabo las definiciones estratégicas sobre las vías navegables, delegadas parcialmente en la AGP, y debería estar delimitado su alcance con relación a la SSPVNYMM. **Adecuar la infraestructura de la VNT a nuevos buques de diseño** que reflejen las necesidades de las cargas y flotas actuales y futuras. Definir el rol del estado en el financiamiento de las obras. **Fortalecer el órgano de control. Solicitar la inclusión de los accesos portuarios** al contrato de concesión de dragado y balizamiento de la VNT. Mejorar de Sistema de Información de Determinantes. **Puertos:** Invertir en equipamiento pero también en aspectos comerciales.

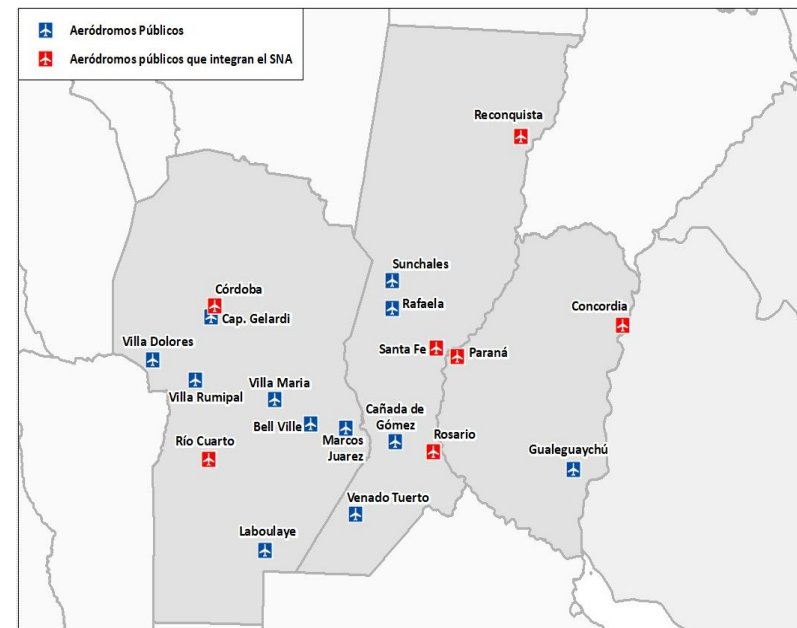


Modo aéreo

Existe **potencial para incrementar el volumen de cargas de transporte aéreo** de manera significativa sin incurrir en grandes inversiones de infraestructura aeroportuaria, dado que los servicios de carga aérea pueden funcionar utilizando la bodega disponible de los servicios de pasajeros. Además, la incorporación de dos aviones cargueros por parte de Aerolíneas Argentinas aumenta significativamente la oferta de bodegas.

Prioridades

Los principales desafíos están asociados a mejorar el **modelo de comercialización de servicios aéreos** y asegurar la disponibilidad de **espacios de recepción, entrega, carga y descarga**; propiciar el **aumento de conexiones**; y mejorar la **conectividad digital** en aeropuertos. En cuanto a las cargas de comercio exterior, las prioridades son: propiciar la **oficialización en origen** para facilitar servicios internacionales; mejorar la **oferta de depósitos fiscales**; y ampliar las prestaciones del programa “Exporta Simple” de manera que las Pymes del región Centro tengan posibilidad de usarlo desde los aeropuertos de la región. Fortalecer la articulación de organismos públicos entre sí y de éstos con aerolíneas, aeropuertos y dadores de cargas, así como mejorar la calidad de las estadísticas.



Modo Multimodal

Este modo implica una operación que **debe incluir más de un modo de transporte**, con un **único responsable por toda la cadena de servicio** -el Operador de Transporte Multimodal-, y donde se emite un **único documento de transporte** que cubre toda la cadena de servicio con inicio en un país y en finalización en otro. **Simplifica para el dueño de la carga negociar con un componente logístico en vez de muchos**, posibilita la liberación previa al puerto del conocimiento de embarque y por lo tanto, la **reducción de plazos de cobro**. En la Argentina la Ley de Transporte Multimodal **no está totalmente reglamentada**, es confusa y no contempla el funcionamiento de las redes logísticas actuales.

Prioridades

El **rediseño de la normativa** facilitaría la **contratación de servicios integrales** a las Pymes de la Región Centro y del resto del país. Se proponen dos alternativas para superar este obstáculo: **modificar la Ley de Transporte o suscribir a los acuerdos internacionales vigentes (Reglas de Rotterdam)**.



Plataformas logísticas

La disponibilidad de plataformas logísticas no es una restricción para la mayoría de las actividades de comercio exterior de la región, aunque hay algunas debilidades de integración entre la administración pública y las empresas privadas. La importante cantidad de parques industriales no está acompañada de infraestructuras logísticas de apoyo, y no están contempladas en las legislaciones provinciales, generando reclamos locales de diversa índole. Algunas cadenas de valor con pequeños productores atomizados encontrarían beneficios con el desarrollo de clústers exportadores.

Prioridades

En todos los casos, resulta crítico el diseño integral de la estrategia **a la medida de los usuarios** previstos (estudios de demanda); planificar la **localización** con visión de largo plazo; desarrollar **modelos de gestión modernos** que aseguren servicios de calidad a las empresas; adecuar el marco normativo que defina claramente el uso del suelo en la zona; y generar **incentivos para el desarrollo** de proyectos y la localización de empresas.



Plataforma Logística San Francisco (Córdoba)

Corredores de integración y bioceánicos

Las denominaciones corredores “bioceánicos” y de “integración” son difusas. Las iniciativas internacionales se refieren a “integración” y el corredor Hidrovía Paraná-Paraguay no es bioceánico. Se conciben como espacios de circulación de bienes y servicios donde interesan las infraestructuras logísticas y el desarrollo comercial, social y cultural **entre los espacios subnacionales**. Para la Región Centro, la derivación de cargas a granel hacia el Océano Pacífico **no parece posible**. Para los contenedores puede serlo dependiendo de las políticas de las navieras, costos y demoras en puerto. Los puertos ubicados en la región ATACALAR chilena **no** disponen de instalaciones ni servicios suficientes para trabajar con contenedores, y no hay en Chile buenos caminos para llegar a ellos.

Prioridades

Desarrollar políticas de bloque para presionar por la finalización del túnel refuncionalizado en Cristo Redentor. Establecer con Chile políticas por las cuales desarrollen de infraestructuras terrestres y portuarias para llegar a la costa del Pacífico en la Región Atacalar. Crear una agenda de trabajo para investigar oportunidades de mejoras y facilidades de los corredores de transporte terrestre hacia el Pacífico.



Componentes transversales

CONECTIVIDAD DIGITAL

La falta de cobertura en materia de **conectividad digital surge como una restricción** en el diversas instancias del análisis de los componentes del sistema. Además de la necesidad de registrar los vehículos de transporte en movimiento dentro de la red –en particular en carreteras–, esta restricción también limita los **procedimientos en puntos clave** como los Pasos de Frontera Internacional o los establecimientos productivos que avanza en el sistema de Operador Confiable de Aduana. En la medida en que todos los servicios de transporte y logística, así como la agenda de procedimientos, regulaciones, control y fiscalización están migrando hacia tecnologías digitales, asegurar la conectividad en toda la región ocupa un lugar crítico entre las acciones para mejorar el desempeño logístico.

CAPACITACIÓN Y TECNOLOGÍAS DE LOGÍSTICA 4.0

La adopción de nuevas tecnologías de la Logística 4.0 requiere un doble apoyo: facilitar el **acceso a equipos y capacitar a los recursos humanos** para su adopción. Esta agenda proyecta iniciativas sobre herramientas de crédito e incentivos, así como para el **sistema de formación de recursos humanos** en todos los niveles.



Componentes transversales

CAMBIO CLIMÁTICO

Frente al desafío del cambio climático, los compromisos asumidos por Argentina y las exigencias de mercados de destino de las exportaciones, **resulta crítico generar incentivos y condiciones para que las empresas incorporen la dimensión ambiental a sus estrategias productivas y comerciales.**

PLANIFICACIÓN Y REGULACIÓN

La infraestructura de transporte y logística requiere ser concebida, implementada, regulada y controlada con **capacidades institucionales públicas sólidas y de largo plazo**, tanto por el horizonte de amortización de las inversiones como por el alto costo y la importancia crítica que tienen para el desarrollo. Se propone la generación de un ámbito nacional que, por un lado, recupere la planificación de largo plazo con un **esquema participativo y federal** y, por otro, integre la regulación de las principales concesiones del sistema de transporte y genere criterios compartidos y coherentes para concesiones viales, portuarias, de vías navegables y aeroportuarias.



ESTUDIOS Y PROYECTOS

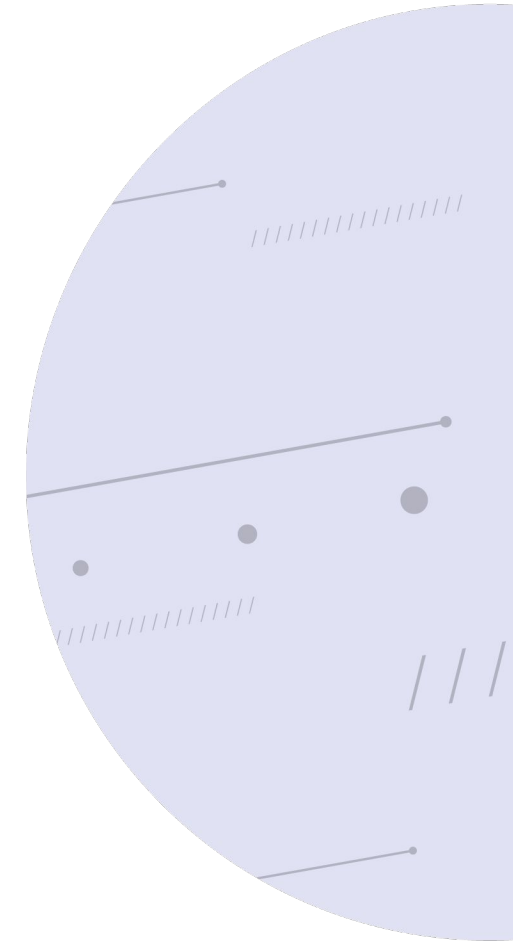
Facilitación del Comercio Exterior



Regulaciones de los mercados

Zonas Francas

Disponibilidad de contenedores



>> Facilitación del comercio exterior

Comprende la revisión de aquellos obstáculos que dificultan la logística del comercio exterior.

Objetivo: identificar desafíos y acciones prioritarias para avanzar en la agenda de cada uno de los componentes del sistema logístico de la Región.

● **Facilitación del comercio exterior**

Regulaciones y exigencias de los mercados

Zonas Francas

Disponibilidad de contenedores

>> Componentes del sistema logístico de la Región Centro

Comprende los principales **modos de transporte** (carretero, fluvio-marítimo, ferroviario, aéreo y multimodal) junto a otros componentes clave del sistema de la región, como son las **plataformas logísticas**.

El análisis de cada componente se realiza sobre múltiples dimensiones: infraestructura, servicios de transporte y logística, regulación y fiscalización.

Objetivo: identificar desafíos y acciones prioritarias para avanzar en la agenda de cada uno de los componentes del sistema logístico de la Región.

Modo Automotor

Vialidad

Caminos Rurales

Servicios

Costos

Modo Ferroviario

Modo Fluvio marítimo

Modo Aéreo

Multimodal

Clusters y Plataformas logísticas

Corredores de integración y bioceánicos

Componentes transversales

Regulaciones y exigencias de los mercados internacionales

Las barreras arancelarias y no arancelarias -propias de la Argentina o establecidas en los mercados de destino- **están entre las principales variables a considerar** para lograr éxito en una exportación. Su desconocimiento, o su aplicación restrictiva, puede generar casos de incumplimiento de contratos internacionales. **Se identificaron cuatro áreas bajo las cuales se pueden agrupar los problemas:** i) temas administrativos, burocráticos y fiscales, ii) dificultades de negociación de acceso a mercados, iii) aspectos ligados a regímenes especiales y iv) las preocupaciones en torno a medidas ligadas al medio ambiente, ya existentes y futuras.



Prioridades

Reducir las presentaciones en papel, buscando acotar los tiempos de despacho y liberación de la carga, y evitar pedir información redundante. Desarrollar **mayor selectividad para definir en qué productos/ destinos focalizar las negociaciones de acceso a mercados**. **Evaluar cambios de normativas respecto de los beneficios posibles de ser obtenidos en regímenes especiales**. En aspectos ambientales, **establecer marcos regulatorios y políticas claras y ambiciosas que promuevan la descarbonización**

Zonas Francas

Las Zonas Francas en Argentina no se han convertido en una herramienta efectiva para el comercio exterior. Sus falencias en términos normativos han generado consecuencias sumamente negativas en su posterior desarrollo. Adicionalmente, la inexistencia de una política integral que articule los diferentes nodos logísticos y de comercio exterior ha resultado determinante para un funcionamiento aislado y des-sincronizado, del cual la Región Centro no escapa.

Prioridades

Trabajar en la redacción de un proyecto de ley federal consensuado con todas las provincias. Contribuir al desarrollo de herramientas de financiamiento. Publicitar los beneficios y facilidades de las zonas francas.



Disponibilidad de contenedores

Las líneas marítimas son las que aprovisionan los contenedores a los exportadores, y determinan las cantidades y en donde los entregan y aceptan devolución de equipos. Están altamente concentradas: 7 empresas, suman un 75,7 % de market share.

El riesgo de demora o por el contrario la seguridad de cumplimiento de la devolución de los contenedores entregados por las navieras en tierra es un factor a considerar para que estas decidan dejar o no los contenedores.

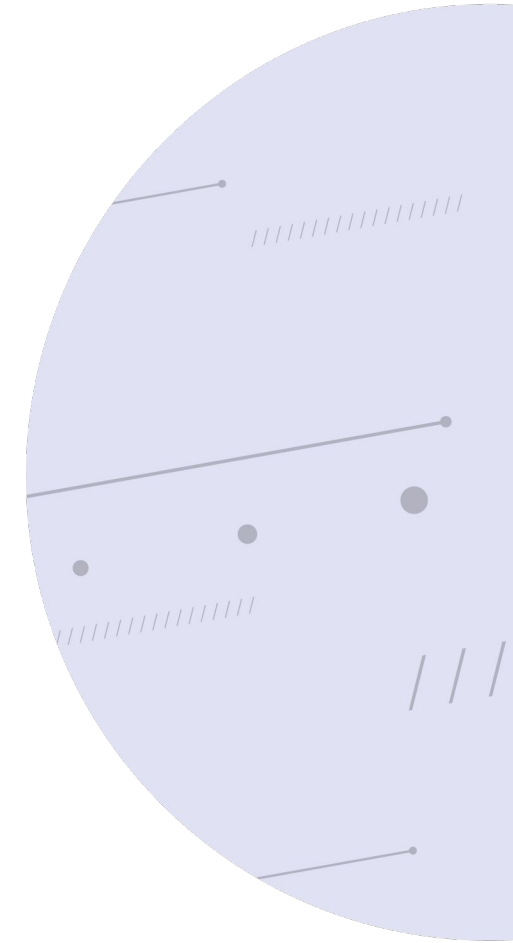
Prioridades

La cuestión de fondo es tener certeza respecto a la existencia de un mercado dinámico en la reutilización de los equipos provenientes de la importación, operados en una cierta zona. Para lograrlo se propone impulsar el desarrollo de **logística colaborativa**, que implica que empresas que operan en distintas o iguales cadenas de valor alineen sus estrategias logísticas para compartir recursos y/u operaciones de distinta naturaleza (en este caso, containers). También, evaluar puertos alternativos regionales en países limítrofes, para direccionar exportaciones



ESTUDIOS Y PROYECTOS

Propuestas de Políticas Públicas



>> Propuestas de políticas públicas

Del diagnóstico realizado en cada uno de los módulos que forman parte del plan de trabajo surgen un conjunto de intervenciones de **política pública prioritarias para la Región Centro**.

Seguidamente se presenta una síntesis de las 98 propuestas de política pública. Están clasificadas según componente del sistema logístico y ejes de intervención.

- **Modo Carretero**
- **Modo Fluvio-marítimo**
- **Modo Aéreo**
- **Modo Ferroviario**
- **Pasos de Frontera**
- **Plataformas Logísticas**
- **Transversales**

Infraestructura

Operación y Gestión

Regulatorio e institucional

Sistema de información

Eje	Propuesta	Caracterización propuesta
	<p>Priorizar el mantenimiento rutinario y preventivo sobre otras intervenciones viales</p>	<p>El impacto del mal mantenimiento sobre los gastos de la administración, sobre los costos de transporte y en la seguridad vial es muy importante.</p>
<p>Infraestructura Vial</p>	<p>Intervenir en el muy corto plazo en, al menos, 6.800 km de rutas en la RC para mejorar el estado de la calzada: 4.800 km de rutas nacionales y aproximadamente 2.000 provinciales</p>	<p>La intervención sobre rutas en mal estado es prioritaria por el costo diferencial que acarrea no intervenir a tiempo y los perjuicios la seguridad vial y el costo de transporte. Esta debe ser una prioridad absoluta, aun postergando otro tipo de intervenciones (a excepción de aquellas que signifiquen un aumento significativo de la seguridad vial en tramos con un índice de peligrosidad elevado).</p>
	<p>Resolución de las travesías urbanas. Se reconocieron 52 casos sobre rutas nacionales y 6 sobre rutas provinciales.</p>	<p>Son los tramos de rutas localizados en un contexto urbanizado mayormente residencial, donde convergen simultáneamente tránsito local y pasante que afectan la movilidad y la seguridad vial</p>



Eje	Propuesta	Caracterización propuesta
	Resolver los accesos a los puertos del Gran Rosario Norte. Duplicación RN A012 desde la intersección con la RN 9 y el empalme con la RN 11, construcción Variantes Roldán, Ricardone y 1v-11, enlace con la RP10 y con la RP01, y peines de acceso a Timbúes y San Martín	En los meses de mayor movimiento pueden llegar a ingresar a las terminales portuarias del Gran Rosario Norte hasta 14.000 camiones diarios, haciendo colapsar toda la infraestructura vial de la zona y produciendo fuertes externalidades negativas en los vecinos de localidades como Villa la Rivera, Timbúes, San Lorenzo, San Martín, Roldán, Ricardone, entre otras.
Infraestructura Vial	Ampliar la calzada en 2.764 kilómetros de rutas nacionales y en 1043 km de rutas provinciales.	Son ampliaciones de capacidad en tramos con nivel de servicio regular y/o donde el volumen de tráfico lo justifica, en algunos casos duplicaciones de calzada y en otros sólo carriles de sobrepaso
	Pavimentar 1.000 km rutas provinciales estratégicas.	La pavimentación de rutas provinciales estratégicas contribuirá a reducir los costos de transporte vinculados a las principales cadenas logísticas regionales
	Ensanche carriles en 967 kilómetros de rutas nacionales y en 700 km de rutas provinciales	El ancho de carril debe ser de al menos 3,65 metros por aspectos de seguridad vial.

Eje	Propuesta	Caracterización propuesta
	Mejorar los cruces actuales al Río Paraná o generar nuevos (Santa Fe-Paraná y Reconquista-Goya)	No existe demanda urgente de mejorar los del Río Paraná, pero son estratégicos para potenciar la utilización de los corredores de integración y bioceánico por lo que en el mediano/largo plazo debe analizarse la conveniencia y momento óptimo de mejorar los actuales cruces y/o construir nuevos
Infraestructura	Resolver puentes y otras situaciones que limitan el peso total bruto impidiendo el tránsito de bitrenes de 60 o más toneladas.	Deben desarrollarse reuniones entre organismos nacionales y provinciales de infraestructura vial y de seguridad vial, con actores del sector privado a fin de completar obras en corredores prioritarios para adecuarlos a Bitrenes de más de 60 tn (Configuración 28)
Vial	Pavimentar banquetas en tramos con TMDA > 1.500 veh / día. Aprox. 3.900 km de banquetas a pavimentar en la Red Vial Nacional y 1.500 km e la Red Provincial	Las banquetas pavimentadas tienen un importante impacto en la seguridad vial, reducen los costos de mantenimiento y mejoran marginalmente el nivel de servicio. Puede aprovecharse su pavimentación cuando se interviene sobre el estado de la calzada.
	Considerar el plan estratégico de la Región Centro	El plan desarrollado en 2006 contiene lineamientos detallados en el "Informe de la Comisión sistema intermodal de transporte e infraestructura" que ayudan a fijar prioridades.

Eje	Propuesta	Caracterización propuesta
Infraestructura Caminos Rurales	Establecer una jerarquización de los CR en base a tránsito	Debe lograrse desarrollar un plan plurianual de inversiones y mantenimiento de los CR
	Analizar alternativas de nuevas formas de manejo de los CR aprovechando insumos locales y nuevas tecnologías y metodologías.	Existen muchas formas de tratamiento de los CR a nivel del país y del mundo, aparecen nuevos materiales para utilizar y nuevas formas que incorporan conceptos de sustentabilidad asociada al mantenimiento. Un laboratorio de de suelos sería deseable para lograr mejores resultados.



Eje	Propuesta	Caracterización propuesta
Operación y gestión	Generar concientización sobre las buenas prácticas logísticas	Acciones basadas en el conocimiento y la interacción entre los actores, mediante mesas y foros de concientización y discusión entre todos los actores de la cadena de suministro.
	Brindar asistencia integral a transportistas pequeños con vehículos antiguos	Analizar esquemas de asistencia y reconversión para transportistas con problemas estructurales para adoptar modernas prácticas de operación y gestión: Programas de asistencia para manejo de nuevas herramientas y TICs. Incentivos para el desarrollo de esquemas asociativos Indemnización por chatarrización de unidades, entre otros.
	Implementar acciones para mejorar la sustentabilidad ambiental de los servicios carreteros	Desarrollo de programas de capacitación en formas de conducción basadas en técnicas de manejo eficiente. Desarrollo de programas de capacitación empresarial para el desarrollo de estrategias de transporte sustentable. Desarrollo de capacidades técnicas para el cálculo de la huella de carbono de los transportes de carga. Desarrollo de dispositivos de control de velocidad. Generación de facilidades para la adquisición de vehículos con menor consumo. Desarrollo de redes de energías alternativas. Asegurar la provisión de urea para los camiones con motores que cumplen las normas Euro 5 y 6.
	Estimular y apoyar las plataformas on line de vinculación entre dadores de carga y transportistas	La iniciativa incluye la difusión de estas tecnologías y la capacitación para su uso

Eje	Propuesta	Caracterización propuesta
Operación y gestión	<p>Capacitación para el desarrollo de recursos humanos en empresas de servicios carreteros</p>	<p>Programas de corto plazo y de largo plazo, que permitan desarrollar capacidades de los diferentes niveles, desde los operarios que llevan a cabo tareas en almacenes, vehículos o instalaciones de transporte, hasta los profesionales que definen la estrategia logística y los técnicos que programan las actividades.</p> <p>Impulsar instrumentos para formar conductores de camiones de larga distancia, ante la baja disponibilidad de personal capacitado, tanto en Argentina como en otras partes del mundo.</p> <p>Acciones de corto plazo: desarrollar cursos breves y focalizados (por ejemplo, "Estrategias para contratación de fletes") combinados con otros más extensos. Estos cursos deberían orientarse tanto a los actores privados como a los funcionarios del sector público. Se pueden desarrollar con la participación de la Asociación Argentina de Logística Empresarial (ARLOG), la Fundación Profesional para el Transporte (FPT) perteneciente a la FADEEAC, o la Fundación ISITRANS perteneciente a FETRA</p> <p>Mediano y Largo plazo: cursos terciarios; tecnicaturas, y especializaciones de posgrado que ofrezcan una visión amplia de la cadena de abastecimiento, la logística y el comercio internacional. Se puede asociar a instituciones universitarias de la RC o de otros lugares del país, preferentemente con capacidades en ingeniería industrial y administración.</p>
	<p>Desarrollar líneas de crédito simplificadas para la adquisición de unidades nuevas por parte de pequeños transportistas</p>	<p>El perfil de los pequeños transportistas requiere soluciones a su medida en cuanto a condiciones de acceso y plazo de amortización. Un plan de chatarrización permitiría reforzar acciones de cambio climático y estimular la producción nacional de unidades.</p>



Eje	Propuesta	Caracterización propuesta
Operación y gestión	Fortalecer vínculo con universidades e institutos para mejorar información y manejo de TICs	Acuerdos con universidades locales, municipios/provincias y transportistas para el desarrollo y análisis de Matrices OD, de morfologías del mercado, de relación con plataformas on line, etc.
	Desarrollar un mecanismo de monitoreo periódico de costos y precios de TAC en el la RC	Su objetivo sería evaluar la incidencia del costo que paga el dador de carga al transporte carretero en los productos fabricados y/o comercializados en la región o que se envían fuera de ella, para dirigir la agenda de políticas a los factores críticos. Para ello se propone una metodología de cálculo.
	Monitoreo de tarifas de referencia	Desarrollar algún tipo de estímulo (fiscal o de otra naturaleza) para que los dadores de la carga se ajusten en mejor medida a las tarifas de referencia de transporte de cereales, oleaginosas, afines, productos, subproductos y derivados, basado en que debería existir algún sistema de control para que los dadores de carga se ajusten a la mismas.
	Completar la adhesión al Decreto 32/18 por la provincia de Córdoba	Aunque la provincia está adherida, esta adhesión no está reglamentada e impide la adecuada circulación de bitrenes y escalados



Eje	Propuesta	Caracterización propuesta
	Fortalecer el capital humano de los Distritos de Vialidad Nacional y las Direcciones Provinciales de Vialidad	Implementar programas de capacitación de personal técnico, operativo y administrativo. Fortalecer y promover las Escuelas Técnicas Viales.
	Fortalecer los sistemas de gestión de los activos viales	Para lograr una orientación de objetivos a largo plazo, debe promoverse la implementación de sistemas de gestión de los activos viales a lo largo de sus ciclos de vida,.
Regulatorio e institucional	Implementar un sistema entre provincias y nación con balanzas preferentemente móviles de funcionamiento 7x24 hs, de modo de ejercer un efectivo control de peso de los vehículos pesados	El peso excesivo de los camiones es un uso y costumbre tácitamente admitido por la falta de control, y es la principal causa del deterioro del pavimento, además de las consecuencias negativas sobre la seguridad vial
Vial	Fortalecer las capacidades provinciales	Para generar un sistema de relevamiento de información de sus redes viales que apoye la toma de decisiones



Eje	Propuesta	Caracterización propuesta
Regulatorio e institucional Caminos Rurales	Crear una "Mesa de Caminos Rurales de la Región Centro"	Es necesario un ente independiente específico sobre el cual recaigan las funciones de coordinación de tareas asociadas a los Caminos Rurales de la RC
	Capacitar a organismos y responsables de los CR	La realización de manera periódica de talleres zonales de intercambio de experiencias de mantenimiento, de control de regulaciones, es necesaria para incrementar el conocimiento de soluciones.
	Incentivar en Santa Fe y Entre Ríos el modelo de Consorcios Camineros ya existente en Córdoba, y la coordinación entre los Consorcios, municipios y comunas pooles de maquinarias, de compras, etc.	Los camineros permiten la participación activa de los productores y actores en el campo y pequeñas localidades en la planificación y ejecución de los caminos que son de interés para la comunidad
	Discutir la base de tributación destinada a los CR	Son diversos los impuestos y tasas que gravan a la actividad rural y que no siempre contribuyen al desarrollo y mantenimiento de los CR
	Fortalecer y centralizar la información de caminos rurales a nivel provincial y a nivel de la RC para poder analizar casos, formular proyectos, efectuar comparaciones, etc	Es necesario contar con métricas y establecer indicadores de desempeño no solo para cada CR sino también para las áreas que se quieran analizar. Disponer de información permite ampliar el uso de criterios de distribución de recursos provinciales entre los cc que tengan en cuenta factores como tránsitos (tmda), cuestiones climáticas, tipo de suelos, premios por eficiencia en el uso de recursos y en los trabajos realizados, etc.

Eje	Propuesta	Caracterización propuesta
	Definición de espacios claves para centros de acopio y transferencia de carga; esquema de incentivos para su desarrollo.	Incentivar la construcción de acopios en estaciones y desvíos privados, a través de beneficios tarifarios al cargador (modelo FEPSA). Instrumentar incentivos a través del adelantamiento de tarifas para el mejoramiento y/o construcción de playas de cargas, desvíos y accesos a puertos (modelo Timbúes). Relevar inmuebles y terrenos, sean o no ferroviarios, con potencialidad de desarrollar centros de concentración de cargas. Incentivar la asociación público-privada para la creación de nodos logísticos (modelo San Francisco)
Infraestructura	Elaboración de un Programa de inversiones prioritarias y obras de largo plazo.	Enfocar las inversiones sobre la red operativa, priorizando aquellas obras con mayor impacto sobre las cargas, principalmente sobre los ramales troncales que constituyen la columna vertebral de la red ferroviaria.
		Se puede mejorar la circulación y operatividad de la red troncal a partir de intervenciones puntuales en sectores críticos.
		Finalizar las obras que se encuentran en ejecución con financiamiento.
		Determinar de un valor del canon que genere incentivos al ingreso de nuevos actores
Acceso a los puertos de la Región		Construir un nuevo ramal que permita conectar la trocha ancha con los puertos de Timbúes, y estos con el ramal de Terminal 6, descomprimiendo el actual ingreso por San Lorenzo y San Martín
		Promover la construcción de desvíos privados a Cargill y Profertil. Requiere la aprobación de Terminal 6
		Ejecutar las obras de enlaces para un mejor acceso a los puertos del sur de Rosario
		Extender la vía entre estación Holt y el Puerto de Ibicuy
		Estudiar la factibilidad de recuperar los ramales U5 o U7 para reconectar el Puerto de Concepción del Uruguay

Eje	Propuesta	Caracterización propuesta
Regulatorio e institucional	Generar indicadores de operación y desempeño sistemáticos.	Crear un observatorio que recopile información estadística y elabore informes para monitorear al sector. Por ejemplo, el Observatorio del Ferrocarril y la Comisión Técnico-Científica para el Estudio de Mejoras en el Sector Ferroviario de España
	Delimitar la red ferroviaria bajo nuevo modelo de gestión	Adecuación del marco normativo y operacional de transición donde los riesgos se repartan entre los operadores (actuales concesionarios) y TAC. Definición de la red que operará bajo este modelo de transición.
	Dotar a ADIF de capacidades para mantenimiento de la infraestructura y la gestión de tráfico.	Migración del personal de infraestructura y control de tráfico de los actuales concesionarios y TAC a ADIF.
	Creación de un ente independiente específico sobre el cual recaigan las funciones de control y regulación.	Creación a partir de la escisión de las gerencias ferroviarias de la CNRT con la incorporación de personal especializado. Se puede tomar como modelo la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF) de España.
	Elaboración de un plan ferroviario nacional	Elaborar un plan ferroviario nacional consensuado entre los distintos actores del sistema, en donde la prioridad la constituya el transporte ferroviario de cargas Delimitar la extensión de la red ferroviaria que estará bajo este nuevo sistema de gestión y categorizar sus ramales (troncales, secundarios, alimentadores, etc.). Elaborar un estudio de demanda y derivabilidad de carga que detecte aquellos ramales o subsistemas con mayor potencial de crecimiento, sobre los cuales deberían priorizarse las inversiones.

Eje	Propuesta	Caracterización propuesta
	Aumentar participación de los gobiernos locales en la planificación ferroviaria	<p>Generar convenios y acuerdos con las jurisdicciones locales a los fines de buscar soluciones conjuntas con relación a las intrusiones del gálibo y los cruces a nivel.</p> <p>Idear propuestas alternativas a los proyectos de circunvalares, los cuales son muy onerosos (señalamiento activo, barreras automáticas y pasos a distinto nivel).</p> <p>Involucrar a las autoridades locales en el proceso de elaboración de los proyectos de inversión tanto para prevenir vetos posteriores (Ejemplo: Timbúes) como para incentivar el desarrollo de centros de concentración y transferencia de carga, hoy dispersa.</p> <p>Elaborar estrategias comunicacionales que permitan visibilizar al ferrocarril de cargas en la búsqueda de su legitimación social.</p>
Regulatorio e institucional	Finalizar reglamentación Ley 27.132 y mejorar coordinación	Definir entre un modelo de separación vertical y acceso abierto o una única empresa pública verticalmente integrada. Establecer un esquema transitorio claro y con un plazo razonable para la implementación del acceso abierto, si se decide avanzar con este modelo de gestión. Definir la red que operará bajo este modelo de transición.
	Generar esquema de servicios y tarifas que contemple impulso al desarrollo	
	Creación de un sistema de incentivos que aliente al operador a buscar carga más allá de la propia.	<p>Buscar limitar la operación de los activos ferroviarios públicos para usufructo del concesionario / operador de manera casi exclusiva.</p> <p>Incentivar el desarrollo comercial a través de la asociación de cargadores para la concentración de carga.</p>



Eje	Propuesta	Caracterización propuesta
Regulatorio e institucional	Reordenamiento y rediseño del marco institucional	Definir claramente las funciones de las áreas dentro del Ministerio de Transporte que intervienen en materia ferroviaria, evitando la superposición de funciones. Tomar como modelo el sistema español.
	Relevar infraestructura y material rodante.	Establecer los puntos críticos sobre la red operativa, las velocidades máximas, la capacidad portante y definir las intervenciones prioritarias. Elaborar un inventario del material rodante, determinando su ubicación física, características y el estado en que se encuentra.



Eje	Propuesta	Caracterización propuesta
	Reducción del "transit time" y fomento del transporte de carga contenerizada	<p>Mejorar la operatoria logística en los centros de carga y descarga para aumentar la rotación de vagones. Generalizar el uso de plataformas logísticas que permitan no solo el seguimiento de la carga sino también poder gestionar todas las áreas de la empresa.</p> <p>Coordinar el acceso a las terminales portuarias del Gran Rosario a través de un ente autónomo como ADIF.</p> <p>Establecer un canon razonable que incentive el ingreso de privados a la operación ferroviaria y permita establecer tarifas competitivas frente el camión</p>
Operación y gestión	Incorporación de material rodante y mejoras técnicas	<p>Evaluar el funcionamiento del modelo de concesiones, en particular a lo que refiere a la falta de incorporación de material rodante por parte de los concesionarios. Fomentar la asociación entre privados para la adquisición de material rodante y otorgar facilidades de crédito para la compra o recuperación de vagones y locomotoras</p> <p>Recuperación de locomotoras y vagones que se encuentren no operativas mediante anticipos de fletes o beneficios tarifarios</p> <p>Incentivar la producción de contenedores cerealeros y otros prototipos que permitan aprovechar vagones playos y espinas (modelo TAC).</p> <p>Adquirir locomotoras para el ferrocarril Urquiza (nuevas o recuperadas).</p> <p>Introducir los enganches tipo mandíbula en la línea Mitre.</p> <p>Instalar sensores para la medición de la temperatura de la vía en puntos claves dentro de la red operativa para evitar descarrilos y daños sobre la carga y el material rodante.</p> <p>Establecer un esquema gradual de compatibilización de los sistemas de comunicación, control de tráfico y señalamiento entre las distintas líneas.</p>

Eje	Propuesta	Caracterización propuesta
Infraestructura	Mejora de la Gestión de la Infraestructura y Equipamiento Portuario	Política Comercial agresiva de captación de carga
		Articulación entre puertos de la región y empresas navieras para integrar servicios
		Desarrollo de un modelo de negocios integrado con operadores logísticos
		Modernización de Infraestructura portuaria
	Mejora de Accesos viales Timbúes	Constitución de Fideicomiso Público - Privado
	Mejora Accesos y Servicios Ferroviarios	Ver informe específico FFCC



Eje	Propuesta	Caracterización propuesta
Infraestructura	Reducir costos de dragado en accesos a puertos de titularidad provincial en la VNT.	Solicitar la inclusión de los accesos portuarios al contrato de concesión de la VNT o fijar pautas para ello
		Definir en las concesiones nacionales pautas para el servicio de dragado de acceso de los puertos de titularidad pública, sujeto a condiciones mínimas de operatoria.
	Definición del futuro de la concesión de la VNT	Adecuar la infraestructura a las necesidades de la carga
		Definir el rol del estado en el financiamiento de las obras
		Fortalecer órgano de control y anticiparse la toma de decisiones con una visión estratégica
	Analizar reducción de la tarifa SFN	Sostener el peaje como mecanismo de financiamiento del sistema, pero revisar el valor asignado a la tarifa.
	Mejorar Gestión de la Infraestructura Navegable	Equiparar las prestaciones del Río de la Plata al resto del sistema
		Adecuar las prioridades de paso ante el nuevo escenario de oferta de infraestructura.
		Mejora del Sistema de Determinantes
		Incrementar horarios de servicio sin costo adicional.
Realizar estudios para mejorar el cruce fluvial por el Puente General Belgrano		



Eje	Propuesta	Caracterización propuesta
Operación y gestión	Generar condiciones para la oferta de servicios de transporte por agua (alternativas)	Modificar la Ley de Cabotaje e implementar un sistema de incentivos que premie el uso de la Marina Mercante Nacional
		Reglamentación -y/o modificación - de la Ley 27.419
		Flexibilización de las restricciones al cabotaje agilizando la autorización de excepciones.
		Segmentación del mercado, según tipologías de carga y volúmenes disponibles.
		Otorgamiento de beneficios específicos a los dadores de carga por usar marina mercante nacional
		Evaluación de un segundo registro para tramos específicos.
Articulación Intermodal	Plantear estrategias comerciales conjuntas con otros puertos y con operadores logísticos para ofrecer servicios combinados	



Eje	Propuesta	Caracterización propuesta
Regulatorio e institucional	Reestructurar y simplificar la arquitectura institucional vinculada a la VNT	Formar un equipo técnico capaz de llevar a cabo adecuadamente las licitaciones de los distintos tramos de la vía navegable, gestionar y controlar las concesiones.
	Agilizar la Liberación de buques	Incrementar horarios de servicio sin costo adicional.
		Eliminar controles innecesarios o duplicados.
		Incorporar tecnologías de información e integración de sistemas entre organismos públicos.
Trabajar con Aduana en la simplificación de trámites	Simplificación de procedimientos aduaneros para el cabotaje fluvial	
Sistema de información	Incorporar Agenda de Cambio Climático	Articulación público-privada en la implementación de una agenda de Adaptación y Mitigación
	Creación de un sistema de información de tráfico	Integrar sistemas de PNA, AGP, SSPV NyMM, etc y elaborar un panel con estadísticas públicas de tráfico en las vías navegables.



Eje	Propuesta	Caracterización propuesta
Infraestructura	Habilitación depósito fiscal en aeropuertos	Depósito fiscal en Paraná y Santa Fe
	Disponer de espacios para entrega y recepción de envíos	Nueva terminal Concordia - Ampliación terminal Rosario
	Adecuar conectividad digital	Mejorar la conexión a Internet en los aeropuertos de la RC, especialmente en los sectores que las líneas aéreas deben atender al público usuario del servicio de cargas.
Regulatorio e institucional	Generar estadísticas confiables	Estandarizar las fuentes de información
	Actualización normativa	Nuevo código aeronáutico
	Federalizar Exporta Simple	Proyecto en trámite (ver informe sobre comercio exterior)



Eje	Propuesta	Caracterización propuesta
Operación y gestión	Incrementar participación del modo aéreo en la carga doméstica	Lograr una sinergia entre los operadores logísticos y las compañías aéreas a fin de complementar sus flujos, y ampliar las áreas geográficas donde pueda llegar u originarse una carga aérea
	Mejorar gestión comercial de líneas aéreas y aeropuertos	Adecuación de los horarios de atención en función de las necesidades de los embarcadores
	Aprovechar crecimiento del comercio electrónico	La consolidación del “comercio electrónico” iniciado en nuestro país durante los años noventa es una gran oportunidad para que los operadores aéreos aumenten la ocupación de sus bodegas e incrementen sus ingresos
	Potenciar terminales de carga de Córdoba y Rosario, y los servicios de Jet Paq	Encarar un trabajo conjunto entre los explotadores aeroportuarios, de las terminales de cargas, operadores aéreos y organismos oficiales a fin de definir un plan de acción que procure potenciar estos servicios.
	Articulación público-privada	Debe ser ampliada a la participación de agencias de cargas (forwarders) y otros operadores logísticos, para que todos los actores de la cadena logística y distintas áreas de los Estados Nacional, Provinciales y Municipales enriquezcan el debate en busca de mejoras y soluciones a los problemas detectados.



Eje	Propuesta	Caracterización propuesta
Regulatorio e institucional	Desarrollar nueva Ley de transporte que incluya el TM	Crear marco legal adecuado para encuadrar formalmente el TM
	Suscripción de las Reglas de Rotterdam (ONU)	Dar marco legal al TM vía un convenio internacional.



Clusters y Plataformas logísticas

Eje	Propuesta	Caracterización propuesta
	Promocionar y desarrollar Clusters	Crear un área de promoción y desarrollo de clústeres productivos con el objetivo de promover su desarrollo y puesta en marcha, de forma tal que estos permitan apalancar el desarrollo de empresas PyMEs y les permitan acceder a mercados internacionales.
Regulatorio e institucional	Desarrollar institucionalidad para el desarrollo	Definir un ámbito adecuado para la creación de un nuevo formato de ordenamiento institucional interprovincial, una "Mesa Logística de la Región Centro", donde participen los responsables de organismos públicos de gestión y control de instalaciones logísticas (puertos, zona franca), los operadores privados de depósitos fiscales, centros logísticos, funcionarios de Aduana, representantes de las principales cámaras empresariales involucradas y los funcionarios municipales y provinciales, con el objetivo de alinear políticas públicas con los intereses privados para la inversión y operación de actividades industriales y logísticas.
	Desarrollar legislación que contemple y promueva los centros de actividades logísticas	Las exigencias de infraestructura y servicios que corresponden a áreas logísticas son diferentes y menos exigentes que las de parques industriales, por lo que una legislación específica ayudaría a que se desarrollen inversiones en espacios logísticos.
Infraestructura	Desarrollar estudios sobre propuestas existentes en las distintas localidades	Existen propuestas de centros logísticos y/o de apoyo al transporte en varias localidades, pero suelen no tener como respaldo estudios de demanda, presupuesto, cálculo de retorno de inversión, gobernanza futura, etc., para los cuales se necesitan estudios detallados específicos..
	Desarrollar espacios para que los conductores puedan detenerse en los viajes largos	Ofrecer condiciones adecuadas de confort e higiene y seguridad, alineándose con los proyectos Programa "Punto de Asistencia en Ruta al Autotransporte Registrado (PAR.AR)", del Ministerio de Transporte de la Nación, lanzado en 2021.

Eje	Propuesta	Caracterización propuesta
Regulatorio e institucional	Realizar análisis del tipo Matrices Origen Destino	Las mismas deberían cuantificar los volúmenes económicos y de cargas que atraviesan los corredores en la Argentina y en particular en la Región Centro
	Establecer políticas de desarrollo con Chile	Estas políticas deben buscar el desarrollo de infraestructuras terrestres y portuarias para llegar y poder utilizar de manera eficiente la costa del Pacífico en la Región Atacalar
	Terminar la ampliación del Paso del Cristo Redentor	Desarrollar políticas de bloque para presionar por la finalización del túnel refuncionalizado en Cristo Redentor



Componente	Propuesta	Caracterización propuesta
Conectividad digital	Aumentar y mejorar las redes digitales	Utilizar los mecanismos que pudieran estar establecidos en la regulación de las compañías proveedoras para que desarrollen la red en las zonas que hoy no disponen de servicio, o lo disponen de una baja calidad (2G y 3G), con apoyo de los entes reguladores nacionales.
Capacitación y tecnologías de logística 4.0	Desarrollar sistemas de formación de recursos humanos en todos los niveles	Desarrollar programas de formación con universidades y centros de formación especializados (por ejemplo de cámaras empresariales) para elevar el nivel de conocimientos de todos los actores del sistema logístico.
Cambio Climático	Fomentar la adopción de buenas prácticas ambientales y medición de huella de carbono.	Generar incentivos y condiciones para que las empresas incorporen la dimensión ambiental a sus estrategias productivas y comerciales. Generar espacios de debate y capacitación para comprender la importancia del tema .
Regulatorio e institucional	Generar un ámbito nacional de planificación de largo plazo	Generar un ámbito nacional que recupere la planificación de largo plazo con un esquema participativo y federal y que integre la regulación de las principales concesiones del sistema de transporte, generando criterios compartidos y coherentes para concesiones viales, portuarias, de vías navegables y aeroportuarias.



Eje	Propuesta	Caracterización propuesta
Regulatorio e institucional	Coordinación entre cámaras empresariales y las provincias de la Región Centro.	Las distintas cámaras empresariales de cada provincia deben trabajar en forma coordinada y estratégica con las propias provincias de la Región Centro, a fin de poder identificar aquellos problemas comunes de acceso a los mercados, y conocer las diversas tareas de indagación, negociación y litigio que existen
	Priorizar el tipo de barreras a negociar	Priorizar el tipo de barreras a negociar: en función de la mayor limitación de recursos se deberá ser más selectivos al momento proponer y definir en qué productos/ destinos focalizar sus negociaciones de acceso a mercados. Se considera relevante una mayor transparencia en la selección de los interlocutores y formalización de las consultas realizadas por los funcionarios del Poder Ejecutivo
	Habilitar más instituciones universitarias para descentralizar la emisión de del Certificado de Tipificación de Importación Temporaria (CTIT).	Apoyarse en Art. 5 de la Resolución N° 285/2018 de la Secretaría de Emprendedores y de la Pequeña y Mediana Empresa. https://www.cacec.com.ar/uploads/medialibrary/ArchivosVarios/ARCHIVO_2_1539976582.pdf
	Reemplazar documentos físicos por informatizados evitando las presentaciones en forma personal y en papel	Revisar la Ley 22.415 (Código Aduanero) / Resoluciones DGA y AFIP / Ventanilla Única de Comercio Exterior
	Fortalecer capacidades del SENASA para evitar errores de procedimiento	Profundizar con los equipos técnicos del SERVICIO NACIONAL DE SANIDAD Y CALIDAD AGROALIMENTARIA (SENASA) el fortalecimiento de capacidades en temas específicos, sobre todo relacionados con INOCUIDAD y CALIDAD VEGETAL.

Eje	Propuesta	Caracterización propuesta
Regulatorio e institucional Zonas Francas	Trabajar en la redacción de un proyecto de ley federal consensuado con todas las provincias	Consolidar una mesa de trabajo en el marco del CFI para debatir los puntos fundamentales del texto normativo
	Desarrollar herramientas de financiamiento.	Realizar además un relevamiento de las opciones existentes
	Difundir los beneficios y facilidades de las zonas francas	Desarrollar una batería de herramientas soft que establezca una estrategia de difusión de los atractivos y facilidades que brindan las Zonas Francas..
Disponibilidad de contenedores	Desarrollar una base de datos on line de contenedores de impo y expo	A esta base de datos dinámica deberían adherirse las empresas que utiliza y/o transportan contenedores y les permitiría saber donde existen disponibles para utilizarlos con mayor facilidad



ESTRATEGIA LOGÍSTICA PARA LA REGIÓN CENTRO



CONSEJO FEDERAL
DE INVERSIONES



<https://cfi.org.ar/>



+54 11 4317 0700



San Martín 871 (1004)



logisticaregional@cfi.org.ar