



TRANSPORTE POR AGUA EN EL NORTE GRANDE

MÓDULO 2 “Diagnóstico componentes del sistema logístico”



CONSEJO FEDERAL
DE INVERSIONES

ACRONIMOS Y SIGLAS

SIGLA	DETALLE
AGP	Administración General de Puertos.
CARP	Comisión Administradora del Río de la Plata
CARU	Comisión Administradora del Río Uruguay
CIH	Comité Intergubernamental de la Hidrovía Paraná Paraguay
COMIP	Comisión Mixta Argentino-paraguaya del Río Paraná
ENCGVN	Ente Nacional de Control y Gestión de la Vía Navegable
HPP	Hidrovía Paraná Paraguay
INDEC	Instituto Nacional de Estadísticas y Censos
MAGYP	Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca.
OEDE	Observatorio de Empleo y Dinámica Empresaria
RPSG	<i>River Plate Shipping Guide</i> , publicación del Centro de Navegación Argentino con información concerniente al todo el sistema portuario y de navegación argentino.
SFN	Santa Fe al Norte. Refiere al Tramo de la HPP comprendido entre el Puerto de Santa Fe y Confluencia
SFO	Santa Fe Océano. Corresponde al Tramo de la HPP comprendido entre el Puerto de Santa Fe y el Océano Atlántico
SSPVNyMM	Subsecretaría de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante.

Contenido

1.	Introducción	6
2.	Caracterización General del Sistema de Transporte por AGua	6
3.	Caracterización de la Infraestructura	7
3.1	Vías Navegables.....	7
3.2	Puertos	13
3.3	Proyectos Identificados	19
3.3.1	Vías Navegables	19
3.3.2	Puertos.....	19
4.	Servicios de Transporte	30
4.1	Tipología de Tráficos.....	30
4.2	Tipos de Servicios y Modalidades de Contratación	30
4.3	Empresas, Empleo y Flota.....	31
5.	Marco Regulatorio e Institucional	32
5.1	Normativa	32
5.1.1	Vías Navegables	32
5.1.2	Puertos.....	33
5.1.3	Servicios de Transporte.....	33
5.2	Mapa Institucional.....	34
5.2.1	Vías Navegables	34
5.2.2	Sistema Portuario	35
5.2.3	Servicios de transporte	36
5.3	Procedimientos Documentales	37
6.	La Demanda de Infraestructura y de servicios de transporte.....	37
6.1	Movimientos portuarios	38
6.1.1	Tipologías de productos	42
6.2	Trafico vías navegables.....	43
6.2.1	Rio Paraguay y Rio Paraná Medio.....	43



6.2.2	Alto Paraná	45
7.	Principales Desafíos Identificados	46
7.1	Escasas profundidades naturales y costos de dragado que exceden a las capacidades financieras de los Puertos	46
7.2	Infraestructura portuaria ociosa	47
7.3	Multiplicidad de Proyectos Portuarios sin una perspectiva regional	48
7.4	Ausencia de iniciativas Privadas	48
7.5	Necesidad de mejorar accesos terrestres	48
7.6	Falta de Servicios de transporte por agua	49
7.7	Cambio climático	49
7.8	Bajos niveles de fiscalización y control	49
7.9	Ausencia de estadísticas de tráfico	50
7.10	Escasez de antecedentes y estudios específicos	50
8.	Reflexiones y Propuestas de Intervención de Política Pública	50
8.1	Estrategia Regional para la Nueva Concesión de la Vía Navegable	51
8.1.1	RUTAS DE NAVEGACIÓN	51
8.1.2	ACCESOS PORTUARIOS	52
8.2	Priorización de Proyectos Portuarios con una perspectiva regional	52
8.3	Mejora de Infraestructura y Equipamiento portuario	53
8.4	Generar condiciones para la oferta de Servicios de Transporte	53
8.5	Trabajar con Aduana en la Simplificación De Procedimientos Aduaneros En Tráficos De Cabotaje	54
8.6	Dotar de Capacidades Técnicas del ENCGVN	54
8.7	Avanzar en el trabajo bilateral con Paraguay	54
8.8	Desarrollar una agenda de trabajo internacional	55
8.9	Agenda de Adaptación al cambio climático.	55
8.10	Articulación Intermodal Con Perspectiva De Red	55
8.11	Incorporar tecnologías de información	55
8.12	Implementar un Sistema de Información de Tráfico	55
9.	ANEXOS	59



9.1	Ente Nacional de Control y Gestión de la Vía Navegable (ENCGVN)	59
9.2	Ejercicio teórico preliminar financiamiento dragado.....	59
9.3	Entrevistas Realizadas.....	61
9.4	Puertos Visitados.....	63
	Tabla Nº 1: Capacidad de las Vías Navegables Región Norte Grande.....	12
	Tabla Nº 2: Puertos Región Norte Grande, con capacidad para operar. Año 2022.....	18
	Tabla Nº 3: Síntesis Principales Características y Estado de los Proyectos Portuarios del Norte Grande. Año 2022.....	29
	Tabla Nº 4: Movimiento de carga portuaria del Norte Grande por puerto, según titularidad y uso Período 2016-2021.....	41
	Tabla Nº 5: Tráfico Fluvial en el Río Paraná Medio y el Río Paraguay, según tipo de tráfico, zona de origen y destino y rubro de producto. Período 2010-2016.....	44
	Tabla Nº 6. Síntesis Propuestas de Intervención, según dimensión, dificultad de Implementación y demanda de recursos asociada.....	56
	Tabla Nº 7. Síntesis Propuestas de Intervención, según dimensión, dificultad de Implementación y demanda de recursos asociada. (continuación).....	57
	Tabla Nº 8. Síntesis Propuestas de Intervención, según dimensión, dificultad de Implementación y demanda de recursos asociada. (continuación).....	58
	Tabla Nº 9: Volúmenes y Costos de Dragado. Estimación preliminar.....	60
	Gráfico Nº1: Esquema modalidad de prestación de servicios de transporte por agua.....	31
	Gráfico Nº2: Documentación requerida en operaciones de transporte por agua.....	37
	Gráfico Nº3: Movimiento de carga portuaria de Argentina según tipo de tráfico. Período 2014-2021.....	39
	Gráfico Nº 4: Movimiento de carga portuaria del Norte Grande según tipo de tráfico. Período 2014-2021.....	40
	Gráfico Nº5: Tipología de carga portuaria del Norte Grande. Período 2014-2018.....	42
	Gráfico Nº6: Flujos de Carga que atraviesa Esclusas de Yacyretá. Año 2021.....	46
	Mapa Nº 1: Sistema Portuario Argentino.....	8
	Mapa Nº 2: Hidrovía Paraná-Paraguay.....	9
	Mapa Nº 3: Red de Infraestructura Navegable del Norte Grande.....	11
	Mapa Nº 4: Red de Infraestructura Portuaria argentina.....	14
	Mapa Nº 5: Puertos Región Norte Grande, operativos, no operativos y proyectos. Año 2022.....	16
	Mapa Nº 6: Proyectos Portuarios Norte Grande.....	20
	Mapa Nº 7: Principales Flujos de Carga 2010-2016.....	45

1. INTRODUCCIÓN

Este trabajo forma parte del Módulo “Diagnóstico de Componentes del Sistema Logístico” del proyecto Estrategia Logística para el Norte Grande y se focaliza en el modo de transporte fluvio-marítimo.

En este marco, tiene como propósito realizar una caracterización del sistema de transporte por agua de cargas en la Región Norte Grande (NG); identificar los principales problemas y desafíos que enfrentan cada uno de sus componentes; sugerir intervenciones de política pública necesarias para mejorar el desempeño del sistema y contribuir con ello a la mejora de la competitividad de las cargas de la región y plantear elementos para la discusión de una estrategia regional.

Para la consecución de estos objetivos, se han revisado antecedentes y planes provinciales en materia de puertos y transporte por agua y se han relevado y sistematizado tanto fuentes estadísticas, como información secundaria y normativa. Además, se realizaron visitas a puertos operativos y proyectos portuarios en la región y se mantuvieron numerosas entrevistas a informantes clave, tales como: funcionarios provinciales relacionados con la operatoria de Puertos y Vías Navegables en las provincias del NG; funcionarios del sector público nacional; transportistas fluvio-marítimos y cargadores, exportadores e importadores, que evalúan alternativas modales para transportar sus cargas.

En la próxima sección de este documento se realiza una breve caracterización general del sistema de transporte de mercancías por la vía acuática, para luego en las siguientes, abordar cada uno de sus componentes, esto es: infraestructura en la sección 3; oferta de servicios en la 4 y el marco regulatorio en la 5. En la sección 6 se analiza la demanda de infraestructura y servicios de transporte. Luego, sobre esta base, en la sección 7 se sintetizan los desafíos identificados, para luego en la última sección presentar reflexiones y propuestas de intervención de política pública.

2. CARACTERIZACIÓN GENERAL DEL SISTEMA DE TRANSPORTE POR AGUA

El transporte de mercancías por agua – fluvial o marítimo- articula tres grandes componentes que intervienen en toda la operación:

1. **Infraestructura navegable y portuaria:** las vías navegables constituyen la red en la cual es posible el desplazamiento de embarcaciones comerciales de gran porte, ya sea mediante condiciones naturales o artificiales. Las **terminales portuarias** funcionan principalmente como nodos de transferencia intermodal de las cargas, aunque también concentran una multiplicidad de operaciones conexas que en muchos casos incluyen actividades productivas o

de agregación de valor a ciertas mercancías. Tal es el caso de las terminales de *crushing* de granos o la refinación de hidrocarburos, por citar dos ejemplos.

2. **Servicios de transporte.** Aquí se incluyen a las embarcaciones, es decir, el material de transporte a través de las cuales se realiza el traslado de pasajeros y/o mercancías o las naves de menor tamaño empleadas en los servicios conexos. Asimismo, comprende a las empresas y trabajadores que prestan esos servicios, siendo particularmente relevantes para este análisis las navieras y agentes marítimos que típicamente venden los servicios de flete de cabotaje o internacional.
3. **El marco regulatorio e institucional.** De forma similar al transporte aéreo, el transporte por agua es objeto de una multiplicidad de normas que regulan sobre la seguridad en la navegación; las condiciones fiscales y laborales necesarias para la prestación de los servicios (de flete, portuarios y conexos); aspectos ambientales; condiciones para la captación o reserva de cargas, entre otros. Dichas normas son principalmente de jurisdicción nacional, pero tienen gran peso aquellas que corresponden a legislación o acuerdos internacionales, de manera que sobre esta materia tienen competencia ámbitos institucionales de diversos niveles jurisdiccionales.

Este documento aborda cada uno de los componentes mencionados, junto a la carga transportada, focalizando en las características que adopta el sistema fluvial en la Región Norte Grande, con el propósito ulterior de identificar desafíos, potencialidades e iniciativas de política pública, pero procurando atender su inscripción en el sistema de transporte por agua nacional, regional e internacional.

3. CARACTERIZACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA

3.1 VÍAS NAVEGABLES

La geografía argentina se caracteriza por la extensión de su frente marítimo 4.725 km¹ y por contar, además, con un sistema de navegación fluvial de 2.480 km², configurado por los Ríos Paraguay, Paraná, De la Plata y Uruguay. Gran parte de ese sistema forma parte de la Región Norte Grande.

Es importante señalar que no obstante su extensión, las condiciones naturales de los ríos mencionados imponen ciertas restricciones a la navegación comercial, para la cual es necesario realizar trabajos de dragado que permitan aumentar las profundidades naturales, ampliar o rectificar curvas para permitir giros, ampliar de puntos que

¹ Para más información puede consultarse el siguiente link:
<https://www.pampazul.gob.ar/iniciativa/fundamentos/>

² Longitud estimada a partir de datos publicados por AGP, COMIP y CARU.

habilitan el cruce de embarcaciones, instalar zonas de espera y fondeo, entre otras intervenciones indispensables para la seguridad en la navegación.

Mapa N° 1: Sistema Portuario Argentino



FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA EN BASE A SSPVNYMM Y UPE HIDROVÍA FEDERAL

La región Norte Grande está atravesada por la Hidrovía Paraná-Paraguay (HPP) que se extiende desde Puerto Cáceres (Brasil) hasta Nueva Palmira (Uruguay), abarcando cinco países (Brasil, Bolivia, Paraguay, Argentina y Uruguay), aunque la mayor parte de la navegación se realiza fundamentalmente en territorio argentino. Como su nombre

lo indica, comprende a los Ríos Paraguay y Paraná en sus distintos afluentes, pero no incluye al Río de la Plata³.

Mapa N° 2: Hidrovía Paraná-Paraguay



FUENTE: CÁMARA ARGENTINA DE ACTIVIDADES DE AMARRADEROS DE BARCAZAS Y ANEXOS.

³ La Hidrovía comprende los Ríos Paraguay y Paraná, incluyendo los diferentes brazos de desembocadura de este último, desde Cáceres en la República Federativa del Brasil hasta Nueva Palmira en la República Oriental del Uruguay y el Canal Tamengo, afluente del Río Paraguay, compartido por la República de Bolivia y la República Federativa del Brasil. (Art.2 Acuerdo de Transporte Fluvial por la HPP) <http://hidrovia.org/userfiles/acuerdo-de-transporte-fluvial-por-la-hpp.pdf>

Por fuera de la HPP, pero dentro del Norte Grande, se encuentran el Río Uruguay, Bermejo y Pilcomayo⁴. De este modo y de forma esquemática pueden distinguirse cuatro zonas hídricas:

1. **Río Paraguay (390 KM):** nace en la Chapada de Parecís (Brasil) y, tras recorrer 2.550 km, desemboca en el río Paraná, a la altura de la ciudad de Resistencia (Argentina)⁵, donde tiene lugar su confluencia con el Río Paraná. Es una de las rutas más importantes de navegación del Mercosur y es objeto del Tratado de la Hidrovía Paraná-Paraguay (HPP), pero se encuentra fuera del tramo concesionado por Argentina para el dragado y balizamiento de la vía navegable troncal. Se retomará esta cuestión luego.
2. **Alto Paraná (672 KM).** Comprende el tramo del Río Paraná desde su nacimiento en Brasil (de la confluencia de los ríos Grande y Paranaíba) hasta la Confluencia con el Río Paraguay. En su extensión de 1550 km, la navegación está limitada por la represa de Itaipú, pero luego es posible con 8 pies de calado, atravesando esclusas en Yacyretá. Este tramo tampoco forma parte de la ruta concesionada. El tramo entre Confluencia y Posadas tiene 338 km, adicionándose otros 344 km hasta Itaipú /Puerto Iguazú.
3. **Río Paraná Medio (440 KM):** aguas debajo de Confluencia hasta la progresiva km 800 (límite Corrientes y Entre Ríos), forma parte de la Concesión de la Vía Navegable Troncal desde la modificación en 2009 del contrato original de 1995. Es posible la navegación mediante trabajos de dragado en ciertos pasos y balizamiento, con un calado asegurado de hasta 10 pies.
4. **Alto Río Uruguay:** El Río Uruguay nace en Sierra Geral (Brasil) y desemboca en el Río de la Plata luego de recorrer casi 1.800 km. Sin embargo, la navegación se encuentra acotada a ciertos tramos. En el río Uruguay inferior (entre el Río de la Plata y Concepción del Uruguay, Entre Ríos) se concentran los flujos comerciales en embarcaciones de gran porte, con un calado navegable hasta 25 pies. Al norte, es posible la navegación hasta la represa de Salgo grande donde se interrumpe.
Aguas arriba de la represa, entre las ciudades de São Borja y Uruguaiana (Brasil) es posible navegar con bajo calado.⁶⁷

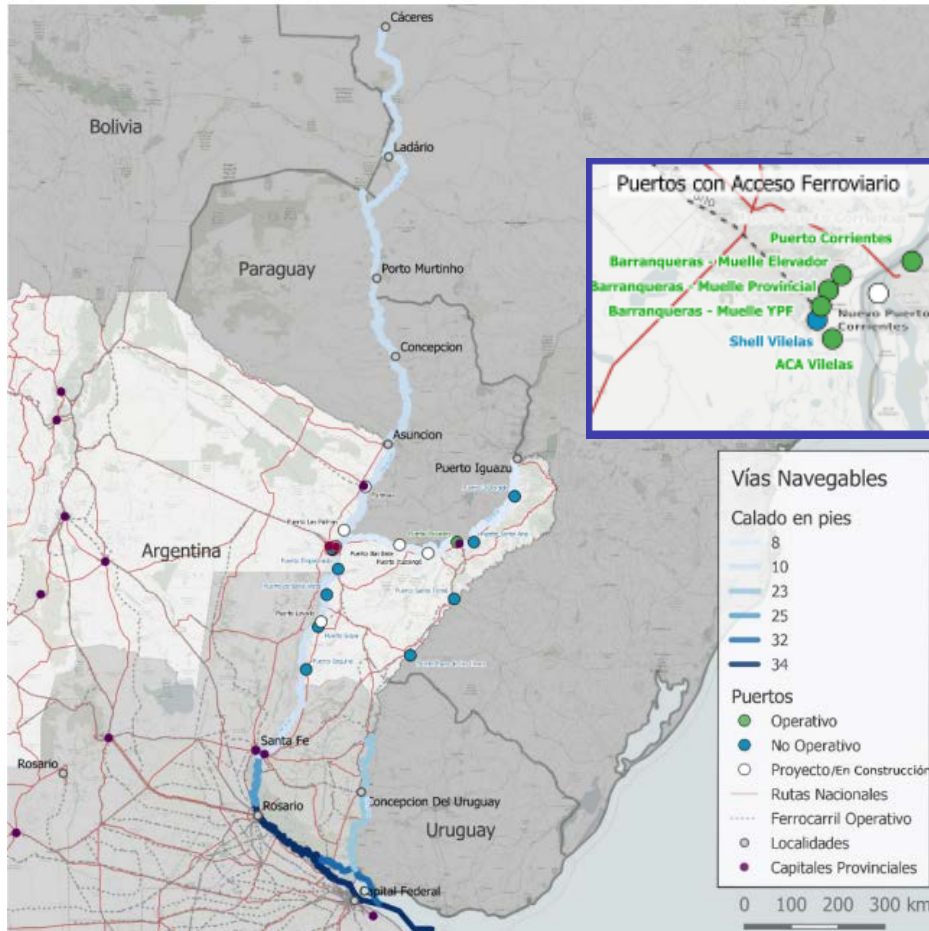
⁴ Río Pilcomayo nace en la cordillera de los Frailes en Bolivia y es uno de los principales afluentes del Río Paraguay. No es navegable y junto con el Bermejo, es uno de los mayores responsables de la sedimentación en las aguas del Río Paraná y del Río de la Plata <https://cicplata.org/es/noticias/la-problematika-de-la-cuenca-del-pilcomayo/>

⁵ <https://cicplata.org/es/subcuencas/>

⁶ https://www.saltogrande.org/rio_uruguay.php#:~:text=La%20mayor%20parte%20de%20la,Salto%20Chico%20interrumpe%20la%20navegaci%C3%B3n.

⁷ Existen estudios que estudiaron la navegación con convoyes en distintos tramos. https://www.saltogrande.org/pdf/Desarrollo_regional_y_mejora_de_la_navegabilidad_del_rio_uruguay.pdf

Mapa N° 3: Red de Infraestructura Navegable del Norte Grande.



FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA EN BASE A SSPVNYMM; UPE HIDROVÍA FEDERAL, ADIF E INFORMACIÓN PROVISTA POR LAS PROVINCIAS DEL NORTE GRANDE.

Tabla N° 1: Capacidad de las Vías Navegables Región Norte Grande

Vía Navegable	Subtramo	Profundidades mínimas a mantener		Administración / Concesión	Tamaño Convoyes Admitidos
		<i>Metros</i>	<i>Pies</i>		
Rio Paraguay	Entre Confluencia y Asunción / Clorinda	3,048	10	No Concesionado	5 x 4 (formaciones para el tipo Mississippi ⁸)
Rio Paraná Medio	Entre Confluencia y Santa Fe.	3,048	10	AGP. Reciente implementación de Peaje.	6 x 7 (formaciones para el tipo Mississippi)
Rio Alto Paraná	Entre Confluencia y Puerto Iguazú.	2,44	8	No Concesionado / COMIP	3 x 3 El Alto Paraná se encuentra limitado a 37,5 metros de manga y 180 de eslora. El cruce por la esclusa de Yacyretá requiere partir la formación para trenes de más de 6 barcazas, ya que el ancho máximo es de 27 metros y de 236 el largo.
Alto Rio Uruguay	Desde Brasil hasta Salto Grande (represa)	Nc	Nc	CARU	

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA EN BASE A SSPVNYMM, RPSG, CIH, AGP, CARU, CARP Y PNA.

⁸ Barcaza Tipo Mississippi: 60 metros de eslora y 10,7 metros de manga

En síntesis, el Norte Grande cuenta con numerosos ríos aunque no todos sus tramos son navegables con embarcaciones comerciales. Aquellos que sí lo son admiten tráfico exclusivo de barcasas o buques de bajo porte, con profundidades que no superan los 10 pies navegables. Para ello se requieren trabajos de dragado en pasos y ciertos tramos, pero la intervención más importante corresponde al balizamiento para aportar seguridad a la navegación frente a condiciones muy cambiantes.

3.2 PUERTOS

La actual configuración del complejo portuario argentino es en gran medida el resultado del proceso de desregulación y descentralización de la actividad portuaria consolidado en la década del noventa, a partir de la sanción de la Ley de Actividades Portuarias N°24.093 en el año 1992. Dicha Ley y su decreto reglamentario fijaron las condiciones para la habilitación, administración y operación de los puertos estatales y privados existentes o a crearse en el territorio nacional.

De acuerdo con esta norma los puertos se clasifican según tres criterios: titularidad, uso y destino.

- **La titularidad del inmueble:** puede ser Particular (de los particulares); Nacional, Provincial o Municipal cuando es Estatal⁹.
- **El uso del puerto:** puede ser de uso público, esto es, que presta el servicio portuario a cualquiera que lo requiera; o de uso privado, es decir, que brindan dichos servicios exclusivamente para sí o a terceros con los que estén vinculados contractualmente¹⁰.
- **El destino de la explotación:** los puertos pueden ser comerciales (prestan servicios a buques y cargas cobrando por ello); industriales (se operan cargas que fueron objeto de un proceso industrial en el puerto) y recreativos (deportivos, turísticos, científicos).

Actualmente Argentina cuenta con más de 100 complejos portuarios distribuidos en todo el país, considerando tanto las vías navegables fluviales interiores, como el litoral marítimo sobre el océano Atlántico.

Pueden distinguirse 5 subsistemas en función de la vía navegable en la que se sitúan y el tipo de carga predominante:

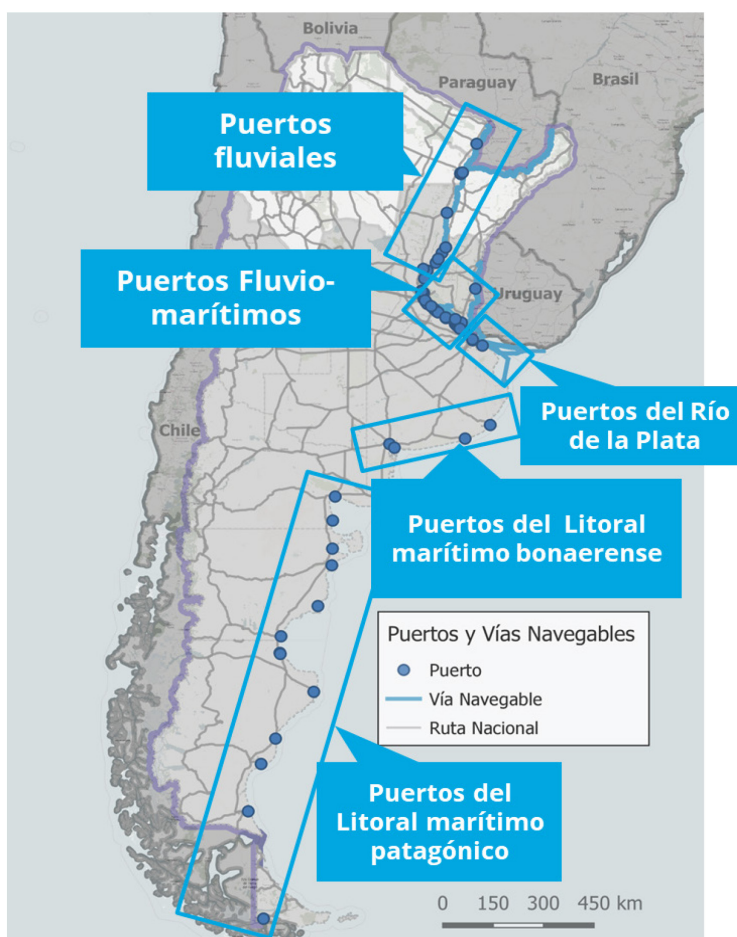
1. **Puertos Fluviales del Río Paraná y Paraguay,** localizados entre Clorinda/Asunción y Santa Fe, ofrecen instalaciones para movilizar cargas de todo tipo en embarcaciones de bajo porte.

⁹ Estos últimos son a los que habitualmente se los llama "Puertos públicos".

¹⁰ Por lo tanto, pueden encontrarse puertos que sean de titularidad particular (mal llamado puerto privado) pero de uso público. Tal es el caso, por ejemplo, de la Terminal Zárate de la Provincia de Buenos Aires. No hay ejemplos de este tipo en el Norte Grande.

2. **Puertos Fluvio-marítimos del Río Paraná** (al sur de Santa Fe) y del Río Uruguay (al sur de Salto Grande), focalizados en graneles sólidos y líquidos de origen agrícola, aunque también minerales y combustibles y, en menor medida, contenedores.
3. **Puertos del Río de la Plata.** En ellos se concentra el mayor volumen de carga contenerizada del país y forman parte de los itinerarios de cargas regulares de las principales navieras multinacionales.
4. **Puertos del Litoral Marítimo Bonaerense.** Predominan instalaciones multipropósito que atienden todo tipo de cargas. Se destacan por ofrecer las mayores profundidades del sistema para graneles y contenedores.
5. **Puertos de Litoral marítimo patagónico.** Esta zona es el principal origen de petróleo que se distribuye a todo el país. Además, hay terminales dedicadas a productos pesqueros, frutas y minerales.

Mapa N° 4: Red de Infraestructura Portuaria argentina



FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA EN BASE A SSPVNYMM, ANUARIO PORTUARIO GLOBAL PORTS Y CNRT.

No existen estimaciones oficiales de la capacidad portuaria total, pero puede mencionarse que los volúmenes máximos operados con la infraestructura existente superaron los 2 millones de TEUS¹¹ y los 180 millones de toneladas de carga no contenerizada en 2013.

Del total de puertos que conforma el sistema argentino, se identifican 28 de titularidad nacional o provincial, perteneciendo el resto a particulares. Los puertos de titularidad estatal, además, presentan modelos administrativos diversos. En algunos casos son administrados por consorcios o entes de gestión, en otros, directamente por autoridades provinciales.

Cabe aclarar que en muchos de los puertos de titularidad provincial existen terminales concesionadas a empresas privadas.

Específicamente en la región Norte Grande pueden contabilizarse más de 20 puertos entre operativos y no operativos. En la actualidad se verifican 6 puertos con capacidad de operar, tras el reciente cierre de Shell en Vilelas, y 6 en etapa de proyecto, algunos incluso en ejecución.

Las terminales ya instaladas en la región, con capacidad para operar, ofrecen infraestructura y equipamiento para casi todo tipo de cargas: graneles sólidos agrícolas; graneles líquidos (combustibles); contenedores y carga general.

Si bien en la región existen numerosos espacios destinados a la operatoria de puertos comerciales que son eje de este trabajo, solo siete de ellos registran movimientos en los últimos diez años. Se identifican otros quince puertos no operativos o en etapa de proyecto.

Además, las condiciones climáticas registradas en los últimos dos años han afectado significativamente a la actividad portuaria por lo que, como se verá a continuación, a pesar de contar con las instalaciones y el equipamiento necesario para operar, no se han movilizad o cargas en la región.

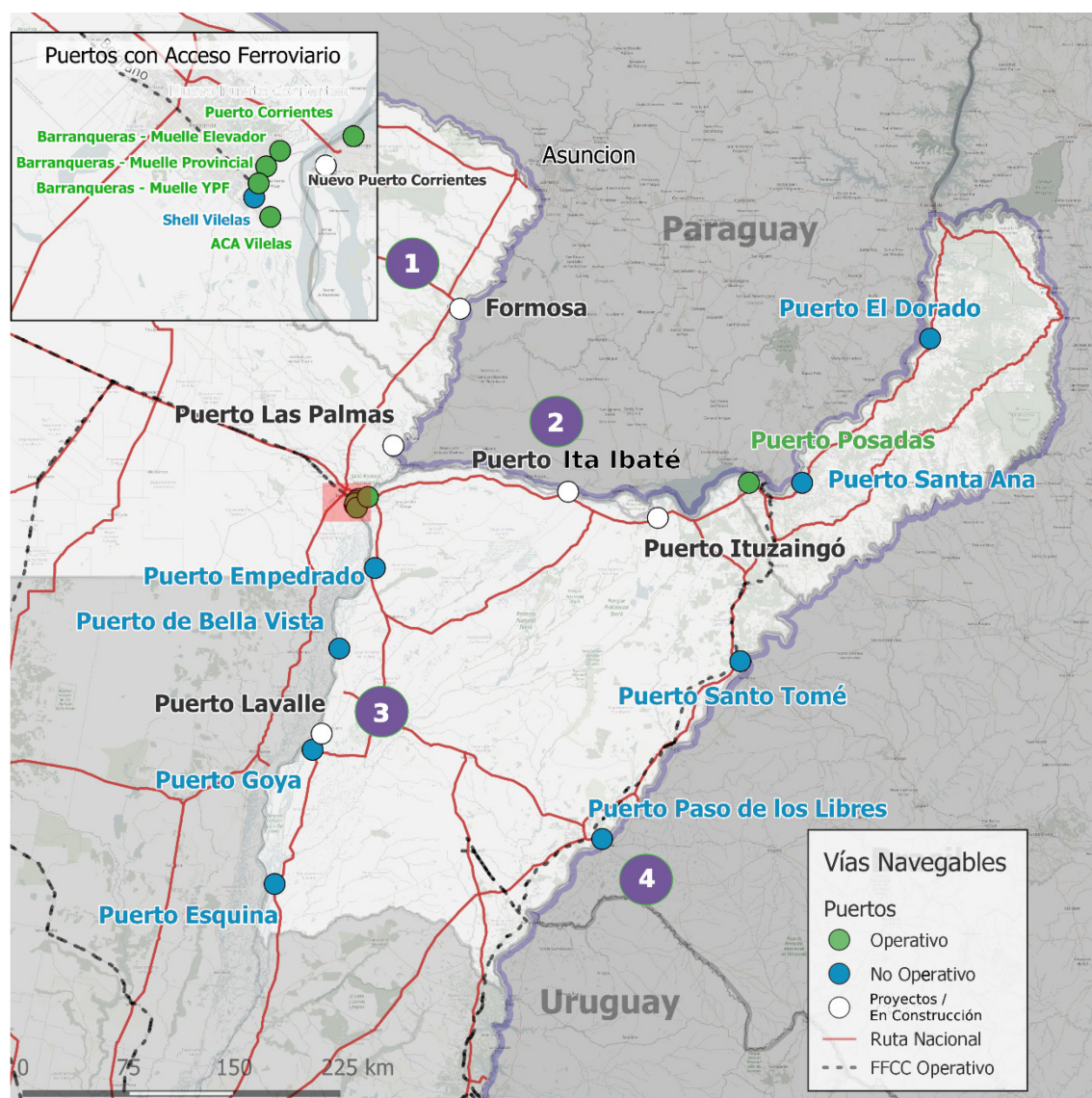
Hasta 1992 la Administración General de Puertos Sociedad del Estado (AGP SE) era el organismo nacional encargado de la explotación, administración y mantenimiento de los puertos de todo el país. A partir de la descentralización del sistema portuario derivada de la Ley de Actividades Portuarias 24.093, se realizó el traspaso de dominio de los puertos a la órbita subnacional y cada provincia debía establecer la modalidad de gestión que pondría en marcha para cada uno de sus puertos.

En este proceso cada provincia adoptó una tipología particular para sus puertos de titularidad provincial. En algunos casos se crearon figuras bajo la forma de Entes Públicos no estatales (Chaco y Misiones), en otros la administración se encuentra dentro de la estructura organizativa del gobierno de la provincia (Corrientes y Chaco).

¹¹ Twenty feet Equivalent Unit (TEU), unidad equivalente a un contenedor de 20 pies.

En la región hay sólo un puerto de titularidad particular para uso privado, perteneciente a ACA en Vilelas, Chaco. Hasta 2020 se encontraban dos más en la misma provincia: Cargill y Shell, pero ambos dejaron de operar y desmantelaron la infraestructura.

Mapa N° 5: Puertos Región Norte Grande, operativos, no operativos y proyectos. Año 2022.



FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA EN BASE A SSPVNYMM E INFORMACIÓN APORTADA POR LAS PROVINCIAS.

Esquemáticamente y en función de la vía fluvial en la que se sitúa cada uno de ellos, pueden agruparse en cuatro grupos:



1. **Puertos del Río Paraguay:** Formosa y Las Palmas (Chaco). Se emplazan dentro de la HPP, pero al norte de Confluencia entre los ríos Paraná y Paraguay, fuera del tramo argentino concesionado.
2. **Puertos del Alto Paraná.** Este tramo tampoco forma parte de la ruta concesionada. No hay puertos argentinos operativos, pero sí varios proyectos. Es posible navegar con 8/10 pies de calado a través de esclusas en Yacyretá (aunque requiere dividir los convoyes) que permiten el acceso a los puertos de Posadas y Santa Ana. Aguas abajo se encuentra el puerto de Ituzaingó que está en construcción y el de Itá Ibaté, que tiene proyecto ejecutivo y se detuvo su construcción.
3. **Puertos del Río Paraná Medio.** Este tramo que forma parte de la ruta concesionada comprende a Barranqueras y Vilelas en Chaco (aunque no están en la traza principal sino en el Riacho Barranqueras) y a la mayor parte de los puertos de la provincia Corrientes pero que no se encuentran activos (Empedrado, Bella Vista, Goya, Lavalle y Esquina). Se destaca el Puerto Lavalle que cuenta con proyecto ejecutivo elaborado por la provincia. El puerto actual de Corrientes se encuentra activo. Se tiene proyecto, de un nuevo puerto de Corrientes (próximo a localidad de El Sombrero). Una vez construido, este último se dejará sin efecto el actual.
4. **Puertos del Río Uruguay:** corresponde estrictamente al Alto Río Uruguay donde la navegación comercial está interrumpida por la represa de Salto Grande. La SSPVNYMM registra dos puertos no operativos en Santo Tomé y Paso de los Libres.

Tabla N° 2: Puertos Región Norte Grande, con capacidad para operar. Año 2022.

Provincia	Formosa	Chaco				Corrientes
Puerto	Puerto Formosa	Barranqueras - Muelle Elevador	Barranqueras - Muelle Provincial	Barranqueras - Muelle YPF	ACA Vilelas	Puerto Corrientes
Situación Actual (Año 2022)	Con capacidad para operar	Con capacidad para operar	Con capacidad para operar	Con capacidad para operar	Con capacidad para operar	Con capacidad para operar
Tipología de Carga	Multipropósito	Graneles Agrícolas	Multipropósito	Combustibles	Graneles Agrícolas	Contenedores
Clasificación	Comercial	Comercial	Comercial	Industrial	Comercial	Comercial
Según su uso	Público	Público	Público	Público	Privado	Público
Terminal	Formosa	Fiduciaria Del Norte SA	Barranqueras	Barranqueras	Vilelas	Corrientes
Muelle	Muelle Carga General	Muelle Granelero	Muelle Carga General A Granel Y Contenedores	Muelle Combustibles	Muelle Granelero	Muelle Carga General
Sistema de Muelle	Plataforma Corrida	Plataforma Central	Plataforma Corrida	Dolphins	Dolphins	Plataforma Corrida
Metros Lineales de Atraque	232	sd	800	125	90	350
Eslora Máxima (En Metros)		sd	150	120	60	sd
Calado Máximo (En Metros)	2	3	3	3	3	6
Grúas Portuarias	No Posee	No Posee	9	No Posee	No Posee	
Facilidades Portuarias	Elevador De Granos + Silos	Depósito	Depósito	Depósito	Silos	Almacén A Cielo Abierto; Galpones + Enchufes
Acceso Ferroviario Operativo	No Posee	SI	No Posee	No Posee	No Posee	No Posee

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA EN BASE A SSPVNYMM E INFORMACIÓN APORTADA POR LAS PROVINCIAS DEL NORTE GRANDE.

3.3 PROYECTOS IDENTIFICADOS

3.3.1 Vías Navegables

Dado que el esquema regulatorio e institucional se aborda en la siguiente sección, conviene adelantar que las rutas navegables en Argentina, con excepción de las obras de dragado en los accesos portuarios que son responsabilidad de los puertos, se encuentran bajo jurisdicción del Poder Ejecutivo Nacional. En ese sentido los proyectos de intervención de todo tipo (obras, regulaciones, investigaciones, etc.) asociados a las vías navegables troncales, exceden las capacidades provinciales a la vez que en muchos casos son objeto, incluso, de negociaciones internacionales.

Se resumen a continuación las acciones identificadas en las tres regiones hídricas navegables del Norte Grande, todas las cuales quedan enmarcadas en la agenda de trabajo del Ente Nacional de Control y Gestión de la Vía Navegable (ENCGVN) y en las negociaciones bilaterales entre Argentina y Paraguay.

1. Río Paraguay: Tramo Confluencia – Asunción

Como ha sido dicho ya, hasta el momento, este tramo no forma parte de la concesión de la vía navegable troncal del país. Recientemente, la AGP ha instalado hidrómetros y lo ha incorporado al Sistema de Monitoreo (SiMon). También informó que comenzó con relevamientos batimétricos. Hasta ahora no se identifican proyectos concretos de dragado y/o señalización.

Por su parte, el Estado Paraguayo sí tiene proyectos de dragado para este tramo, tanto públicos como de iniciativas privadas. Para su implementación ha solicitado permiso al gobierno argentino. Según informaron referentes de dicho país, el proyecto es por tres años e incluye señalización por 90 días.

2. Río Alto Paraná: Tramo Posadas - Confluencia

Tampoco se identifican proyectos de dragado por parte de Argentina. Nuevamente, se trata de aguas compartidas, pero en tanto que es el principal usuario, Paraguay e incluso las terminales localizadas sobre el río son las que financian las intervenciones necesarias en pasos críticos a instancias de la COMIP.

3. Río Paraná Medio: Tramo Confluencia – Santa Fe

Recientemente se ha implementado un peaje por el dragado y balizamiento de la vía navegable a cargo de AGP, lo que supone que se asegurarán las condiciones de navegación en este tramo. No se incluye, por el momento, al Riacho Barranqueras en Chaco, que solicita su inclusión como vía alternativa a la troncal.

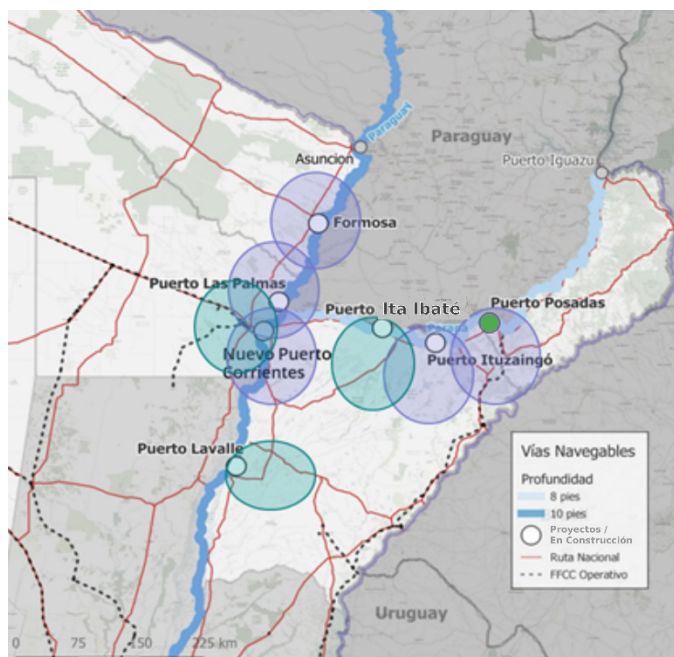
3.3.2 Puertos

A partir del trabajo de campo realizado en la región, se identificaron una serie de proyectos portuarios impulsados en todos los casos por los gobiernos provinciales. No se detectaron proyectos portuarios de titularidad particular.

- Reparación Puerto Formosa (Contenedores)
- Nuevo Puerto Las Palmas – Chaco (Multipropósito)
- Modernización Puerto Barranqueras – Muelle Fiscal
- Nuevo Puerto Corrientes (Contenedores)
- Puerto Ituzaingó (Multipropósito, incl. Contenedores)
- Puerto Ita Ibaté (Graneles)
- Puerto Lavalle (Multipropósito)
- Nuevo Puerto Posadas (Contenedores)

Las iniciativas combinan la refuncionalización o ampliación de puertos existentes, así como la radicación de nuevos. Seguidamente se presentan los aspectos principales cada uno de ellos.

Mapa N° 6: Proyectos Portuarios y en Construcción del Norte Grande



- Hinterland Contenedores
- Hinterland Graneles

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.

3.3.2.1 Proyecto Puerto Formosa – Río Paraguay

- **Tipo de Cargas:** Contenedores y carbón.
- **Administración:** Dirección Provincial de Puertos.
- **Vía Navegable:** Margen derecha del Río Paraguay (km 1444).
- **Acceso Náutico:** 1 km de la ruta troncal
- **Acceso Vial:** Desde el oeste por R.N. 81 y desde el norte y el sur por R.N. 11.
- **Transporte Ferroviario:** No dispone de acceso operativo. A la ciudad de Formosa se accede desde el oeste por el ferrocarril Belgrano.
- **Proyecto:** Reconstrucción de muelle.
- **Estado:** En ejecución

Imagen N° 1: Localización Puerto de Formosa



FUENTE: GOOGLMAPS

3.3.2.2 Nuevo Puerto Las Palmas – Río Paraguay

- **Tipo de Cargas:** Contenedores (Etapa 1) Graneles (Etapa2)
- **Administración:** Administración Portuaria Puerto Las Palmas.
- **Vía Navegable:** Río Paraguay
- **Acceso Náutico:** 8 km del Río Paraguay

- **Acceso Vial:** RN 11 y RP 1 y RP 56
- **Transporte Ferroviario:** No dispone
- **Proyecto:** Construcción Nuevo Puerto
- **Estado:** En ejecución

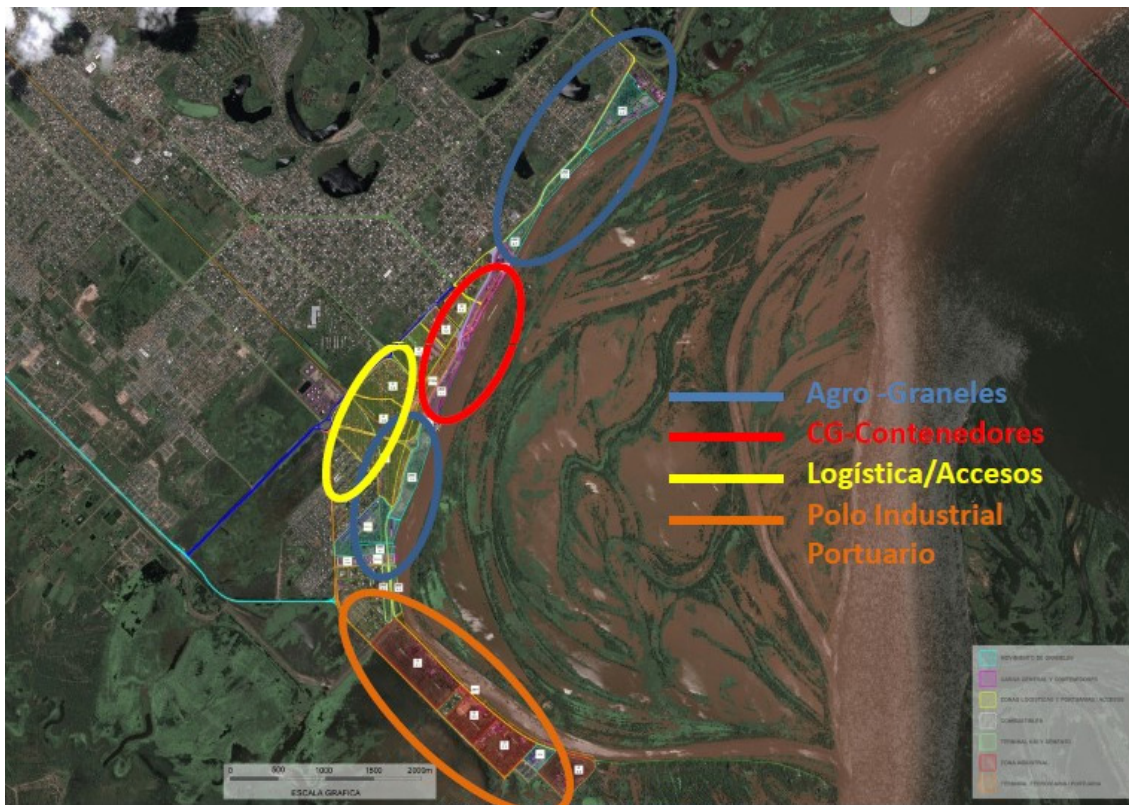
Imagen N° 2: Plataforma Puerto Las Palmas



FUENTE: ADMINISTRACIÓN PUERTO LAS PALMAS.

3.3.2.3 Modernización Puerto Barranqueras – Muelle Fiscal – Riacho Barranqueras

Imagen N° 3: Complejo portuario Barranqueras



FUENTE: INFORMACIÓN APORTADA POR LA PROVINCIA.

3.3.2.4 Nuevo Puerto Corrientes – Río Paraná Medio

El actual puerto se encuentra encerrado por la Ciudad capital de la provincia. El proyecto existente tiene por objetivo su relocalización al sur.

- **Tipo de Cargas:** Contenedores
- **Administración:** Dirección de Transporte Fluvial y Puertos
- **Vía Navegable:** Margen izquierda Río Paraná (km 1.175)
- **Acceso Náutico:** Sin datos
- **Acceso Vial:** Ruta 12
- **Transporte Ferroviario:** No dispone.
- **Proyecto:** Construcción Nuevo Puerto a 25 km del actual
- **Estado:** Proyecto Ejecutivo

Imagen N° 4: Localización Nuevo Puerto de Corrientes



FUENTE: INFORMACIÓN APORTADA POR LA PROVINCIA.

3.3.2.5 Nuevo Puerto Itzaingó – Río Alto Paraná

- **Tipo de Cargas:** Contenedores
- **Administración:** Dirección de Transporte Fluvial y Puertos
- **Vía Navegable:** Margen izquierda Río Paraná (km1.436)
- **Acceso Náutico:** Sin datos
- **Acceso Vial:** Ruta 12
- **Transporte Ferroviario:** No dispone
- **Proyecto:** Construcción Nuevo Puerto
- **Estado:** En ejecución. Avance 65%.

Imagen N° 5: Obra en construcción Nuevo Puerto de Itzaingó



FUENTE: INFORMACIÓN APORTADA POR LA PROVINCIA.

3.3.2.6 Nuevo Puerto Ita Ibaté – Río Alto Paraná

- **Tipo de Cargas:** Graneles
- **Administración:** Dirección de Transporte Fluvial y Puertos
- **Vía Navegable:** Margen izquierda Río Paraná (km1.378)
- **Acceso Náutico:** Sin datos
- **Acceso Vial:** Ruta 12
- **Transporte Ferroviario:** No dispone.
- **Proyecto:** Construcción Nuevo Puerto
- **Estado:** Proyecto Ejecutivo

Imagen N° 6: Localización Nuevo Puerto de Ita Ibaté



FUENTE: INFORMACIÓN APORTADA POR LA PROVINCIA.

3.3.2.7 *Nuevo Puerto Lavalle – Río Paraná*

- **Tipo de Cargas:** Graneles
- **Administración:** Dirección de Transporte Fluvial y Puertos
- **Vía Navegable:** Margen izquierda Río Paraná (km 990)
- **Acceso Náutico:** Sin datos
- **Acceso Vial:** Ruta 12
- **Transporte Ferroviario:** No dispone
- **Proyecto:** Construcción Nuevo Puerto
- **Estado:** Proyecto Ejecutivo

Imagen N° 7: Terreno Nuevo Puerto de Lavalle



FUENTE: INFORMACIÓN APORTADA POR LA PROVINCIA.

3.3.2.8 *Nuevo Puerto Posadas – Río Alto Paraná*

- **Tipo de Cargas:** Contenedores
- **Administración:** Administración Portuaria Posadas Santa Ana
- **Vía Navegable:** Margen izquierda Río Paraná (Alto Paraná)
- **Acceso Náutico:** No
- **Acceso Vial:** Ruta 1N
- **Transporte Ferroviario:** No dispone. FC Urquiza hasta Garupá
- **Proyecto:** Construcción Nuevo Puerto, prestación de servicio de transporte fluvial.
- **Estado:** Finalizado. En operación.

Imagen N° 8: Render Nuevo puerto de Posadas (ya operativo)



FUENTE: INFORMACIÓN APORTADA POR LA PROVINCIA.

Tabla N° 3: Síntesis Principales Características y Estado de los Proyectos Portuarios del Norte Grande. Año 2022.

Provincia	Puerto	Tipología de Cargas	Administración	Vía Navegable	Estado Actual de Operatividad	Proyecto Ejecutivo	Inicio de Obras
Chaco	Las Palmas	Contenedores	Provincial	Paraguay	En construcción, no operativo	Si	Sí
Corrientes	Nuevo Puerto Corrientes	Contenedores	Provincial	Paraná Medio	No operativo	Si	Sí
Corrientes	Puerto Ituzaingó	Contenedores	Provincial	Alto Paraná	En construcción, no operativo	Si	Sí
Formosa	Formosa	Contenedores	Provincial	Paraguay	Operativo, en recuperación y ampliación	sd	Sí
Corrientes	Puerto Lavalle	Graneles Sólidos	Provincial	Paraná Medio	No operativo	Si	Suspendidas
Corrientes	Puerto Ita Ibaté	Graneles Sólidos	Provincial	Alto Paraná	No operativo	Si	Suspendidas
Chaco	Barranqueras - Muelle Provincial	Graneles Sólidos	Provincial	Riacho Barranqueras	Operativo, obras de dragado	Sí	Sí

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA EN BASE A INFORMACIÓN APORTADA POR LAS PROVINCIAS Y RELEVAMIENTO EN SITIOS WEB.

4. SERVICIOS DE TRANSPORTE

4.1 TIPOLOGÍA DE TRÁFICOS

A partir de la configuración y las prestaciones que ofrece el sistema de navegación se utilizan distintas tipologías de embarcaciones según el tráfico. Los convoyes de barcasas son empleadas en los tráficos fluviales, siendo solo algunas tipologías muy específicas las que pueden salir al Río de la Plata o incluso en el mar. En el Alto Paraná y el Río Paraguay navegan únicamente barcasas traccionadas por remolcadores o empujes o buques fluviales de bajo porte.

En el Río Uruguay y en el Río Paraná desde Santa Fe hasta el océano los servicios son prestados por embarcaciones fluvio-marítimas, con motores de mayor tracción y con combustible marítimo.

Existen embarcaciones de mayor porte que por sus dimensiones –no sólo calado, sino más fundamentalmente eslora y manga – no pueden desplazarse en ninguna de las vías fluviales argentinas y utilizan únicamente puertos situados en la costa marítima.

La infraestructura de la región Norte Grande admite la prestación de servicios en barcos fluviales (especialmente en el Río Paraguay) y en convoyes de barcasas, con las restricciones de tamaño y configuración señaladas previamente.

En términos generales, el comportamiento de las barcasas suele ser errático (no tiene un par origen –destino claro), ya que los operadores van aprovechando el viaje de un remolcador y oportunidades de flete puntuales, asignando prioridades conforme la demanda de sus clientes. Un convoy que inicio cargado de mineral desde Ladario (Alto Río Paraguay) con 16 barcasas, puede dejar por ejemplo 4 en Asunción y tomar otras con carga o barcasas tanque vacías que son necesarias para volver con combustibles. Luego al arribar al nodo Barranqueras, el convoy puede sufrir un nuevo cambio y otras barcasas son dejadas en los fondeaderos de esa zona a la espera de otro convoy (CEPAL, 2022).

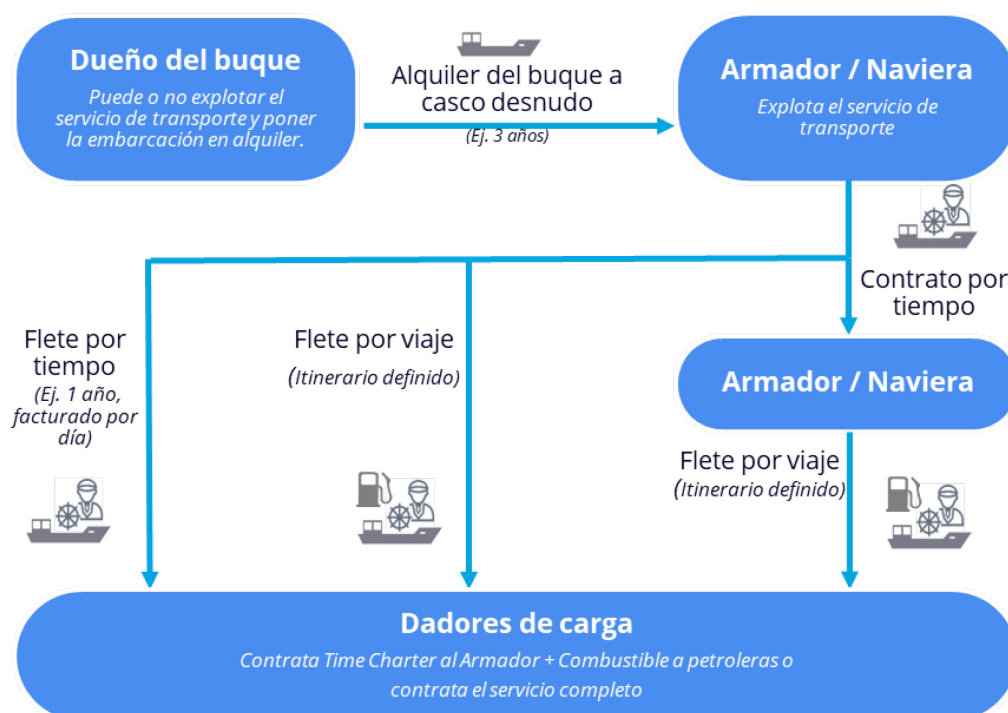
4.2 TIPOS DE SERVICIOS Y MODALIDADES DE CONTRATACIÓN

La prestación de servicios de transporte por agua, ya sea fluvial como en el Norte Grande o marítimo en cualquier lugar del mundo, asume características particulares que la distinguen de otros modos de transporte. En términos generales, a nivel internacional existen servicios de línea o regulares (con itinerarios predefinidos) y servicios “charter”, por un plazo de tiempo o por viaje contratados puntualmente.

En el Norte Grande y en toda la región incluyendo a Paraguay y Bolivia, se realizan servicios charter que luego pueden combinarse –o no- con servicios marítimos de línea regular o charter. Por su parte, las empresas que ofrecen servicios de transporte fluvial o marítimo pueden hacerlo con flota propia o alquilada.

De esta manera, tienen lugar una multiplicidad de modalidades de figuras contractuales y actores que intervienen en el servicio de flete. Las navieras pueden explotar el servicio con embarcaciones propias o alquiladas (casco desnudo), contratan la tripulación y ofrecen el buque “armado” por un plazo de tiempo. Asimismo, puede darse que un armador contrate a otro armador para ofrecer un servicio a un cargador. Por su parte, los dadores de carga pueden contratar con el armador un servicio de time charter, y pagar el combustible.

Gráfico N°1: Esquema modalidad de prestación de servicios de transporte por agua.



FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA.

4.3 EMPRESAS, EMPLEO Y FLOTA

Las empresas que operan bajo bandera argentina están acotadas a servicios específicos de combustibles y arena, en los puertos marítimos y fluviales del Río Paraná Inferior. Muy pocas han desarrollado actividad en el NG.

Algunas firmas agrupadas en las cámaras empresarias del sector, que disponen de flota con bandera argentina o tratamiento de bandera argentina y, por lo tanto, han prestado o podrían prestar servicios en la región, son las siguientes:

- Horamar
- Empujes Argentinos

- Naviera Sur Petrolera
- Maruba

5. MARCO REGULATORIO E INSTITUCIONAL

El transporte fluvial y marítimo es objeto de una multiplicidad de normas e instituciones que regulan la actividad a nivel nacional e internacional. A continuación, se presenta una síntesis de las más importantes, clasificadas según componente del sistema: vías navegables, puertos y servicios de transporte.

5.1 NORMATIVA

5.1.1 Vías Navegables

ADMINISTRACIÓN

- **Acuerdo para la regularización, Canalización, Dragado, Balizamiento y mantenimiento del Río Paraguay entre la República Argentina y la Republica del Paraguay (1941).** Tiene por objetivo la creación de una Comisión Mixta Técnica Ejecutiva.
- **Convenio para el aprovechamiento del Recursos del Rio Paraná (1971)** y sus complementarias. Acuerdo binacional con Paraguay, para todos los aspectos vinculado al tramo compartido del río.
- **Acuerdo de Transporte Fluvial por la HPP (1992).** Alcanza a los Ríos Paraná y Paraguay desde Puerto Cáceres (Brasil) hasta Nueva Palmira (Uruguay). Tiene por objetivo facilitar la navegación y el transporte comercial, fluvial longitudinal en la HPP, en el ámbito del Tratado de la Cuenca del Plata, mediante el establecimiento de un marco normativo común que favorezca el desarrollo, modernización y eficiencia de dichas operaciones, y que facilite y permita el acceso en condiciones competitivas a los mercados de ultramar.
- **Decreto 427/21.** Modificación del Estatuto de AGP y otorgamiento de la concesión para el dragado y balizamiento de la Vía Navegable Troncal, entre Confluencia y el Río de la Plata exterior.

REGULACIÓN TARIFARIA

- **Res. Ministerio de Transporte 625/2022:** estableció una tarifa peaje por servicio de dragado y balizamiento en el tramo Confluencia – Santa Fe.

SUPERVISIÓN Y CONTROL

- **Ley de Navegación (20.094).** Autoridad compartida entre PNA y la SSPV NyMM. Establece las condiciones para todo tipo de navegación por agua.
- **REGINAVE** Régimen de Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre (REGINAVE).
- **Código PBIP.** Normativa internacional OMI para la seguridad en Buques e Instalaciones portuarias.

5.1.2 Puertos

HABILITACIÓN, SUPERVISIÓN Y CONTROL

- **Ley de Actividades Portuarias N°24.093 y Decreto 769/93.** Regulan “todos los aspectos vinculados a la habilitación, administración y operación de los puertos estatales y particulares existentes o a crearse en el territorio de la República Argentina.
- **Ley de Puertos Chaco. Ley 2841.** Año 2000. Establece que los puertos provinciales serán administrado y operados por entes autárquicos.
- **Ley de Puertos Misiones. Ley 115 y Decreto 82/2021.** Define que los puertos cuyo dominio y/o administración y explotación corresponda al Estado Provincial, serán administrados y operados por entes públicos no estatales.

5.1.3 Servicios de Transporte

RESERVA DE CARGA

- **Ley de Cabotaje Nacional (Año 1944),** establece que el cabotaje nacional por agua puede ser prestado únicamente por barcos con bandera argentina. Por lo cual, es requisito indispensable encontrarse inscripto en la matrícula y contar con tripulación argentina. En la práctica funciona con otorgamiento de excepciones, ante falta de bodega nacional
- **Resolución 21/2021.** Establece reciprocidad al régimen de reserva de cargas que rige en Paraguay, mientras dicho régimen esté vigente.

ESTIMULO A LA MARINA MERCANTE

- **Decreto 1010 /2004.** Otorga tratamiento de bandera nacional a los buques y artefactos navales de bandera extranjera arrendados a casco desnudo. Es decir, les permite gozar de la reserva de carga que establece la mencionada ley de cabotaje, siempre y cuando se cumplan una serie de requisitos especificados en la norma. Fue derogado parcialmente por la Ley 27.419

- **Ley de Desarrollo de la Marina Mercante Nacional y la Integración Fluvial Regional (Ley 27.419).** Parcialmente reglamentada. Otorga una serie de beneficios fiscales y arancelarios para el ingreso a la bandera nacional.

TARIFAS REGULADAS

- **Disp. 9 E/2018.** Fija tarifas máximas para los servicios de Practicaje y Pilotaje

CONVENIOS COLECTIVOS DE TRABAJO

- 13 convenios entre 4 cámaras de la FENA y 6 sindicatos
- Acuerdos específicos Cámara de Arena y Piedra.

5.2 MAPA INSTITUCIONAL

5.2.1 Vías Navegables

Organismos Nacionales

Prefectura Naval Argentina (PNA). Autoridad marítima y fluvial nacional, de acuerdo con la Ley General 18.398 (misiones y funciones de la PNA) y comparte con la SSPVnyMM la autoridad en la Ley de Navegación (Ley 20.094). Además es la designada por Argentina para la aplicación del código PBIP y Autoridad de Aplicación del Régimen de Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre (REGINAVE).

Dirección Nacional de Control de Puertos y Vías Navegables. Funciones de la ex DNVN administración de embarcaciones del Estado Nacional y realización de trabajos de dragado. Funciones de la ex DNCCO como Órgano de Control de la concesión de Hidrovía SA, supervisión técnica y ambiental y relevamiento de información asociada a ello (profundidades, niveles de agua, señalización, tráfico, etc.).

Administración General de Puertos (AGP). Actual concesionario del dragado y balizamiento de la VNT desde Confluencia al Océano Atlántico

Ente Nacional de Control y Gestión de la Vía Navegable (ENCGVN). Llevar adelante el proceso licitatorio nacional e internacional para la adjudicación de las obras y fiscalizar el cumplimiento de las leyes, reglamentos, cuestiones ambientales y económico-financiero de la concesión de obra pública para el desarrollo de las tareas

de modernización, ampliación, operación y mantenimiento de la Vía Navegable Troncal¹².

Organismos Supranacionales

Comité Intergubernamental de la Hidrovía (CIH). encargado de “coordinar, proponer, promover, evaluar, definir y ejecutar las acciones identificadas para la HPP, gestionar y negociar acuerdos de cooperación técnica y suscribir aquellos no reembolsables para el desarrollo de un sistema eficiente de transporte fluvial, constituyéndose en el foro de entendimiento para los asuntos relacionados con este tema”. No se identifican acciones concretas.

Comisión Mixta argentino – paraguaya del Río Paraná (COMIP). Tiene por objeto el “estudio y evaluación de las posibilidades técnicas y económicas del aprovechamiento de los recursos del río Paraná en el tramo limítrofe entre los dos países, desde su confluencia con el río Paraguay hasta la desembocadura del Iguazú” (art. 1), excluyendo Yacyretá-Apipé que se encuentra bajo el Ente Binacional Yacyretá.

Comisión Administradora del Río Uruguay (CARU). Argentina y Uruguay suscribieron el “Estatuto del Río Uruguay”, en el marco del cual en 1975 crearon la Comisión Administradora del Río Uruguay (CARU) cuyo objetivo es contar con un mecanismo para un óptimo y racional aprovechamiento del río.

Al momento, no se identificó entidad binacional para la administración del Río Paraguay,

5.2.2 Sistema Portuario

Organismos Nacionales

Subsecretaría de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante (SSPVNyMM). Si bien la actividad portuaria en Argentina está descentralizada, la SSPVNyMM es la Autoridad Portuaria Nacional. Bajo su órbita se encuentran dos áreas con injerencia en el sistema portuario ya mencionadas previamente: la Dirección Nacional de Política Naviera y Portuaria (DNPNyP) y la Dirección Nacional de Control de Puertos y Vías Navegables (DNCPyVN).

Dirección General de Aduanas – AFIP. Interviene en todas las operaciones, tanto de comercio exterior como para cabotaje.

Organismos Provinciales

¹² Más detalle en Anexo

- Chaco. Administración Portuaria Barranqueras; Administración Portuaria Las Palmas
- Corrientes. Dirección de Transporte Fluvial y Puertos.
- Formosa. Dirección Provincial de Puertos.
- Misiones. Administración Portuaria Posadas Santa Ana

Sector Privado

Consejo Portuario Argentino. Nuclea a las administraciones portuarias de todo el país.

Sindicatos

- Federación Marítima Portuaria y de la Industria Naval;
- Sindicato Unidos Portuarios Argentinos (SUPA);
- Federación de Estibadores Portuarios de la Argentina (FEPA);
- Sindicato de Capataces Estibadores Portuarios y Personal Jerárquico;
- Sindicato Único de Trabajadores De Administraciones Portuarias (SUTAP).

5.2.3 Servicios de transporte

Organismos Nacionales

- Dirección de Política Naviera y Marina Mercante. Entre otras funciones tiene a su cargo el control de cumplimiento de la Ley de cabotaje y el otorgamiento de excepciones.

Cámaras empresarias

- Centro de Armadores Fluviales y Marítimos del Paraguay (CAFyM)
- Federación de Empresas Navieras Argentinas (FENA)
- Cámara de Armadores de Bandera Argentina (CARBA)
- Asociación Cámara Argentina de Empresas Navieras y Armadoras (CAENA)
- Cámara Argentina de Remolque

Sindicatos

- Sindicato de Obreros Marítimos Unidos (SOMU)

5.3 PROCEDIMIENTOS DOCUMENTALES

El siguiente esquema presentado por la CEPAL en un documento de publicación reciente, muestra la multiplicidad de procedimientos y documentos requeridos para realizar operaciones de transporte por la vía acuática en Argentina, considerando tanto cargas de cabotaje nacional como internacional

Gráfico N°2: Documentación requerida en operaciones de transporte por agua.



FUENTE: CEPAL, 2022

6. LA DEMANDA DE INFRAESTRUCTURA Y DE SERVICIOS DE TRANSPORTE

La mayor parte de la navegación comercial con carga argentina se realiza en el Río Paraná inferior donde las terminales de graneles agrícolas tienen un rol gravitante en las exportaciones.

Las vías navegables en el Norte Grande, en contrapartida, no evidencian altos niveles de utilización por parte de dadores de carga de dicha región, con excepción de los flujos para abastecimiento de combustibles. Los Ríos Paraná y Paraguay funcionan

esencialmente como rutas regionales para tráficos de Brasil, Bolivia y Paraguay hacia los puertos de Argentina y Uruguay. Se avanzará sobre esta cuestión luego, pero vale la pena adelantar que aspectos regulatorios y ausencia de oferta de bodega nacional son dos de los principales factores explicativos de este fenómeno.

6.1 MOVIMIENTOS PORTUARIOS

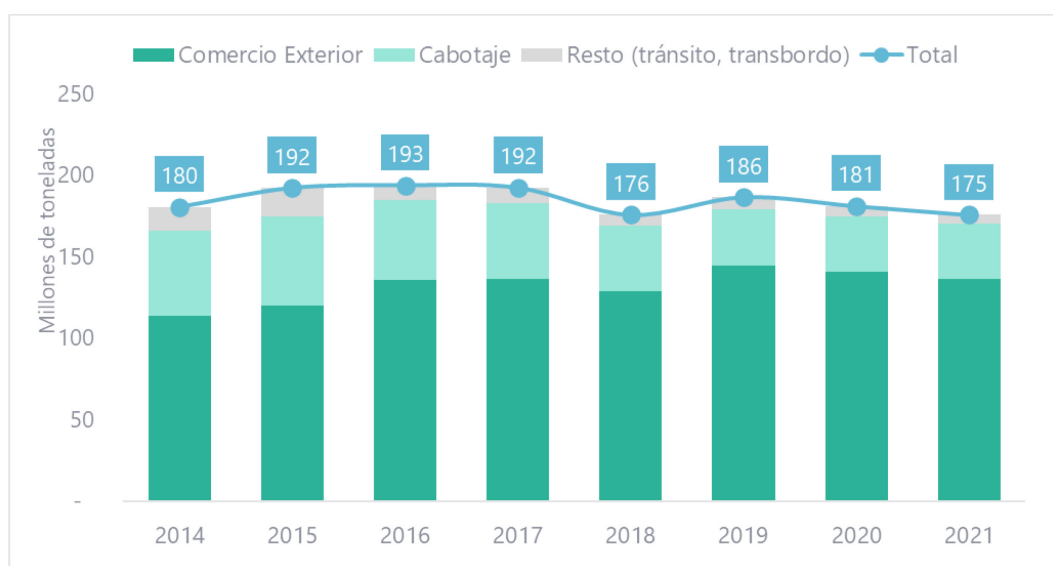
A través de las distintas terminales que componen el extenso complejo portuario de Argentina, se movilizan entre 170 y 190 millones de toneladas anuales de carga contenerizada y no contenerizada.

La carga no contenerizada corresponde a graneles sólidos (granos y subproductos sólidos como harinas, pellets y tortas; minerales; químicos); los graneles líquidos (típicamente combustibles, aunque también aceites agrícolas y ciertos químicos); automóviles; carga general y carga proyecto.

Por otra parte, dentro de los contenedores se movilizan todo tipo de mercancías, industriales, pero también algunas agropecuarias, tanto refrigeradas como no refrigeradas, como así también mineras (i.e. Litio).

La mayor parte de los volúmenes de carga que emplea la infraestructura portuaria argentina corresponde a tráficos de comercio exterior agrícola que fueron creciendo progresivamente en las últimas tres décadas y representan en la actualidad (año 2021) el 78% del total. En orden de importancia le siguen los flujos de cabotaje que dan cuenta del algo menos del 20% del conjunto, siendo el resto transbordos o carga en tránsito.

Gráfico N°3: Movimiento de carga portuaria¹³ de Argentina según tipo de tráfico. Período 2014-2021



FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA EN BASE A SSPVNYMM.

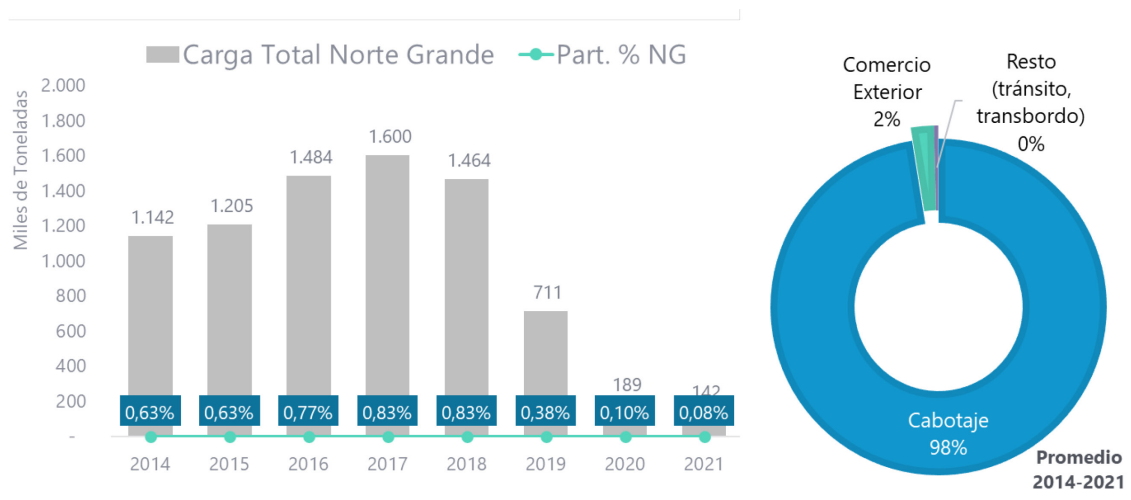
A nivel nacional los volúmenes de carga portuaria se han mantenido relativamente estables hasta 2017 y luego se retrajeron, concomitantemente con la actividad económica en general. Sin embargo, en el tráfico que emplean las terminales de la Norte Grande la caída ha sido mucho más pronunciada.

En la región que es objeto de este trabajo la caída ha sido mucho más pronunciada. Entre 2014-2018¹⁴ se movilizaron entre 1,1 y 1,6 millones de toneladas de carga no contenerizada, correspondiente a combustibles y granos en los puertos de Chaco, y entre 1000 y 2000 contenedores en los puertos de Corrientes y Formosa. Estas cifras en conjunto se acercan al 1% del total nacional.

¹³ Incluye carga no contenerizada y en contenedor, para lo cual se hizo una estimación del peso de estas últimas.

¹⁴ Lamentablemente no se dispone de series históricas de años anteriores.

Gráfico N° 4: Movimiento de carga portuaria¹⁵ del Norte Grande según tipo de tráfico. Período 2014-2021



FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA EN BASE A SSPVNYMM.

Esta fuerte disminución en los volúmenes transportados desde 2019 obedece a dos fenómenos que se complementan entre sí y que merecen ser señalados por cuanto de ellos se desprenden aspectos a trabajar la planificación del sistema de transporte por agua en la región: en primer lugar, la falta de dragado de acceso a los puertos ubicados en el Riacho Barranqueras (Chaco)), condición *sine qua non* para que las barcazas puedan operar. En segundo lugar, la bajante del Río Paraná desde 2019, dificultó la navegación por la ruta principal, lo que afectó a todos los puertos.

En el Norte Grande, a la inversa que para el total país, son las mercancías con destino u origen en Argentina las de mayor incidencia relativa en la actividad portuaria, lo que se explica por el abastecimiento de combustibles y el envío de granos que se procesan o trasbordan en los puertos aguas abajo en el Río Paraná Inferior. En algunos períodos se registraron movimientos por el ingreso de arena.

¹⁵ Incluye carga no contenerizada y en contenedor, para lo cual se hizo una estimación del peso de estas últimas.

Tabla N° 4: Movimiento de carga portuaria¹⁶ del Norte Grande por puerto, según titularidad y uso Período 2016-2021

Titularidad	Uso	2016	2017	2018	2019	2020	2021
PARTICULAR		937.948	1.090.971	992.616	544.513	188.868	128.575
Chaco		937.948	1.090.971	992.616	544.513	188.868	128.575
ACA Vilelas	Privado	151.752	236.734	203.489	133.088	82.529	54.190
Barranqueras - Muelle YPF	Público	616.748	695.001	653.398	307.955	102.808	52.665
Shell Vilelas	Privado	169.449	159.236	135.729	103.470	3.531	21.721
PROVINCIAL		540.467	483.704	451.649	166.295		13.821
Chaco		540.467	483.704	451.649	166.295		13.821
Barranqueras - Muelle Elevador	Público	250.856	269.162	139.916			13.821
Barranqueras - Muelle Provincial	Público	289.611	214.542	311.733	166.295		
Total Toneladas							
No Contenerizadas Norte Grande		1.478.416	1.574.675	1.444.265	710.808	188.868	142.396
PROVINCIAL		518	2.165	1.726	44		
Corrientes	Público	411	2.165	1.726	44		
Formosa	Público	107	-				
Total TEUs Norte Grande		518	2.165	1.726	44		

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA EN BASE A SSPVNYMM.

En el caso de Barranqueras, hay dos terminales de granos, ambas de titularidad provincial y uso público, operadas una de ellas por Colono SA (Muelle elevador, predio que perteneció a la ex Junta Nacional de Granos y que funciona como centro de acopio y nodo logístico) y la otra por el Gobierno Provincial de Chaco (Muelle fiscal Provincial). En tanto, la tercera infraestructura portuaria dedicada a este tipo de productos se ubica algo más al sur en Vilelas, pertenece a ACA y es de uso privado.

Por su parte, el tránsito de combustibles se repartía hasta 2021 entre la terminal de Shell para su uso privado y la de YPF de uso público. Es dable señalar que como consecuencia de la falta de dragado en el Riacho Barranqueras y la bajante evidenciada en el cauce principal del Rio Paraná, Shell desmontó en 2022 su terminal. YPF, en cambio, continúa operando pero debiendo afrontar grandes sobrecostos para el abastecimiento de combustible a todo el NEA.

Según pudo relevarse, antes de la bajante el combustible llegaba en barcaza y desde Vilelas se distribuía a la región, a un costo 10 dólares/m³. Actualmente, el abastecimiento se realiza en camiones desde San Lorenzo (Santa Fe), se emplea el almacenamiento de YPF Vilelas y luego se distribuye nuevamente por vía terrestre, a un costo de 50 dólares/m³¹⁷.

Finalmente, el tránsito de contenedores, aunque discontinuado en 2019, se realizaba en terminales de titularidad de las provincias de Corrientes y Formosa, ambas de uso público.

¹⁶ Incluye carga no contenerizada y en contenedor, para lo cual se hizo una estimación de estas últimas.

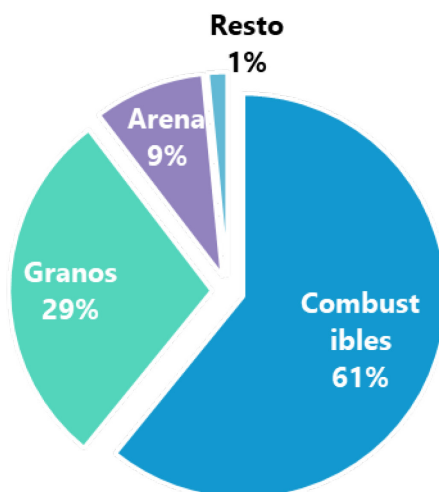
¹⁷ De acuerdo con lo informado por los representantes de la provincia de Formosa, la infraestructura localizada en la ciudad podría adecuarse para realizar esa operatoria.

6.1.1 Tipologías de productos

Analizando más de cerca las mercancías que componen los tráficos que emplean la infraestructura portuaria del Norte Grande se visualizan algunos elementos de interés. En primer lugar, como se mencionó, la región registra un promedio de 1,3 millones de toneladas anuales. Ese volumen se compone esencialmente de Combustibles; Granos de Cereales y oleaginosas; y en menor medida arena.

En segundo lugar, los granos de cereales y oleaginosas crecieron en participación en los últimos tres años, ocupando en la actualidad el primer lugar en el ranking de cargas portuarias del Norte Grande, habiendo destronado a los combustibles que detentaron el lugar más elevado hasta 2018.

Gráfico N°5: Tipología de carga portuaria del Norte Grande. Período 2014-2018¹⁸



FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA EN BASE A SSPVNYMM.

A modo de dimensionar la incidencia del transporte por agua en la región se calcularon algunos indicadores de referencia, a falta de estadísticas comprehensivas de los movimientos de carga.

De acuerdo con la Matriz Origen-Destino de Cargas elaborada por el Ministerio de Transporte de la Nación para el año 2016, al NG ingresaron y salieron 26 millones de toneladas de estas tres cargas: combustibles (5 millones de ton), granos (17 millones de ton) y arena (4 millones de ton). Si se contrasta este volumen con la totalidad de los tráficos portuarios, se visualiza una incidencia del transporte por agua del 6%. Si se

¹⁸ Se considera el período 2014-2018 dado que entre 2019 y 2021 el movimiento se vio afectado por condiciones de la ruta navegable y no resultan representativos.

consideran únicamente las cargas de las 4 provincias con frente fluvial, excluyendo los tráficos entre dichas provincias, el guarismo asciende al 10%.

Sobre la base de la misma información puede afirmarse que un 2% de los granos del NG usaron sus puertos, en tanto que un 11% del combustible que ingresó lo hizo por la vía acuática.

6.2 TRAFICO VÍAS NAVEGABLES

A diferencia de lo que sucede con los movimientos portuarios de Argentina que son relevados y publicados de forma sistemática por la SSPV NyMM desde hace algunos años, la información de tráfico por la vía acuática no se publica, está dispersa en distintos organismos y es más acotada y heterogénea según la entidad que la compile. Se presenta en lo que sigue la información que pudo reunirse y sistematizarse para cada tramo, según el ámbito institucional que lo administra.

6.2.1 Río Paraguay y Río Paraná Medio

Entre 2010 y 2016 navegaron más de 2.000 barcas por el tramo Santa Fe – Confluencia, transportando 18,2 millones de toneladas entre graneles sólidos (granos y mineral de hierro) y líquidos (combustibles y aceites).

En este período, el 5,2% de la carga que atravesó el Río Paraná tuvo como origen o destino un puerto en el Norte Grande, principalmente la zona de Barranqueras.

Tabla N° 5: Tráfico Fluvial en el Río Paraná Medio y el Río Paraguay, según tipo de tráfico, zona de origen y destino y rubro de producto. Período 2010-2016.

Tipo de tráfico	Zona de Origen	Zona de Destino	Rubro	Promedio 2010-2016	Part. %
Cabotaje	Barranqueras	Rosario-San Lorenzo	Combustibles	605.345	3,3%
		Buenos Aires - La Plata	Granos	209.576	1,1%
		Zárate - Campana	Combustibles	110.509	0,6%
		Zárate - Campana	Combustibles	11.187	0,06%
Exportación	Barranqueras	Nueva Palmira	Granos	1.638	0,01%
Importación / Traslado	Asunción	Barranqueras	Aceites	431	0,002%
			Granos	274	0,002%
		Esquina	Granos	135	0,001%
	Alto Paraná	Barranqueras	Granos	4.862	0,03%
			Aceites	984	0,01%
Tráfico con origen y/o destino el Norte Grande				944.939	5,2%
Cabotaje	La Paz	Rosario-San Lorenzo	Granos	120.377	0,7%
	Entre Ríos		Granos	18.980	0,1%
Exportación	La Paz	Asunción	Granos	606	0,003%
Importación / Traslado	Corumbá	Rosario-San Lorenzo	Mineral de Hierro	4.150.206	22,8%
			Granos	181.695	1,0%
		Zárate - Campana	Mineral de Hierro	395.654	2,2%
	Asunción	Rosario-San Lorenzo	Granos	2.850.671	15,6%
			Combustibles	491.872	2,7%
		Zárate - Campana	Aceites	170.094	0,9%
			Combustibles	816.447	4,5%
	Alto Paraná	Rosario-San Lorenzo	Granos	1.123.109	6,2%
	Encarnación		Granos	158.574	0,9%
	Resto			501.135	2,7%
Pasante	Asunción	Nueva Palmira	Granos	3.142.399	17,2%
	Alto Paraná		Granos	770.252	4,2%
	Corumbá		Granos	339.576	1,9%
	Encarnación		Mineral de Hierro	175.985	1,0%
	Encarnación		Granos	80.496	0,4%
	Resto				207.932
Resto				1.591.169	8,7%
Resto de los tráficos				17.287.227	94,8%
Total tráfico de barcas				18.232.166	100%

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA EN BASE A ESTUDIOS DE TRÁFICO Y PROYECCIÓN PARA LA SECCIÓN SANTA FE – CONFLUENCIA - HIDROVÍA SA. 2010-2016.

En el período para el cual se dispone de información, Rosario es el principal nodo atractor de carga de importación y traslado de graneles que llegan desde Paraguay y Brasil y de cabotaje desde Barranqueras.

El principal par Origen-Destino es Asunción – Rosario y se vincula a envíos de soja para *crushing* o traslado a buques de ultramar.

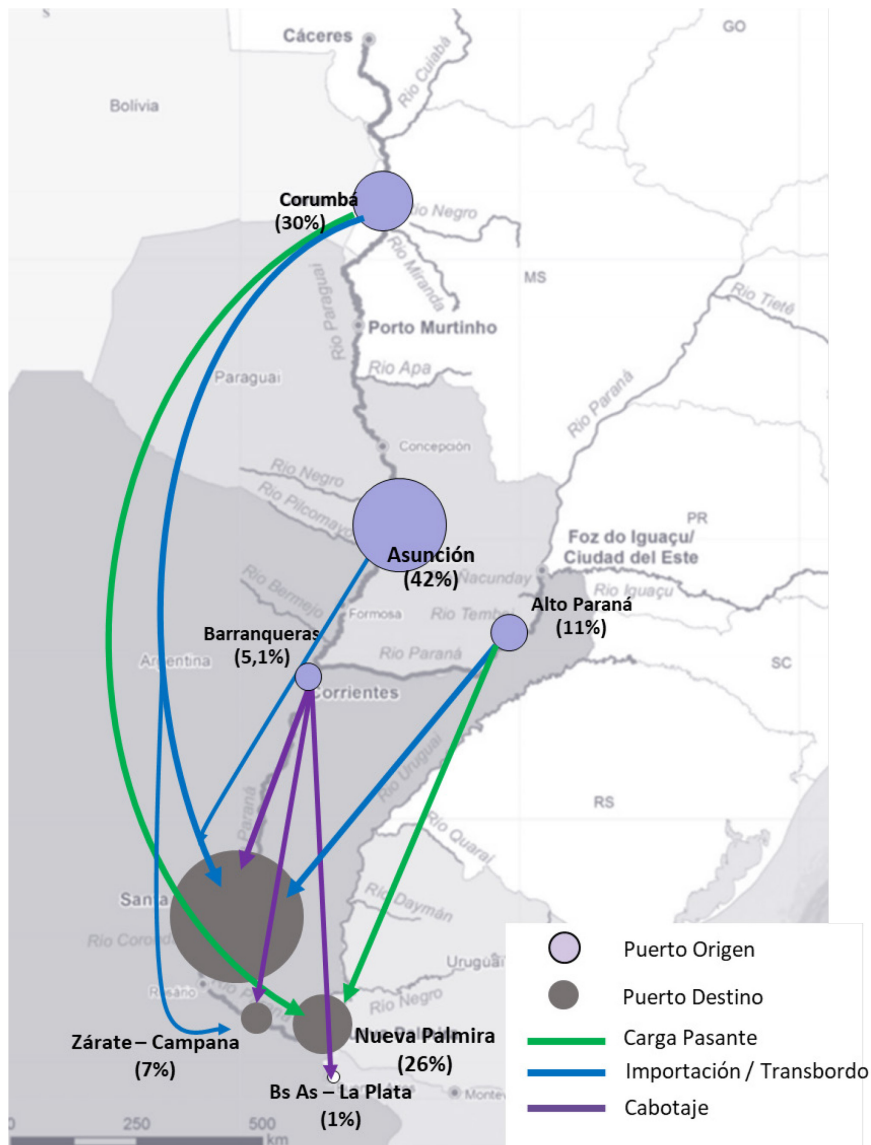
Por otro lado, una porción relevante de los flujos corresponde a carga pasante. Es decir, se originan en el exterior y se remiten a Nueva Palmira, sin tocar puertos argentinos.

El cabotaje representa una porción marginal del transporte de cargas en barcas y tiene su origen principalmente en el área de Barranqueras.

La duración de los viajes es variable. Las embarcaciones que transportan contenedores tienen un comportamiento regular que en un viaje redondo Asunción-Buenos Aires – Montevideo toma 15 días desde que sale hasta regresar a Asunción. En cambio, las

barcazas empleadas en el traslado de granos sufren distintas demoras en amarraderos y puertos (CEPAL, 2022)

Mapa N° 7: Principales Flujos de Carga 2010-2016



FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA EN BASE A INFORMES DE ESTUDIOS DE TRÁFICO Y PROYECCIÓN PARA LA SECCIÓN SANTA FE – CONFLUENCIA - HIDROVÍA SA. 2010-2016

6.2.2 Alto Paraná

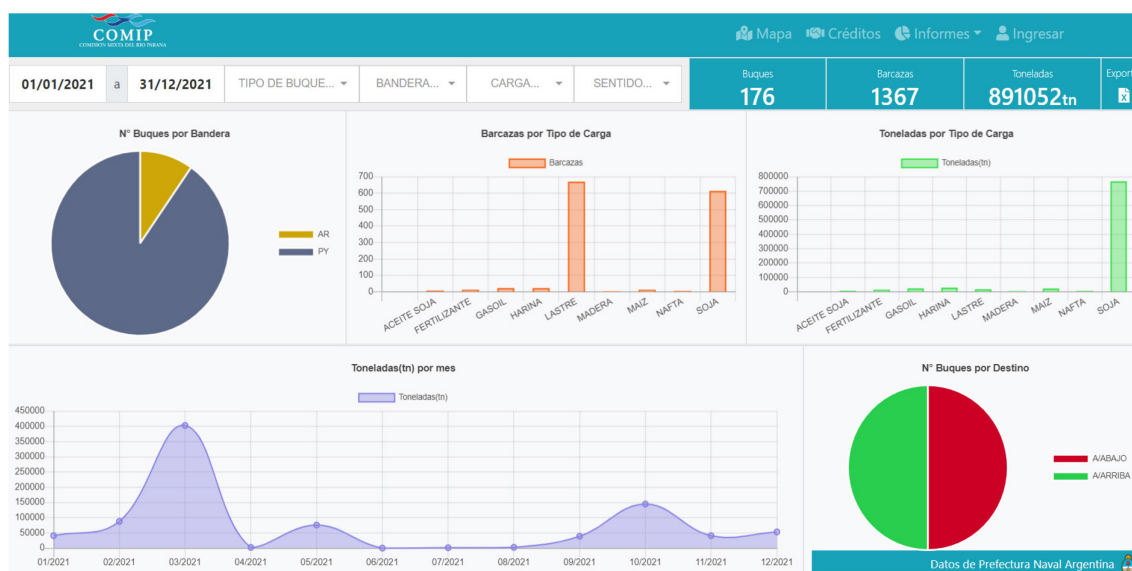
En este caso, los registros disponibles corresponden a los tráficos pasantes por las esclusas de Yacretá que son publicados por la COMIP desde mediados de 2017.

Según puede visualizarse en los paneles dinámicos elaborados por dicha entidad, en el año 2021 emplearon este tramo del río casi 1400 barcazas, de las cuales 17 portaban bandera argentina, siendo el resto de Paraguay.

Analizando por tipología de producto, el tráfico más gravitante corresponde a soja obtenida en Paraguay, en los departamentos localizados en Alto Paraná. Son envíos que presentan alta estacionalidad con picos en marzo (época de cosecha). También se detectan algunos flujos de derivados de soja (harinas y aceites), maíz, fertilizantes y gasoil.

En cuanto a los orígenes y destinos de la carga, en su totalidad utilizan infraestructura portuaria paraguaya, no identificándose tráficos asociados a puertos argentinos.

Gráfico N°6: Flujos de Carga que atraviesa Esclusas de Yacyretá. Año 2021



FUENTE: COMIP

7. PRINCIPALES DESAFÍOS IDENTIFICADOS

7.1 ESCASAS PROFUNDIDADES NATURALES Y COSTOS DE DRAGADO QUE EXCEDEN A LAS CAPACIDADES FINANCIERAS DE LOS PUERTOS

La región Norte Grande cuenta con una red de infraestructura que admite la navegación hasta 10 pies de calado. Resulta indispensable la realización de trabajos de dragado para asegurar condiciones de navegabilidad y seguridad en tramos y pasos críticos.

Además del dragado es necesario contar con un servicio de balizamiento que adecue permanentemente la señalización a los cambios experimentan los ríos por factores climáticos e hidrométricos.

Para la realización de estas tareas deben formalizarse contratos de obra pública bajo jurisdicción nacional en el Río Paraná Medio y Riacho Barranqueras; así como también sobre aguas compartidas. Tales son los casos del Río Paraguay y del Alto Paraná.

Con excepción del Río Paraná Medio, no hay trabajos ni proyectos de dragado en la región Norte Grande por iniciativa del Estado Nacional:

- **Paraná Medio.** Recientemente el Ministerio de Transporte implementó un peaje por los servicios de dragado y balizamiento en el Río Paraná entre Santa Fe y Confluencia. Esta norma está siendo objeto de negociación bilateral con Paraguay. Cabe apuntar que esta es la tercera vez desde que se concesionó por primera vez la vía navegable troncal en 1995 que se intenta implementar un peaje en este tramo.
- **Riacho Barranqueras.** El Gobierno de Chaco se encuentra realizando trabajos para el dragado de apertura del Riacho Barraqueras, lo supone un gran esfuerzo de gran magnitud para los fondos provinciales y que requiere de contar con financiamiento futuro para su mantenimiento. Este Riacho reviste una complejidad adicional por su localización. La provincia de Chaco sostiene que por su configuración como vía alternativa debería ser considerada un brazo adicional de la VNT, debiendo formar parte de la concesión.
- **Río Paraguay.** En este río no hay balizamiento y los trabajos de dragado existentes son llevados a cabo por el gobierno de Paraguay. El Estado argentino, a través de la AGP, ha colocado hidrómetros y ha comenzado con estudios batimétricos. No funciona un ente binacional que aborde la cuestión.
- **Alto Paraná.** La situación es similar al Río Paraguay aunque en este caso sí existe un ente binacional activo. Los trabajos de dragado son desarrollados por el gobierno de Paraguay a instancias de la COMIP y, en algunos casos, han financiado intervenciones los puertos privados situados en la margen paraguaya.

7.2 INFRAESTRUCTURA PORTUARIA OCIOSA

Existe en la región una gran cantidad de infraestructura portuaria instalada en gran medida ociosa por razones de índole diversa (condiciones de navegabilidad por la bajante; ausencia de servicios de transporte; cuestiones regulatorias; falta de contenedores; competencia puerto-ciudad y necesidad de relocalización, etc.)

Esta problemática tiene dos frentes de atención: uno de ellos es la baja densidad de carga en relación con la capacidad instalada; el otro asociado a cuestiones naturales.

En la última década, la carga portuaria superó levemente 1 millón de toneladas y los 2000 contenedores, habiendo una capacidad instalada que supera ampliamente estos niveles.

Sobre la segunda cuestión, como consecuencia de la bajante que asoló al Río Paraná y la imposibilidad de dragar para atracar en los puertos de la región, durante varios meses directamente no se movilizó carga. A resultas de ello dejaron de operar los puertos de Cargill y Shell en Vilelas; la terminal de YPF se encuentra en una situación crítica – habiéndose multiplicado por cuatro los costos de distribución de combustibles en la región-; las terminales de Barranqueras, Corrientes y Formosa funcionaron únicamente como centros de trasbordo para camiones o como depósitos fiscales /aduaneros.

Es preciso considerar abordar las cuestiones climáticas mediante un análisis específico en profundidad que permita predecir con cierta anticipación el comportamiento del río y prever acciones de mitigación.

7.3 MULTIPLICIDAD DE PROYECTOS PORTUARIOS SIN UNA PERSPECTIVA REGIONAL

En estrecha vinculación con lo anterior, a la par de la infraestructura portuaria ociosa se encuentran en construcción o en estado de proyecto por iniciativa de los gobiernos provinciales una decena de proyectos para la radicación de nuevos muelles, muchos de ellos muy próximos entre sí. La sumatoria de estas iniciativas parece exceder las necesidades de las cargas actuales y potenciales en la región, es preciso establecer criterios de priorización desde una perspectiva regional.

Es dable señalar que, en muchos casos, los proyectos no cuentan con un estudio de demanda o servicios navieros disponibles.

7.4 AUSENCIA DE INICIATIVAS PRIVADAS

Todos los proyectos son impulsados por los gobiernos provinciales, no se identifican iniciativas privadas impulsando proyectos. Esto pone de manifiesto las dudas sobre la rentabilidad y a la vez la necesidad de contar con apoyo de gobierno nacional / organismos internacionales.

7.5 NECESIDAD DE MEJORAR ACCESOS TERRESTRES

Los puertos en Formosa y actual de Corrientes se encuentran encerrados por la ciudad en la que se sitúan, lo que impone serias restricciones a sus accesos. En el caso de Formosa, además, una de las vías de ingreso no está asfaltada.

El puerto de Las Palmas no está operativo, la ruta de acceso requeriría adecuaciones de existir alto tránsito pesado.

7.6 FALTA DE SERVICIOS DE TRANSPORTE POR AGUA

Esta cuestión es crucial para el Norte Grande en particular y presenta dos aristas de elevada complejidad.

Uno de los aspectos más controversiales para la discusión de una estrategia regional y nacional de desarrollo de transporte por agua: hay una tensión entre las iniciativas que impulsan por una marina mercante nacional y la disponibilidad de servicios de transporte competitivos (y a veces disponibilidad de cualquier tipo, no necesariamente competitivos y seguros).

Es indispensable hacer una evaluación crítica de lo sucedido en los últimos 30 años en materia de transporte fluvial y marítimo en Argentina y en particular en la Región Norte Grande.

A pesar de la protección e incentivos vigentes, la marina mercante nacional fue decreciendo en forma progresiva. La oferta de bodega es muy escasa y está centrada en flujos de mercancías que prácticamente no podrían trasladarse de otro modo: combustibles y arena.

Por otro lado, un segundo aspecto complementario al anterior remite a la densidad de la carga disponible. Más concretamente, si se eliminara la ley de cabotaje y la necesidad de hacer aduana en cabotaje, ¿habría más servicios?

Según pudo verificarse en las entrevistas realizadas a diversos actores, los armadores nacionales o extranjeros sólo operarán en puertos argentinos en la medida que la haya un mínimo de carga que justifique la operatoria.

En el caso de los contenedores se requieren entre 30-50 TEUs por recalada para que los armadores estén dispuestos a realizar toda la operatoria. Esto fija un umbral mínimo de carga a consolidar en los Puertos de Formosa, Las Palmas, Resistencia, Corrientes y Posadas.

7.7 CAMBIO CLIMÁTICO

Es necesario trabajar sobre las perspectivas hidrológicas en los ríos del Norte Grande en los próximos años (adaptación) y en nuevas fuentes de energía para la propulsión de embarcación (mitigación).

7.8 BAJOS NIVELES DE FISCALIZACIÓN Y CONTROL

Es un aspecto transversal a todos los componentes del sistema. La falta de transparencia y de estadísticas públicas que permitan conocer más en profundidad los movimientos de cargas son algunos de los elementos que aportan a la confusión respecto de la situación real del sector en cuanto a eficiencia, seguridad y potencial desarrollo.

7.9 AUSENCIA DE ESTADÍSTICAS DE TRÁFICO

Si bien se dispone de estadísticas de movimientos portuarios de la SSPVN, no hay estadísticas oficiales y sistemáticas de los tráficos de embarcaciones por la vía navegables. Esto incluye tanto a la HPP como al Río Uruguay. Los datos de Alto Paraná son publicados regularmente por COMIP.

7.10 ESCASEZ DE ANTECEDENTES Y ESTUDIOS ESPECÍFICOS

Uno de los desafíos que se presentó en la realización de este trabajo remite a la muy baja disponibilidad de trabajos específicos y antecedentes que analicen la cuestión portuaria en la región. Los documentos que abordan distintas aristas del transporte por agua se centran en los tramos fluvio-marítimos o en Santa Fe – Confluencia, evidenciándose una vacancia de análisis diagnósticos en el Río Paraguay (entre Confluencia y Asunción) y el Alto Paraná.

8. REFLEXIONES Y PROPUESTAS DE INTERVENCIÓN DE POLÍTICA PÚBLICA

El objetivo central de este informe en particular y del proyecto en general es formulación de propuestas de política pública, para trabajar junto con las provincias de la Región Norte Grande, en base a las necesidades, potencialidades u obstáculos identificados.

De la sección anterior se desprende que es clave trabajar con Nación en el dragado de la infraestructura navegable para conectar al NG al sistema de navegación de toda la región (Paraguay, Bolivia y Brasil). Sin embargo, los problemas más acuciantes en el desempeño del transporte por agua en el Norte Grande y que requieren acción provincial, se encuentran en los componentes 2 y 3 del sistema (servicios de transporte y regulaciones); seguidos de baja disponibilidad de carga; encontrándose la infraestructura en el último lugar. Existen multiplicidad de acciones para mejorar su desempeño además de los proyectos portuarios en curso.

El modo de transporte fluvio-marítimo es el más económico y ambientalmente sustentable (menos uso de combustible por tonelada transportada, menos emisiones), siempre que se cumplan al menos tres condiciones: que se aproveche su capacidad de bodega, que el costo logístico total (no sólo el flete largo) resulte competitivo frente a otras alternativas modales y que los tiempos de viaje totales sean convenientes y predecibles.

Las cargas de la región hoy viajan de forma relativamente satisfactoria por lo que la elegibilidad de otras alternativas modales se presenta como un desafío de mayor envergadura. Días de tránsito por agua serán elegibles por sobre horas de viaje en tierra sí y solo sí existe puntualidad y previsibilidad en los envíos y los costos logísticos totales resultan suficientemente inferiores, lo que reviste un desafío de gran magnitud.

Para ello, es indispensable contar con:

- Una ruta navegable en condiciones adecuadas, seguras y previsibles.
- Infraestructura y equipamiento portuario eficientes en su operatoria.
- Servicios de Transporte disponibles, eficientes y competitivos.
- Grandes volúmenes de carga no perecedera.
- Distancia media entre origen y destino de la carga superior a 500 km

Sobre la base de estas premisas y a partir del diagnóstico realizado, se presenta una hoja de ruta para desarrollar y priorizar proyectos, que apuntan a resolver problemáticas que obstaculizan el desarrollo del potencial que tiene el transporte por agua en el Norte Grande.

8.1 ESTRATEGIA REGIONAL PARA LA NUEVA CONCESIÓN DE LA VÍA NAVEGABLE

La administración y control de las vías navegables se encuentra bajo jurisdicción nacional. Excede a las capacidades institucionales y financieras de las provincias por lo que es recomendable aunar voces en una estrategia común que atienda necesidades transversales asociadas a las rutas de navegación y a los accesos portuarios. A continuación se presentan algunas propuestas interdependientes entre sí que podrían ser tratadas en el marco del ENCGVN.

8.1.1 RUTAS DE NAVEGACIÓN

- **Alternativa de máxima:** incluir todas las vías navegables del territorio argentino en la concesión principal (o por tramos) con una lógica sistémica de subsidios cruzados. Luego de 25 años de concesión se ha verificado la alta rentabilidad del tramo SFO que permitiría financiar parcialmente al resto del sistema. El actual superávit del tramo SFO podría destinarse a la disminución de la tarifa de peaje -beneficio que sería apropiado por todos los usuarios actuales del sistema, nacionales e internacionales-, o bien invertirse en los tramos no incluidos hasta ahora en el sistema -beneficio apropiable principalmente por Argentina (Ver cálculo preliminar en Anexo).
- **Alternativa Intermedia:** separar tramo nacional de los binacionales y dar tratamiento aparte a los accesos portuarios.
 - Evaluar la incorporación del Riacho Barranqueras como ruta alternativa dentro de la vía navegable troncal e incluirla en la concesión general (caso similar al Bravo-Guazú-Talavera).
 - Trabajar con Paraguay para el mantenimiento de aguas compartidas del Alto Paraná y Río Paraguay. Explorar la posibilidad de concesionar el

tramo hasta Asunción (en la concesión actual o por fuera de ella como sucede aguas abajo con el Canal Martín García).

Para esto es indispensable realizar trabajos técnicos que permitan conocer en profundidad el comportamiento y las necesidades de dragado y balizamiento los Ríos Paraguay y Alto Paraná hasta ahora postergados por la política pública nacional.

8.1.2 ACCESOS PORTUARIOS

Definir en las concesiones nacionales pautas para el servicio de dragado de acceso de los puertos de la Región Norte Grande.

- Solicitar la inclusión de los accesos portuarios al contrato de concesión de dragado y balizamiento de la VNT, por ejemplo, incorporando los m³ a dragar directamente en el contrato en puertos definidos por el concedente. Un antecedente en este sentido es la reciente experiencia de CARU que incluyó en la concesión para el mantenimiento del canal de navegación troncal los accesos a puertos de CDU y Paysandú. Un esquema de estas características podría intentar replicarse en los puertos del Norte Grande.
- De no ser posible en lo inmediato la inclusión de los accesos portuarios por cuestiones regulatorias¹⁹, negociar condiciones de borde para la prestación de servicios a estos por parte de las concesionarias. Esto es, definir pautas comerciales “razonables” para que los puertos provinciales no se vean obligados a negociar individualmente con las empresas de dragado. Por ejemplo, podría incluirse en el contrato de concesión la obligatoriedad prestar servicios de dragado a un conjunto de puertos de titularidad provincial por un valor que no supere en determinado porcentaje el costo licitado para la VNT.

En cualquiera de los casos deben considerarse algunas complejidades asociadas a los recursos implicados en tareas de este tipo: es preciso definir qué puertos incluir en el sistema (es poco muy probable poder financiar todos los puertos existentes y a instalarse). Cada provincia podría proponer uno en función de su estrategia local. Además, debería establecerse un umbral mínimo de movimiento carga para ingresar y mantenerse dentro del sistemas, con revisiones periódicas.

La complejidad regulatoria de jurisdicción nacional e internacional para estas propuestas requiere de un trabajo específico pero necesario para atender uno de los obstáculos más importantes que enfrenta el transporte fluvial en el Norte Grande.

8.2 PRIORIZACIÓN DE PROYECTOS PORTUARIOS CON UNA PERSPECTIVA REGIONAL

El sistema portuario del Norte Grande evidencia alta capacidad ociosa junto a numerosos proyectos en ejecución, muchos de los cuales compiten entre sí por

¹⁹ La normativa actual establece que los canales de acceso desde las rutas troncales quedan bajo responsabilidad de los puertos.

atender a los mismos hinterland. La ausencia de iniciativas privadas pone de manifiesto la necesidad de concentrar carga y apoyo estatal para conseguirlo.

A diferencia las vías navegables, los proyectos portuarios sí se encuentran bajo la órbita provincial y la definición de una estrategia regional requiere de acuerdos para una priorización que permita aprovechar los recursos invertidos en función de las necesidades de las producciones regionales.

Algunos elementos para considerar en dicha priorización son: hinterland portuario (demanda y competencia regional por la carga); disponibilidad de servicios de transporte competitivos; magnitud de la inversión inicial en infraestructura y equipamiento; inversión requerida anualmente en accesos náuticos y posibilidades de financiamiento; distancia de la ruta de navegación; límites a la navegación; capacidad de los accesos terrestres (viales y ferroviarios); relación puerto-ciudad.

8.3 MEJORA DE INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO PORTUARIO

Es necesario incrementar la productividad en los puertos para mejorar su competitividad. Es importante para ello trabajar en la gestión comercial para captar cargas y ganar escala.

En el mismo sentido es preciso definir nuevos modelos de gestión (en muchos de los proyectos existentes aún no está claro cuál será el modelo a adoptar). En el mundo prevalecen las tipologías de gestión *Landlord* por sobre operación directa por parte del Estado.

Para incrementar las posibilidades de manejo de volúmenes mínimos de carga, se recomienda que el modelo de gestión portuaria esté alineado con los modelos de gobernanza portuaria que están dando mejores resultados según la experiencia internacional:

- tener una política agresiva de captación de carga; eso implica: relevar necesidades, establecer acuerdos, contar con flexibilidad para integrar servicios más allá de las instalaciones portuarias, etc.
- articular activamente con líneas de servicios navieros para asegurar servicios a la medida de la carga, incluyendo estrategias conjuntas con otros puertos de la región
- desarrollar un modelo de negocios que contemple integración con operadores logísticos y operadores de servicios de transporte carretero y ferroviario.

8.4 GENERAR CONDICIONES PARA LA OFERTA DE SERVICIOS DE TRANSPORTE

Este es uno de los obstáculos más importantes que enfrenta el uso de la vía fluvial por parte de las cargas de la región y es a la vez uno de los aspectos más complejo abordaje. Es preciso reconocer que el esquema actual ofrece nulos servicios.

La pauta internacional en términos de normativa para la prestación de servicios navieros está muy por debajo de la normativa argentina. Es claro que de ningún modo puede resultar elegible la precarización de los servicios existentes, pero es necesaria una evaluación de si conviene o no complementar con incentivos esa brecha o si este segmento se presta bajo otro marco normativo. No resulta sostenible un esquema cuyo resultado es la nulidad de oferta de servicios fluviales y que implica, en un futuro inmediato, la subutilización o nula utilización de las inversiones provinciales en puertos.

Una alternativa aunque de difícil implementación es reformular la Ley de cabotaje y reemplazarla por un régimen de incentivos que, por un lado, establezca requisitos mínimos de seguridad y laborales a los prestadores de servicios; por ejemplo con certificaciones anuales y por el otro otorgue beneficios específicos a los dadores de carga por usar marina mercante nacional.

Otra alternativa es explorar la implementación de un segundo registro para tramos específicos.

La búsqueda de acuerdos con navieras para el ofrecimiento de servicios combinados o *roundtrip* (fluvial + marítimo) es clave para que el transporte fluvial resulte elegible por los exportadores. Este es el modelo adoptado por Paraguay que ha conseguido un crecimiento exponencial de su transporte fluvial.

8.5 TRABAJAR CON ADUANA EN LA SIMPLIFICACIÓN DE PROCEDIMIENTOS ADUANEROS EN TRÁFICOS DE CABOTAJE

La realización de trámites aduaneros en tráfico de cabotaje erosiona la competitividad del modo fluvial frente a otras opciones de transporte. El Estado Nacional no puede resignar sus necesidades de control; es preciso, por lo tanto, disponer de mecanismos específicos que agilicen la operatoria de cabotaje.

8.6 DOTAR DE CAPACIDADES TÉCNICAS DEL ENCGVN

En actual entramado institucional vinculado a la gestión de las vías navegables complejiza la ejecución de tareas urgentes. El ENCGVN es el organismo que debería llevar a cabo esta tarea, hoy delegada en la AGP, no tiene autoridad nombrada ni estructura institucional. Debería estar delimitado su alcance con relación a la SSPV NyMM en la materia. El ENCGVN cuenta con la presencia de todas las provincias ribereñas en los ámbitos de discusión, pero es indispensable dotarlo de un equipo con capacidades técnicas para llevar a cabo adecuadamente las tareas necesarias para las licitaciones de los distintos tramos de la vía navegable, así como gestionar y controlar las concesiones.

8.7 AVANZAR EN EL TRABAJO BILATERAL CON PARAGUAY

Es preciso conformar un ámbito bilateral formal para abordar los trabajos necesarios en el Río Paraguay y definir una estrategia de abordaje nacional y regional. Los actores entrevistados dieron cuenta de las fortalezas de la COMIP en el Alto Paraná.

8.8 DESARROLLAR UNA AGENDA DE TRABAJO INTERNACIONAL

Inscribir el desarrollo de las vías navegables del Norte Grande en una perspectiva regional amplia que incluya a Brasil, Bolivia y Paraguay como socios. La agenda de corredores bioceánicos debería jerarquizar la utilización de las vías navegables fluviales.

8.9 AGENDA DE ADAPTACIÓN AL CAMBIO CLIMÁTICO.

La experiencia reciente con el Niño que inhabilitó la actividad fluvial puso de manifiesto la importancia de trabajar en el cambio climático, para mitigar sus efectos pero más aún para abordar lo que se trata habitualmente la “agenda de adaptación”. No solo hay que considerar el cambio climático en la adecuación periódica de la infraestructura, sino también en la oferta de servicios de transporte ya que, ante menores profundidades disponibles, probablemente hay más potencialidad para el transporte en barcazas que para el ingreso de embarcaciones de gran porte al sistema de navegación.

8.10 ARTICULACIÓN INTERMODAL CON PERSPECTIVA DE RED

Se requiere articular las intervenciones para mejorar el desempeño del transporte por agua con las definiciones que se tomen materia ferroviaria y vial. Algunas iniciativas son complementarias pero otras apuntan a una base territorial común con carga limitada. Por ejemplo, las trazas ferroviarias entre Barranqueras – Rosario y Virasoro – Zárate se desarrollan en paralelo a la vía navegable troncal en pares origen-destino que presentan una densidad de carga insuficiente para aprovechar ambos modos de transporte.

Incorporar en los proyectos portuarios el desarrollo de sus accesos terrestres y la dimensión puerto –ciudad.

8.11 INCORPORAR TECNOLOGÍAS DE INFORMACIÓN

Esto alcanza desde la digitalización e integración de procesos y documentos requeridos para el transporte que en el caso del modo fluvial y marítimo son múltiples; hasta sistemas de control de tráfico para la PNA y de información a los navegantes de condiciones de navegación en tiempo real en todos los tramos de los ríos. Esto último es especialmente relevante en rutas complejas como las del Alto Paraná y el Río Paraguay.

8.12 IMPLEMENTAR UN SISTEMA DE INFORMACIÓN DE TRÁFICO

Es indispensable mejorar la sistematización de la información vinculada al transporte por agua. Existen registros segmentados y dispersos del tráfico en las vías navegables, pero son públicos ni armónicos entre sí.

Tabla N° 6. Síntesis Propuestas de Intervención, según dimensión, dificultad de Implementación y demanda de recursos asociada.

Dimensión	Propuesta	Acción	Dificultad de implementación	Demanda de Recursos
Infraestructura Navegable	Estrategia Regional para la nueva concesión de la Vía Navegable	incluir todas las vías navegables en la concesión principal con una lógica sistémica de subsidios cruzados		
		Evaluar la incorporación del Riacho Barranqueras como ruta alternativa dentro de la vía navegable troncal		
		Trabajar con Paraguay para el mantenimiento de aguas compartidas del Alto Paraná y Río Paraguay.		
		Solicitar la inclusión de los accesos portuarios al contrato de concesión o fijar pautas para ello.		
		Definir en las concesiones nacionales pautas para el servicio de dragado de acceso de los puertos de la Región Norte Grande.		
Infraestructura Portuaria	Priorización de Proyectos Portuarios con una perspectiva regional	Definición y Aplicación de Criterios para la priorización de proyectos portuarios		
		Mejora de la Gestión de la Infraestructura y Equipamiento Portuario	Trabajar en el desarrollo de una gestión comercial para captar carga y ganar escala	

baja
 media
 media-alta
 alta

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA

Tabla N° 7. Síntesis Propuestas de Intervención, según dimensión, dificultad de Implementación y demanda de recursos asociada. (continuación)

Dimensión	Propuesta	Acción	Dificultad de implementación	Demanda de Recursos
Servicios de Transporte	Generar condiciones para la oferta de servicios de transporte por agua	Reformular la Ley de Cabotaje e implementar un sistema de incentivos que premie el uso de la Marina Mercante Nacional		
	Trabajar con Aduana en la simplificación de trámites	Simplificación de procedimientos aduaneros para el cabotaje fluvial		
Marco Institucional y Regulación	Dotar de capacidades técnicas del ENCGVN	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.		
	Avanzar en el trabajo bilateral con Paraguay	Conformar un ámbito bilateral formal para abordar los trabajos necesarios en el Rio Paraguay.		
		Continuar articulando el trabajo en COMIP		
Desarrollar una agenda de trabajo internacional	Inscribir el desarrollo de las vías navegables del Norte Grande en una perspectiva regional amplia que incluya a Brasil, Bolivia y Paraguay como socios.			

baja
 media
 media-alta
 alta

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA

Tabla N° 8. Síntesis Propuestas de Intervención, según dimensión, dificultad de Implementación y demanda de recursos asociada. (continuación)

Dimensión	Propuesta	Acción	Dificultad de implementación	Demanda de Recursos
Transversales	Elaborar una agenda de Adaptación al Cambio Climático	Además de trabajar en la mitigación de los efectos del cambio climático en la navegabilidad y en el uso de nuevas tecnologías energéticas, evaluar la oportunidad de desarrollar el transporte por barcazas ante menores profundidades disponibles.		
	Articulación Intermodal	Algunas iniciativas son complementarias pero otras compiten entre sí. Ejemplo FFCC Urquiza y Río Paraná Inferior.		
		Incorporar en los proyectos portuarios el desarrollo de sus accesos terrestres y la dimensión puerto –ciudad.		
	Incorporar tecnologías de información	Digitalización de procesos		
		Incorporación de Tecnología para control de tráfico.		
		Publicación de Información de condiciones de navegación en tiempo real.		
Creación de un sistema de información de tráfico	Integrar sistemas de PNA, COMIP, SSPV NyMM, etc y elaborar un panel con estadísticas públicas de tráfico en las vías navegables.			

baja
 media
 media-alta
 alta

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA

9. ANEXOS

9.1 ENTE NACIONAL DE CONTROL Y GESTIÓN DE LA VÍA NAVEGABLE (ENCGVN) ANTECEDENTE

Acuerdo Federal Hidrovía suscripto el 8 de agosto de 2020 entre las provincias ribereñas (Formosa, Chaco, Misiones, Corrientes, Entre Ríos, Santa Fe y Buenos Aires) y los Ministerios Nacionales de Interior, Desarrollo Productivo y Transporte.

CREACIÓN

Mediante DNU 556 del 24 de agosto de 2021 se crea el Ente Nacional de Control y Gestión de la Vía Navegable (ENCGVN), como organismo descentralizado con autarquía administrativa, funcional y económico-financiera, en el ámbito jurisdiccional del Ministerio de Transporte.

COMPOSICIÓN

La dirección del ENCGVN está a cargo de un Consejo Directivo compuesto por 15 miembros. El presidente del Consejo es designado por el Poder Ejecutivo y los 3 vicepresidentes por los Ministerios firmantes del Acuerdo. El resto de los miembros son vocales que se distribuyen 2 para el Ministerio de Transporte, 1 para cada uno para los otros Ministerios y 7 para cada una de las provincias.

MISIONES Y FUNCIONES

Proteger a todos los usuarios y las usuarias, resguardar los bienes de dominio público y privado del Estado nacional, llevar adelante el proceso para la adjudicación de las obras y fiscalizar el cumplimiento de las leyes, reglamentos, cuestiones ambientales y económico-financiero de la concesión de obra pública para el desarrollo de las tareas de modernización, ampliación, operación y mantenimiento de la Vía Navegable Troncal.

DIFICULTADES

Desde su creación, el ENCGVN ha demostrado ser poco resolutivo y con problemas para llegar a acuerdos entre los representantes provinciales.

9.2 EJERCICIO TEÓRICO PRELIMINAR FINANCIAMIENTO DRAGADO

Es indispensable realizar estudios técnicos que permitan dimensionar de manera precisa los costos reales de los trabajos necesarios para conectar los puertos del Norte Grande a la red de navegación.

Se propone aquí un ejercicio teórico que apunta a plantear en términos generales la cuestión y aportar elementos a la discusión de la conformación de un sistema de subsidios cruzados que potencie el transporte por agua en la región. Algunas consideraciones:

- De acuerdo con los informes de Gestión publicados por la AGP, el superávit generado por el servicio de dragado y balizamiento en la Vía Navegable, entre Santa Fe y el Océano es de US\$ 29 millones anuales.
- No se consideran resultados asociados al peaje SFN actualmente en discusión.
- Las provincias del Norte Grande estimaron, en forma preliminar, las necesidades de dragado de apertura para accesos a puertos bajo su titularidad.
- Dado que desconocen volúmenes a dragar para el mantenimiento de los canales, se supondrán equivalentes a la apertura. Esto constituye un escenario de máxima improbable, pero útil a los fines de la realización de este ejercicio.
- Se consideran los siguientes costos: US\$5/m³ para dragado de apertura y US\$ 3,3/m³ para mantenimiento. Si bien los costos de dragado presentan una muy alta variabilidad según tramo, equipos a emplear, distancia a refulado, etc. Los valores empleados surgen del análisis de antecedentes disponibles para distintas licitaciones, consultas a especialistas y documentos que abordan la cuestión.

El resultado obtenido se resume en el siguiente cuadro y muestra que con un 20% del actual superávit podrían financiarse estas obras necesarias para la región.

Tabla N° 9: Volúmenes y Costos de Dragado. Estimación preliminar.

Tramo	Volúmen anual a dragar (m ³)	Año 1 (Apertura)	Años siguientes (mantenimiento anual)
Riacho Barranqueras	900.200	USD 4.501.000	USD 2.970.660
Acceso a Formosa	157.500	USD 787.500	USD 519.750
Accesos Misiones	No requiere dragado		
Acceso a Corrientes	No requiere dragado		
Total	1.057.700	USD 5.288.500	USD 3.490.410
% superávit SFO		19%	12%

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA A PARTIR DE INFORMES AGP E INFORMACIÓN PROVISTA POR LAS PROVINCIAS.

9.3 ENTREVISTAS REALIZADAS

FUNCIONARIOS PROVINCIALES

- **Chaco:**
 - Tomas Yazlle (Subsecretario de Transporte y Logística)
 - Juan Camarasa - Director del Elevador de Granos de Barranqueras (ex Junta Nacional)
 - Constanza Prause - Administradora del Puerto Las Palmas
 - Roberto Benítez - Administrador del Puerto de Barranqueras
 - Rodrigo Benitez – Puerto de Barranqueras
 - Mónica Quiñones- Ingeniera a cargo de la seguridad del Puerto Barranqueras
 - Sergio Rochdeswensky – Colono SA
 - Federico Suárez – YPF Vilelas
- **Corrientes:**
 - Cesar Bentos - Secretario de Coordinación y Planificación
 - Jorge Suaid (Secretario. Asesor del ministro MOySP)
 - Claudio Polich (Ministro de Obras y Servicios Públicos)
 - Dr. Adolfo Ecobar Ramos (Dirección de Transporte Fluvial y Puertos)
- **Formosa:**
 - **Jorge Ibañez** – Ministerio de Economía, Hacienda y Finanzas
 - **Daniel Malich** - Ministro de Planificación, Inversión, Obras y Servicios Públicos
 - **Maximiliano Melgarejo** - a cargo de Asuntos Estratégicos Económicos. Min de Economía
 - **Fernando De Vido** – Administrador General de la Dirección Provincial de Vialidad Provincial
 - **Horacio Cuño** - Director del Departamento de Ingeniería Vial de la Dirección Provincial de Vialidad
- **Misiones:**
 - Sebastián Oriozabala. Ministro del Agro y la Producción
 - José Zamora Abogado. Colaborando en áreas que interactúan con nación.

- Martín Iburguren. Subse. de Planificación, Extensión y Programas de financiamiento Rural.
- Ricardo Babiak – Presidente APSA

FUNCIONARIOS PROVINCIALES

- **Misiones:**
 - Sebastián Oriozabala. Ministro del Agro y la Producción
 - José Zamora Abogado. Colaborando en áreas que interactúan con Nación.
 - Martín Iburguren. Subse. de Planificación, Extensión y Programas de financiamiento Rural.
 - Ricardo Babiak – Presidente APSA

SECTOR PRIVADO

- **Misiones**
 - APICOFORM
 - Cámara de exportadores de Té: Enrique Urrutia
 - Cooperativa Citrícola de Misiones: Carlos Satur y Jorge Ferreira.
 - Cooperativa Agroindustrial de Misiones (CTM) Guido Hut y Alejandro Fritz (Comex)
 - Cámara Molinera de tabaco. Gerardo Daniel López
- **Santiago del Estero**
 - MegaAlfalfa
 - AGD Beltrán
- Roberto Murchison - Cámara de Puertos Privados.
- Transportistas Fluviales Paraguay

FUNCIONARIOS INTERNACIONALES

- Enrique Guardo – COMIP



CONSEJO FEDERAL
DE INVERSIONES

9.4 PUERTOS VISITADOS

- Puerto Formosa
- Puerto Barranqueras – Colono SA
- Puerto Barranqueras – Muelle Fiscal
- Puerto Vilelas YPF
- Puerto Las Palmas