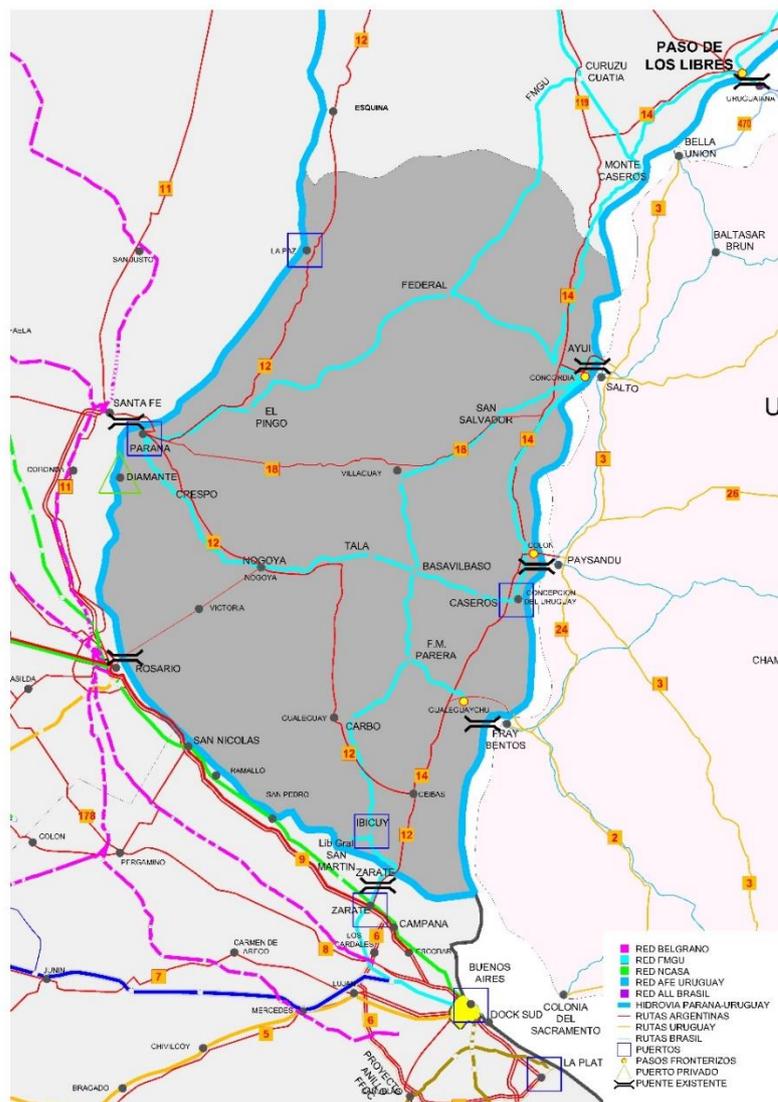


Perfil Estratégico Competitivo para el Desarrollo del Sistema Portuario y Logístico de la Provincia de Entre Ríos



INFORME PARCIAL 1

30 DE JUNIO 2021



ÍNDICE

1	INTRODUCCIÓN	12
1.1	OBJETIVOS DE LA CONSULTORÍA.....	12
1.2	PLAN DE TRABAJO Y METODOLOGÍA ACORDADA	13
1.2.1	ALCANCE.....	13
1.2.2	AREA EN ESTUDIO	13
1.2.3	PLAN DE TAREAS.....	17
1.3	PRESENTACION DE METODOLOGIA Y VIAJE INICIAL	19
2	DIAGNÓSTICO Y ESTUDIO DE MERCADO.....	21
2.1	RECOPIACIÓN DE ANTECEDENTES.....	21
2.1.1	BASES DE DATOS Y ESTADÍSTICAS RECOPIADAS	22
2.1.2	ANTECEDENTES BIBLIOGRÁFICOS RECOPIADOS.....	27
2.1.3	OTROS DATOS SURGIDOS DE ENCUESTAS.....	38
2.2	ANÁLISIS LEGAL E INSTITUCIONAL	39
2.2.1	MARCO NORMATIVO	40
2.2.1.1	MARCO NORMATIVO SOBRE ACTIVIDADES PORTUARIAS.....	40
2.2.1.2	MARCO NORMATIVO PROVINCIAL.....	43
2.2.1.3	MARCO NORMATIVO DE TRANSPORTE.....	44
2.2.1.4	LEY 24.653 SISTEMA DE TRANSPORTE DE CARGAS POR AUTOMOTOR.	47
2.2.2	MARCO INSTITUCIONAL	49
2.2.2.1	ORGANISMOS PUBLICOS NACIONALES E INVERSIÓN PREVISTA	49
2.2.2.2	INVERSIÓN PÚBLICA NACIONAL PREVISTA EN EL SECTOR TRANSPORTE PARA 2021-2023	50
2.2.2.3	PRESUPUESTO ESPECIFICO SUBSECRETARÍA DE PUERTOS Y VÍAS NAVEGABLES (2021)	54
2.2.3	ORGANISMOS DE LA PROVINCIA DE ENTRE RÍOS.....	57
2.2.3.1	CAMARAS EMPRESARIALES	59
2.2.4	DESEMPEÑO DEL MARCO NORMATIVO E INSTITUCIONAL	59
2.3	DESCRIPCIÓN DE REDES LOGISTICAS Y DE TRANSPORTE DE CARGAS	60
2.3.1	REDES LOGÍSTICAS DE TRANSPORTE TERRESTRE VIAL	61
2.3.1.1	DATOS GENERALES	61
2.3.1.2	BREVE DESCRIPCION DE LAS REDES	61
2.3.1.3	DETALLES DE TRÁNSITO.....	65
2.3.1.4	ESTADO DE LOS CAMINOS.....	66
2.3.1.5	ACCESOS A PUERTOS.....	67
2.3.2	REDES LOGISTICAS DE TRANSPORTE TERRESTRE FERROVIARIO	74



2.3.2.1	BREVE HISTORIA	74
2.3.2.2	MAPA DE LA RED	76
2.3.2.3	DESCRIPCIÓN DE SITUACIÓN ACTUAL	78
2.3.2.4	ACCESOS A PUERTOS.....	80
2.3.2.5	CENTROS LOGÍSTICOS.....	83
2.3.2.6	CRUCES FRONTERIZOS.....	90
2.3.3	PUERTOS DE ENTRE RÍOS	93
2.3.3.1	DEL GUAZÚ S.A.	93
2.3.3.2	DIAMANTE - MUELLE EAPD	94
2.3.3.3	CARGILL S.A. - MUELLE ELEVADOR (EX. PUERTO DIAMANTE S.A.).....	95
2.3.3.4	COOPERATIVA AGROPECUARIA LA PAZ LIMITADA.....	96
2.3.3.5	CONCEPCIÓN DEL URUGUAY (MUELLE EAPCDELU / MUELLE YPF)	97
2.3.3.6	EL MANÁ PUERTO BUEY S.A. (SANTA ELENA).....	100
2.3.3.7	PIEDRAS BLANCAS (CABROL)	101
2.3.3.8	PUERTO DE IBICUY.....	102
2.3.4	PASOS FRONTERIZOS.....	103
2.3.4.1	PASO INTERNACIONAL COLÓN – PAYSANDÚ	103
2.3.4.2	PASO INTERNACIONAL GUALEGUACHÚ - FRAY BENTOS	105
2.3.4.3	PASO INTERNACIONAL CONCORDIA - SALTO	107
2.3.4.4	PASO INTERNACIONAL PASO DE LOS LIBRES – URUGUAYANA	109
2.3.4.5	PASO INTERNACIONAL SANTO TOMÉ - SAO BORJA	111
2.3.4.6	PASO INTERNACIONAL PUERTO DE LA BARCA – PORTO XAVIER	114
2.3.4.7	PASO INTERNACIONAL IGUAZÚ - FOZ DE IGUAZÚ	115
2.3.4.8	PASO INTERNACIONAL B. DE IRIGOYEN - DIONISIO CERQUEIRA.....	117
2.3.5	REDES LOGISTICAS DE TRANSPORTE FLUVIAL.....	119
2.3.5.1	HIDROVIA PARAGUAY PARANA	119
2.3.5.2	INFRAESTRUCTURAS Y CONECTIVIDAD	120
2.3.5.3	SITUACIÓN DE LA NAVEGACIÓN ACTUAL.....	121
2.3.5.4	HIDROVÍA TIETÉ-PARANÁ.....	130
2.3.5.5	HIDROVÍA DEL ALTO PARANÁ.....	133
2.3.5.6	HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ.....	133
2.3.5.7	TRAZA FLUVIOMARÍTIMA: CIUDAD DE SANTA FE AL OCÉANO	136
2.3.5.8	PARANÁ DE LAS PALMAS – CANAL EMILIO MITRE	137
2.3.5.9	PARANÁ GUAZÚ – BRAVO-TALAVERA- CANAL MARTÍN GARCÍA.....	138
2.3.5.10	HIDROVIA DEL RÍO URUGUAY	140



2.3.5.11	INFRAESTRUCTURAS Y CONECTIVIDAD	145
2.3.5.12	SITUACIÓN DE LA NAVEGACIÓN ACTUAL.....	145
2.4	ESTUDIO DE MERCADO ACTUAL Y POTENCIAL.....	148
2.4.1	ANÁLISIS MACROECONÓMICO GENERAL PROVINCIAL	148
2.4.2	ENTREVISTAS ACTORES CLAVES	150
2.4.2.1	ASPECTOS GENERALES – FUNCIONALES – MODELO DE GESTIÓN PORTUARIA.....	151
2.4.3	ESTUDIO DE MERCADO ACTUAL.....	174
2.4.3.1	ESTADÍSTICAS DE TRANSPORTE VIAL.....	174
2.4.3.2	ESTADÍSTICAS DE TRANSPORTE FFCC.....	179
2.4.3.3	ESTADÍSTICAS DE PASOS FRONTERIZOS	181
2.4.3.4	ESTADÍSTICAS DE PUERTOS	183
2.4.3.5	ESTADÍSTICAS DE TRANSPORTE FLUVIAL	195
2.4.3.6	MATRIZ DE TRANSPORTE ENTRE RÍOS	202
2.4.4	ESTUDIO DE MERCADO POTENCIAL	204
2.4.4.1	TIPOS DE CARGAS Y MOVIMIENTOS POTENCIALMENTE A ANALIZAR.....	204
2.4.4.2	ÁREAS DE INFLUENCIA A ANALIZAR	205
2.4.4.3	PRODUCCIÓN (P)	207
2.4.4.4	EXPORTACIONES (X)	214
2.4.4.5	IMPORTACIONES (M)	227
2.4.4.6	ESTIMACION TRANSITOS TERRESTRES	235
2.4.4.7	ESTIMACION DEL VOLUMEN TOTAL CAPTABLE.....	249
2.4.5	AREA INFLUENCIA SECUNDARIA.....	251
2.4.5.1	HIDROVIA PARAGUAY PARANA	252
2.4.5.2	PASOS FRONTERIZOS BRASIL Y URUGUAY	258
2.4.6	RESULTADOS PRELIMINARES- VOLUMEN TOTAL CAPTABLE.....	260
2.4.6.1	AREA DE INFLUENCIA CERCANA: ENTRE RIOS	260
2.4.6.2	AREA DE INFLUENCIA PRIMARIA NEA: CORRIENTES+MISIONES+CHACO	261
2.4.6.3	AREA DE INFLUENCIA PRIMARIA NOA.....	261
2.4.6.4	AREA DE INFLUENCIA CERCANA MAS PRIMARIA	262
2.4.6.5	AREA DE INFLUENCIA SECUNDARIA	262
2.4.6.6	VOLUMEN POTENCIAL CAPTABLE TOTAL	263
2.5	CONCLUSIONES PRELIMINARES	264
2.5.1	PASOS SIGUIENTES	265
3	ANEXO 1: ANÁLISIS METODOLOGICO PREMININAR DE DEMANDA DE CARGAS – AGRUPAMIENTO DE CARGAS 266	



3.1.1	BASE DE DATOS Y AGRUPACIÓN DE LOS MISMOS	267
3.1.2	GRUPOS DE CARGA	267
3.1.3	MERCADERIAS QUE INTEGRAN LOS GRUPOS DE CARGAS	271
4	ANEXO 2: FICHAS DE PUERTOS DE ENTRE RIOS	276
5	ANEXO 3: ESTADISTICAS DETALLADAS MERCADO ACTUAL ENTRE RIOS.....	277

INDICE DE TABLAS

TABLA 2.1.1.A ANTECEDENTES RECOPIADOS BASES DE DATOS	22
TABLA 2.1.2.A ANTECEDENTES BIBLIOGRÁFICOS RECOPIADOS	27
TABLA 2.1.3.A ENTREVISTADOS.....	38
TABLA 2.2.2.A ACTIVIDADES DE CRÉDITO TOTAL 2021	55
TABLA 2.2.2.B PRESUPUESTO NACIONAL 2021	57
TABLA 2.3.1.A RED VIAL ENTRE RÍOS.....	61
TABLA 2.3.1.B TRÁNSITO MEDIO DIARIO ANUAL EN RUTAS NACIONALES	66
TABLA 2.3.2.A CARGA TRANSPORTADA CRUCES FRONTERIZOS FERROVIARIOS.....	92
TABLA 2.4.1.A VALOR AGREGADO BRUTO PROVINCIAL Y NACIONAL POR RAMA DE ACTIVIDAD ECONÓMICA A PRECIOS BÁSICOS. VALORES ANUALES A PRECIOS CORRIENTES (MILLONES DE U\$S)	149
TABLA 2.4.3.A ZONAS, DEPARTAMENTOS Y CENTROIDES ENTRE RÍOS.....	175
TABLA 2.4.3.B TOTAL TONELADAS POR GRUPO DE CARGAS.....	176
TABLA 2.4.3.C CARGAS LÍNEA URQUIZA 2015- 2020.....	180
TABLA 2.4.3.D TONELADAS DE PASOS FRONTERIZOS POR DESTINO	181
TABLA 2.4.3.E % DEL TOTAL DE LA OPERACIÓN PÚBLICOS- PRIVADOS 2014-2020	185
TABLA 2.4.3.F CARGAS OPERADAS POR PUERTOS ENRRERRRIANOS 2014-2020	186
TABLA 2.4.3.G OPERACIONES POR RUBRO, TRIMESTRE Y TIPO 2014-2020 PUERTO DEL GUAZÚ S.A	189
TABLA 2.4.3.H OPERACIONES POR RUBRO, TRIMESTRE Y TIPO 2014-2020 PARANÁ IRON	190
TABLA 2.4.3.I OPERACIONES POR RUBRO, TRIMESTRE Y TIPO 2014-2020 MUELLE YPF.....	191
TABLA 2.4.3.J OPERACIONES POR RUBRO, TRIMESTRE Y TIPO 2014-2020 CARGIL DIAMANTE.....	191
TABLA 2.4.3.K OPERACIONES POR RUBRO, TRIMESTRE Y TIPO 2014-2020 PUERTO CONCEPCIÓN DEL URUGUAY	191
TABLA 2.4.3.L OPERACIONES POR RUBRO, TRIMESTRE Y TIPO 2014-2020 COOPERATIVA AGRÍCOLA LA PAZ ...	192
TABLA 2.4.3.M OPERACIONES POR RUBRO, TRIMESTRE Y TIPO 2014-2020 PUERTO LA PAZ- MÁRQUEZ	193
TABLA 2.4.3.N OPERACIONES POR RUBRO, TRIMESTRE Y TIPO 2014-2020 COOP. "LA GANADERA" GRAL. RAMÍREZ.....	193
TABLA 2.4.3.O OPERACIONES POR RUBRO, TRIMESTRE Y TIPO 2014-2020 MANÁ PUERTO BUEY.....	194
TABLA 2.4.3.P OPERACIONES POR RUBRO Y TIPO 2014-2020 PUERTO IBICUY.....	194
TABLA 2.4.3.Q OPERACIONES POR RUBRO, TRIMESTRE Y TIPO 2014-2020 PUERTO PIEDRAS BLANCAS	194



TABLA 2.4.3.R OPERACIONES POR RUBRO, TRIMESTRE Y TIPO 2014-2020 PUERTO DIAMANTE	195
TABLA 2.4.3.S CANTIDAD DE PUERTOS POR CORREDOR FLUVIAL	196
TABLA 2.4.3.T GRÁFICO DE OPERACIONES POR JURISDICCIÓN Y TIPO RÍO URUGUAY (2018-2020)	200
TABLA 2.4.4.A VOLUMEN TOTAL CAPTABLE AÑO 2016	206
TABLA 2.4.4.B PRODUCCIÓN ARGENTINA	207
TABLA 2.4.4.C PRODUCCIÓN ÁREA DE INFLUENCIA CERCANA (AIC) E.R.	208
TABLA 2.4.4.D PRODUCCIÓN ÁREA DE INFLUENCIA PRIMARIA (AIP) NEZ.	210
TABLA 2.4.4.E PRODUCCIÓN MISIONES	210
TABLA 2.4.4.F PRODUCCIÓN CORRIENTES	211
TABLA 2.4.4.G PRODUCCIÓN CHACO	212
TABLA 2.4.4.H ÁREA DE INFLUENCIA SECUNDARIA NOA SIN CHACO.....	213
TABLA 2.4.4.I ARGENTINA: AÑO 2016 Y PROMEDIO 2015-2019 EXPO USS Y TONS GRUPO CARGAS Y COCIENTE U\$/TON.....	215
TABLA 2.4.4.J AIC : SOLO ENTRE RÍOS	216
TABLA 2.4.4.K AIP NEA: CORRIENTES + MISIONES +CHACO	219
TABLA 2.4.4.L AIS NOA SIN CHACO.....	224
TABLA 2.4.4.M EXPORTACIONES AIP + AIS	225
TABLA 2.4.4.N ARGENTINA EN COMPARACIÓN CON AIP+ AIS	226
TABLA 2.4.4.O TOTAL EXPORTACIONES AREAS DE INFLUENCIA Y ARGENTINA - COMPARACIÓN	226
TABLA 2.4.4.P IMPORTACIONES ARGENTINA POR GRUPO DE CARGAS USS Y TON. Y COCIENTE USS/ TONS.....	227
TABLA 2.4.4.Q IMPO AIC : SOLO ENTRE RIOS	227
TABLA 2.4.4.R IMPO AREA PRIMARIA NEA.....	229
TABLA 2.4.4.S AREA PRIMARIA NOA SIN CHACO.....	232
TABLA 2.4.4.T PRODUCTO BRUTO GEOGRÁFICO PROVINCIAL- AÑO 2016	233
TABLA 2.4.4.U AIC: IMPORTACIONES DE ENTRE RIOS	234
TABLA 2.4.4.V AIP NEA: IMPORTACIONES DE CORRIENTES + MISIONES + CHACO	234
TABLA 2.4.4.W AIP NOA: IMPORTACIONES DE NOA SIN CHACO	234
TABLA 2.4.4.X COMPARATIVA IMPORTACIONES AIC, AIP, AIS Y ARGENTINA	235
TABLA 2.4.4.Y TRÁNSITOS TERRESTRES POR DESTINO GSO	236
TABLA 2.4.4.Z TRÁNSITOS TERRESTRES POR DESTINO CG CONT DRY	238
TABLA 2.4.4.AA TRÁNSITOS POR DESTINOS CG CONT REFFER.....	240
TABLA 2.4.4.BB TRÁNSITOS POR DESTINOS GSI	242
TABLA 2.4.4.CC TRÁNSITOS POR DESTINOS GLI	244
TABLA 2.4.4.DD TRÁNSITOS POR DESTINOS GLO	245
TABLA 2.4.4.EE RESUMEN TRÁNSITOS	247



TABLA 2.4.4.FF VOLUMEN CAPTABLE AIC. – ENTRE RIOS	249
TABLA 2.4.4.GG VOLUMEN CAPTABLE AIP NEA .CORRIENTES + MISIONES + CHACO	249
TABLA 2.4.4.HH VOLUMEN CAPTABLE AIP NOA .NOA SIN CHACO	250
TABLA 2.4.4.II VOLUMEN CAPTABLE TOTAL AIC+AIP	250
TABLA 2.4.5.A TRANSPORTE FLUVIAL POR LA HIDROVÍA PARANÁ-PARAGUAY DESDE EL PUERTO DE SANTA FE HASTA EL PUERTO DE CÁCERES (BRASIL). AÑO 2015 EN TN.	253
TABLA 2.4.5.B COMERCIO EXTERIOR PARAGUAYO EXPORTACIONES	254
TABLA 2.4.5.C COMERCIO EXTERIOR PARAGUAYO IMPORTACIONES.....	254
TABLA 2.4.5.D COMERCIO EXTERIOR BOLIVIANO- FLUVIAL	255
TABLA 2.4.5.E COMERCIO EXTERIOR BOLIVIANO FOB EN USS Y PESO BRUTO EN TONELADAS.....	256
TABLA 2.4.5.F EXPORTACIONES ARGENTINAS POR ADUANAS PASOS FRONTERIZOS DEL RIO URUGUAY	258
TABLA 2.4.5.G EXPORTACIONES URUGUAY POR GRUPOS	259
TABLA 2.4.5.H IMPORTACIONES ARGENTINAS POR ADUANAS PASOS FRONTERIZOS DEL RIO URUGUAY	259
TABLA 2.4.5.I IMPORTACIONES PASOS URUGUAY POR GRUPOS.....	259
TABLA 2.4.6.A VOLUMEN TOTAL CAPTABLE AIC. - ENTRE RIOS	260
TABLA 2.4.6.B VOLUMEN TOTAL CAPTABLE AIP NEA .CORRIENTES + MISIONES +CHACO	261
TABLA 2.4.6.C VOLUMEN TOTAL CAPTABLE AIP NOA .NOA SIN CHACO	261
TABLA 2.4.6.D VOLUMEN TOTAL CAPTABLE 2.4.6.4 AIC +AIP	262
TABLA 2.4.6.E VOLUMEN TOTAL CAPTABLE ÁREA DE INFLUENCIA SECUNDARIA HIDROVÍA PP	262
TABLA 2.4.6.F VOLUMEN TOTAL CAPTABLE AIS/ HPP: ÁREA DE INFLUENCIA SECUNDARIA TPF	263
TABLA 2.4.6.G VOLUMEN TOTAL CAPTABLE / POTENCIAL. AÑO BASE 2016	263
TABLA 4.1.1.A BASES DE DATOS UTILIZADAS	267
TABLA 4.1.2.A GRUPOS DE CARGA	267
TABLA 4.1.2.B DESCRIPCIÓN DE GRUPOS DE CARGA POR MERCADERÍAS	268
TABLA 4.1.2.C MATRIZ DE MODOS DE TRANSPORTE	271

INDICE DE FIGURAS

FIGURA 1.2.2.A MAPA ÁREA DE INFLUENCIA TOTAL Y REDES LOGÍSTICAS TERRESTRES	13
FIGURA 1.2.2.B-MAPA REDES LOGÍSTICAS TERRESTRES REGIÓN MESOPOTÁMICA – ÁREA DE INFLUENCIA PRIMARIA – AIP MESOPOTAMIA + PROVINCIA DE CHACO	14
FIGURA 1.2.2.C -MAPA REDES LOGÍSTICAS PROVINCIA DE ENTRE RÍOS- ÁREA DE INFLUENCIA CERCANA	15
FIGURA 1.2.2.D- ESQUEMA SISTEMA MULTIMODAL LOGÍSTICO HIDROVIA PARAGUAY-PARANA Y RIO URUGUAY ÁREAS DE INFLUENCIA SECUNDARIA – CABOTAJE FLUVIAL REGIONAL (CFR) Y TRAFICO TERRESTRE REGIONAL (PFR)	16
FIGURA 1.2.3.A PLAN DE TRABAJO	18
FIGURA 2.2.2.A ORGANIGRAMA MINISTERIO DE TRANSPORTE.....	50



FIGURA 2.2.3.A ORGANIGRAMA GOBIERNO DE ENTRE RÍOS	58
FIGURA 2.3.1.A PLANO DE RED VIAL DE PROVINCIA DE ENTRE RIOS	63
FIGURA 2.3.1.B ACCESOS VIALES AL PUERTO DE CONCEPCIÓN DEL URUGUAY	67
FIGURA 2.3.1.C ACCESOS VIALES AL PUERTO DE CONCEPCIÓN DEL URUGUAY	68
FIGURA 2.3.1.D ACCESOS VIALES AL PUERTO DE DIAMANTE	69
FIGURA 2.3.1.E ACCESOS VIALES AL PUERTO DE DIAMANTE	70
FIGURA 2.3.1.F ACCESOS VIALES AL PUERTO DE IBICUY	71
FIGURA 2.3.1.G ACCESOS VIALES AL PUERTO DE IBICUY	72
FIGURA 2.3.1.H ACCESOS VIALES AL PUERTO DE IBICUY	72
FIGURA 2.3.1.I ACCESO VIAL URBANO LA PAZ	73
FIGURA 2.3.1.J INGRESOS VIALES URBANOS LA PAZ	74
FIGURA 2.3.2.A MAPA LÍNEA URQUIZA	76
FIGURA 2.3.2.B MAPA ESQUEMÁTICO LÍNEA URQUIZA	77
FIGURA 2.3.2.C MAPA ACCESOS FERROVIARIOS PUERTO DIAMANTE	81
FIGURA 2.3.2.D MAPA ACCESOS FERROVIARIOS PUERTO CONCEPCIÓN DEL URUGUAY	81
FIGURA 2.3.2.E MAPA ACCESOS FERROVIARIOS PUERTO IBICUY	82
FIGURA 2.3.2.F MAPA ACCESOS FERROVIARIOS TERMINAL DEL GUAZÚ	83
FIGURA 2.3.2.G MAPA CENTRO LOGÍSTICO POSADAS	84
FIGURA 2.3.2.H MAPA CENTRO LOGÍSTICO GARUPÁ	84
FIGURA 2.3.2.I MAPA PASO FERROVIAL PASO DE LOS LIBRES- URUGUAYANA	85
FIGURA 2.3.2.J MAPA CENTRO LOGÍSTICO MONTE CASEROS	86
FIGURA 2.3.2.K MAPA CENTRO LOGÍSTICO CONCORDIA	86
FIGURA 2.3.2.L MAPA CENTRO LOGÍSTICO YUQUERI	87
FIGURA 2.3.2.M FOTOS RELEVAMIENTO BASAVILBASO	88
FIGURA 2.3.2.N MAPA CENTRO LOGÍSTICO BASAVILBASO	88
FIGURA 2.3.2.O MAPA CENTRO LOGÍSTICO HOLT - IBICUY	89
FIGURA 2.3.2.P MAPA CENTRO LOGÍSTICO ZARATE	90
FIGURA 2.3.2.Q CRUCE FERROVIARIO FRONTERIZO POSADAS-ENCARNACIÓN	90
FIGURA 2.3.2.R CRUCE FERROVIARIO FRONTERIZO PASO DE LOS LIBRES - URUGUAYANA	91
FIGURA 2.3.2.S CRUCE FERROVIARIO FRONTERIZO CONCORDIA SALTO	92
FIGURA 2.3.3.A IMÁGENES AÉREAS TERMINAL PORTUARIA DEL GUAZÚ	93
FIGURA 2.3.3.B IMÁGENES PUERTO DIAMANTE	94
FIGURA 2.3.3.C FOTOS TERMINAL CARGIL- DIAMANTE	96
FIGURA 2.3.3.D IMÁGENES COOPERATIVA AGROPECUARIA LA PAZ LTD.	97
FIGURA 2.3.3.E IMÁGENES PUERTO CONCEPCIÓN DEL URUGUAY	98



FIGURA 2.3.3.F IMÁGENES EL MANÁ PUERTO BUEY.....	100
FIGURA 2.3.3.G IMAGEN SATELITAL TERMINAL PIEDRAS BLANCAS.....	101
FIGURA 2.3.3.H IMAGENES SATELITALES PUERTO IBICUY.....	102
FIGURA 2.3.4.A IMÁGENES PASO COLÓN - PAYSANDÚ.....	103
FIGURA 2.3.4.B IMÁGENES PASO GUALEGUAYCHÚ - FRAY BENTOS.....	105
FIGURA 2.3.4.C IMÁGENES PASO CONCORDIA - SALTO.....	107
FIGURA 2.3.4.D IMÁGENES PASO DE PASO DE LOS LIBRES - URUGUAIANA.....	109
FIGURA 2.3.4.E PASO SANTO TOMÉ - SAO BORJA.....	111
FIGURA 2.3.4.F IMÁGENES PASO LA BARCA - PORTO XAVIER.....	114
FIGURA 2.3.4.G PASO IGUAZÚ - FOZ DE IGUAZÚ.....	115
FIGURA 2.3.4.H IMÁGENES PASO B DE IRIGOYEN - DIONISIO CERQUEIRA.....	117
FIGURA 2.3.5.A HIDROVÍA PARANÁ - PARAGÚAY.....	119
FIGURA 2.3.5.B SITUACIÓN DE LOS CALADOS NAVEGABLES HPP.....	121
FIGURA 2.3.5.C SITUACIÓN DE LAS DIMENSIONES DE CONVOYS PERMITIDOS.....	122
FIGURA 2.3.5.D TIPOS DE TRENES DE BARCAZAS PERMITIDOS POR SECCIÓN DE LA HPP.....	122
FIGURA 2.3.5.E TRAMOS HIDROVÍA.....	123
FIGURA 2.3.5.F CONVOY DE BARCAZAS.....	124
FIGURA 2.3.5.G HIDROVIA TIETÉ PARANÁ.....	131
FIGURA 2.3.5.H PROGRESIVAS HIDROVÍA PARAGUAY PARANÁ.....	133
FIGURA 2.3.5.I BRAVO TALAVERA - CANAL MARTÍN GARCÍA.....	139
FIGURA 2.3.5.J RÍO URUGUAY BAJO MEDIO.....	140
FIGURA 2.3.5.K ALTO RÍO URUGUAY.....	141
FIGURA 2.3.5.L CALADOS NAVEGABLES RÍO URUGUAY.....	142
FIGURA 2.3.5.M CAUDALES MEDIOS MENSUALES.....	144
FIGURA 2.3.5.N CAUDALES MEDIOS MENSUALES Y EXTREMOS DIARIOS.....	144
FIGURA 2.3.5.O HIDROVÍA DEL RÍO URUGUAY.....	145
FIGURA 2.3.5.P PUERTOS Y PROGRESIVAS DEL RÍO URUGUAY.....	146
FIGURA 2.3.5.Q SALIDA AL OCÉANO DE LA HRU.....	147
FIGURA 2.4.3.A ZONAS Y CENTROIDES DE ENTRE RÍOS.....	175
FIGURA 2.4.3.B % CARGAS EN TONELADAS POR GRUPO DE 2016.....	176
FIGURA 2.4.3.C % DE CARGAS POR CENTROIDE DE ORIGEN.....	177
FIGURA 2.4.3.D CARGAS EN TON POR CENTROIDE Y TIPO 2016.....	178
FIGURA 2.4.3.E RESUMEN TIPO DE CARGA TONELADAS Y CAMIONES.....	178
FIGURA 2.4.3.F MATRIZ MODAL DE TRANSPORTE ARGENTINA.....	179
FIGURA 2.4.3.G LÍNEA FERROCARRIL GENERAL URQUIZA EN ENTRE RÍOS.....	180



FIGURA 2.4.3.H TONELADAS TRANSPORTADA LÍNEA URQUIZA 2016-2020.....	181
FIGURA 2.4.3.I DESTINO DE PASOS POR GRUPO DE CARGAS.....	182
FIGURA 2.4.3.J GRÁFICO % DE TONELADAS POR PASO	182
FIGURA 2.4.3.K UBICACIÓN DE LOS PUERTOS DE E.R.....	183
FIGURA 2.4.3.L % DE OPERACIÓN PÚBLICO/ PRIVADA.....	185
FIGURA 2.4.3.M GRÁFICO RUBROS OPERADOS 2016.....	187
FIGURA 2.4.3.N GRÁFICO RUBROS OPERADOS 2020	187
FIGURA 2.4.3.O GRÁFICO TIPO DE OPERACIONES 2016.....	188
FIGURA 2.4.3.P GRÁFICO TIPO DE OPERACIONES 2020	188
FIGURA 2.4.3.Q EVOLUCIÓN DE RUBROS OPERADOS DEL GUAZÚ (2014-2020).....	190
FIGURA 2.4.3.R EVOLUCIÓN DE RUBROS POR AÑO PUERTO DE CONCEPCIÓN DEL URUGUAY	192
FIGURA 2.4.3.S EVOLUCIÓN DE TONELADAS POR CORREDOR FLUVIAL 2018-2020	196
FIGURA 2.4.3.T TONELADAS OPERADAS POR AÑO POR CORREDOR Y POR JURISDICCIÓN.....	197
FIGURA 2.4.3.U GRÁFICOS DE OPERACIÓN POR CORRIDOR FLUVIAL Y JURISDICCIÓN 2018-2020.....	197
FIGURA 2.4.3.V GRÁFICO DE OPERACIONES POR JURISDICCIÓN Y RUBROS RÍO PARANÁ.....	198
FIGURA 2.4.3.W GRÁFICO DE OPERACIONES POR JURISDICCIÓN Y RUBROS RÍO URUGUAY.....	198
FIGURA 2.4.3.X GRÁFICO DE OPERACIONES EN PUERTOS POR JURISDICCIÓN Y TIPO RÍO URUGUAY (2018-2020)	199
FIGURA 2.4.3.Y SITUACIÓN MODAL DEL TRANSPORTE EN E.RÍOS 2016	203
FIGURA 2.4.3.Z % DEL TOTAL TRANSPORTADO POR MODO	203
FIGURA 2.4.4.A PRODUCCIÓN ARGENTINA POR TIPO DE CARGA 2016	208
FIGURA 2.4.4.B PRODUCCIÓN AIC DE ENTRE RÍOS POR TIPO DE DE CARGA.....	209
FIGURA 2.4.4.C PRODUCCIÓN ÁREA DE INFLUENCIA PRIMARIA.....	210
FIGURA 2.4.4.D PRODUCCIÓN MISIONES.....	211
FIGURA 2.4.4.E PRODUCCIÓN CORRIENTES	212
FIGURA 2.4.4.F PRODUCCIÓN CHACO	212
FIGURA 2.4.4.G PRODUCCIÓN NOA	213
FIGURA 2.4.4.H GRÁFICOS DE EXPORTACIÓN POR GRUPO DE CARGA	217
FIGURA 2.4.4.I GRÁFICOS DE EXPORTACIONES POR MODO DE TRANSPORTE.....	217
FIGURA 2.4.4.J GRÁFICOS DE EXPORTACIONES POR ADUANA	218
FIGURA 2.4.4.K EXPORTACIONES ÁREA DE INFLUENCIA PRIMARIA	220
FIGURA 2.4.4.L EXPORTACIONES MISIONES.....	221
FIGURA 2.4.4.M EXPORTACIONES POR MODO DE TRANSPORTE.....	221
FIGURA 2.4.4.N EXPORTACIONES CORRIENTES.....	222
FIGURA 2.4.4.O EXPORTACIONES POR MODO CORRIENTES	223



FIGURA 2.4.4.P DISTRIBUCIÓN MODAL DE EXPORTACIONES CHACHO.....	223
FIGURA 2.4.4.Q EXPORTACIONES AIS.....	224
FIGURA 2.4.4.R EXPORTACIONES TOTALES AIP + AIS.....	225
FIGURA 2.4.4.S EXPORTACIONES TOTALES ÁREAS Y PAÍS.....	226
FIGURA 2.4.4.T IMPORTACIONES ENTRE RÍOS.....	228
FIGURA 2.4.4.U MODO DE TRANSPORTE DE IMPO E.R.....	229
FIGURA 2.4.4.V IMPORTACIONES CORRIENTES.....	230
FIGURA 2.4.4.W MODO DE TRANSPORTE IMPO CORRIENTES.....	231
FIGURA 2.4.4.X IMPORTACIONES MISIONES.....	231
FIGURA 2.4.4.Y IMPORTACIONES ÁREA DE INFLUENCIA SECUNDARIA.....	232
FIGURA 2.4.4.Z TONELADAS GSO PRINCIPALES DESTINOS.....	236
FIGURA 2.4.4.AA GSO: TRÁNSITO A LA PROVINCIA DE SANTA FE SEGÚN ORIGEN (TONS).....	237
FIGURA 2.4.4.BB GSO: TRÁNSITO DENTRO DE LA PROVINCIA DE ENTRE RÍOS SEGÚN ORIGEN CENTROS PRODUCTIVOS (TONS).....	237
FIGURA 2.4.4.CC TONELADAS CG CONT DRY PRINCIPALES DESTINOS.....	238
FIGURA 2.4.4.DD TONELADAS CG CONT DRY PRINCIPALES DESTINOS SEGÚN ORIGEN CENTRO PRODUCTIVO DE ENTRE RÍOS (TONS).....	239
FIGURA 2.4.4.EE TONELADAS CG CONT REFFER PRINCIPALES DESTINOS.....	240
FIGURA 2.4.4.FF CG CONT REEFER PRINCIPALES DESTINOS SEGÚN ORIGEN CENTROS PRODUCTIVOS ENTRE RÍOS (TONS).....	241
FIGURA 2.4.4.GG TONELADAS GSI PRINCIPALES DESTINOS.....	242
FIGURA 2.4.4.HH GSI (TONS) PRINCIPALES DESTINOS SEGÚN ORIGEN CENTRO PRODUCTIVO ENTRE RÍOS.....	243
FIGURA 2.4.4.II GLI TONELADAS PRINCIPALES DESTINOS.....	244
FIGURA 2.4.4.JJ GLI PRINCIPALES DESTINOS SEGÚN ORIGEN CENTROS PRODUCTIVOS ENTRE RÍOS (TONS).....	245
FIGURA 2.4.4.KK GLI PRINCIPALES DESTINOS SEGÚN ORIGEN CENTROS PRODUCTIVOS ENTRE RÍOS (TONS).....	246
FIGURA 2.4.4.LL GLO PRINCIPALES DESTINOS SEGÚN ORIGEN CENTROS PRODUCTIVOS ENTRE RÍOS (TONS).....	246
FIGURA 2.4.4.MM TRÁNSITOS TERRESTRES ORIGEN ENTRE RÍOS SEGÚN GRUPOS DE CARGAS (TONS).....	248
FIGURA 2.4.4.NN TRÁNSITOS EN CARGAS GENERALES / CONTENEDORES ORIGEN ENTRE RÍOS (TEUS).....	248
FIGURA 2.4.5.A ESQUEMA DE ÁREAS DE INFLUENCIA.....	252
FIGURA 2.4.5.B LOGÍSTICA DE LA SOJA DE MATTO GROSSO DO SUL 1.....	257
FIGURA 2.4.5.C LOGÍSTICA DE LA SOJA DE MATTO GROSSO DO SUL 1.....	257
FIGURA 2.4.6.A FLUJOGRAMA MODELO DE DEMANDA DE CARGAS.....	266



1 INTRODUCCIÓN

La Provincia de Entre Ríos (en adelante Entre Ríos) en el marco de su política provincial de desarrollo productivo y de sus infraestructuras, tiene por objetivo mejorar la competitividad de sus producciones exportables, su comercio exterior y sus servicios portuarios y logísticos de cargas en general, mejorando la logística y el transporte actual, aprovechando para ello todas las capacidades de las infraestructuras existentes y planteándose escenarios para potenciales mejoras, apostando a que las necesidades de nuevas inversiones surjan de un verdadero plan logístico provincial.

En este contexto, ha solicitado a nuestra Centro de Estudios para el Desarrollo Portuario Logístico (en adelante CEDPLA); perteneciente a la Asociación Internacional de Profesionales en Puertos y Costas AIPPYC, un estudio que permita priorizar inversiones en el sistema portuario y logístico de la Provincia partiendo de la identificación de las cadenas logísticas productivas de exportación claves de Entre Ríos, estudiando sus costos, características, y brindando soluciones logística que puedan mejorar su competitividad actual y acceso a los mercados internacionales.

1.1 OBJETIVOS DE LA CONSULTORÍA

Se resumen a continuación:

El objetivo general del proyecto es realizar un Perfil Estratégico Competitivo para lograr el desarrollo del Sistema Portuario y Logístico de Cargas de la Provincia de Entre Ríos.

A los fines de cumplir con el mencionado objetivo general se proponen una serie de objetivos específicos que se detallan a continuación:

- Realizar un diagnóstico de sistema portuario y logístico de cargas de la provincia de Entre Ríos.
- Elaborar un plan estratégico y director.
- Confeccionar un plan de inversiones prioritarias.
- Generar propuestas y recomendaciones al gobierno de la provincia de Entre Ríos

A continuación, se expone el plan de trabajo.

1.2 PLAN DE TRABAJO Y METODOLOGÍA ACORDADA

En reuniones mantenidas con la contraparte del CFI se acordó el plan de trabajo y el alcance de las tareas a realizar, que comienzan con fecha 31-5-2021.

1.2.1 ALCANCE

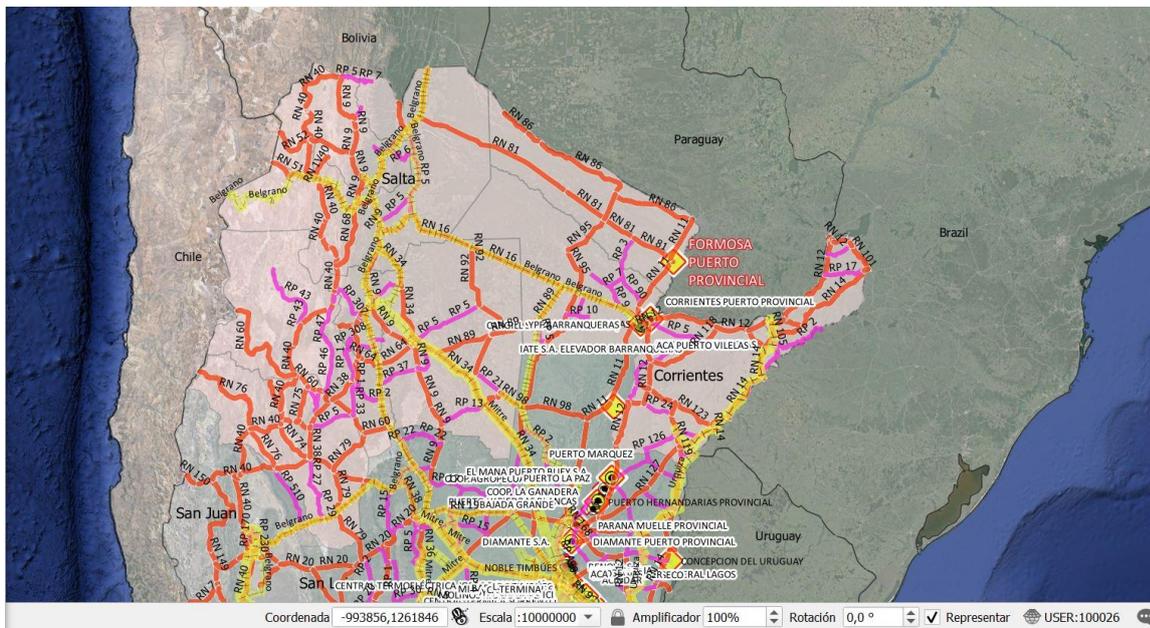
El Alcance del estudio es de Perfil estratégico que permita contar con un plan del sistema portuario y logístico justificado y priorizado a nivel prefactibilidad.

1.2.2 AREA EN ESTUDIO

El área del estudio se compone por un área de influencia primaria y directa que es la Provincia de Entre Ríos en su totalidad (Hinterland Productivo Cercano – Área de Influencia Cercana “AIC”) y un área de influencia Primaria (AIP) y Secundaria (AIS) que se compone por todo el Hinterland de Servicios logísticos compuesto básicamente por:

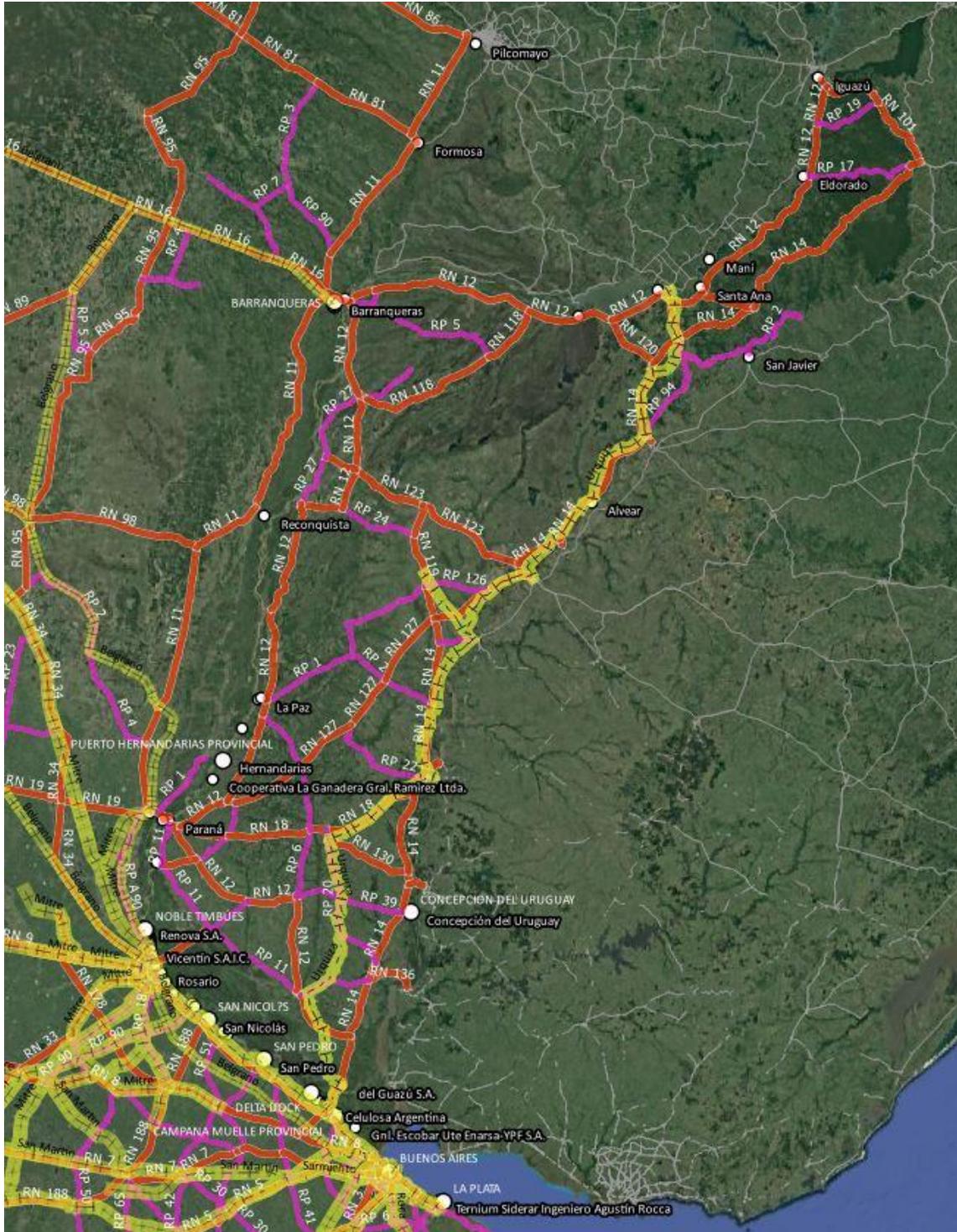
- Hidrovia Paraguay Paraná
- Hidrovia del Río Uruguay
- Estados Fronterizos de Brasil y de Uruguay que conectan con la Mesopotamia.

Figura 1.2.2.a Mapa área de Influencia total y redes logísticas terrestres



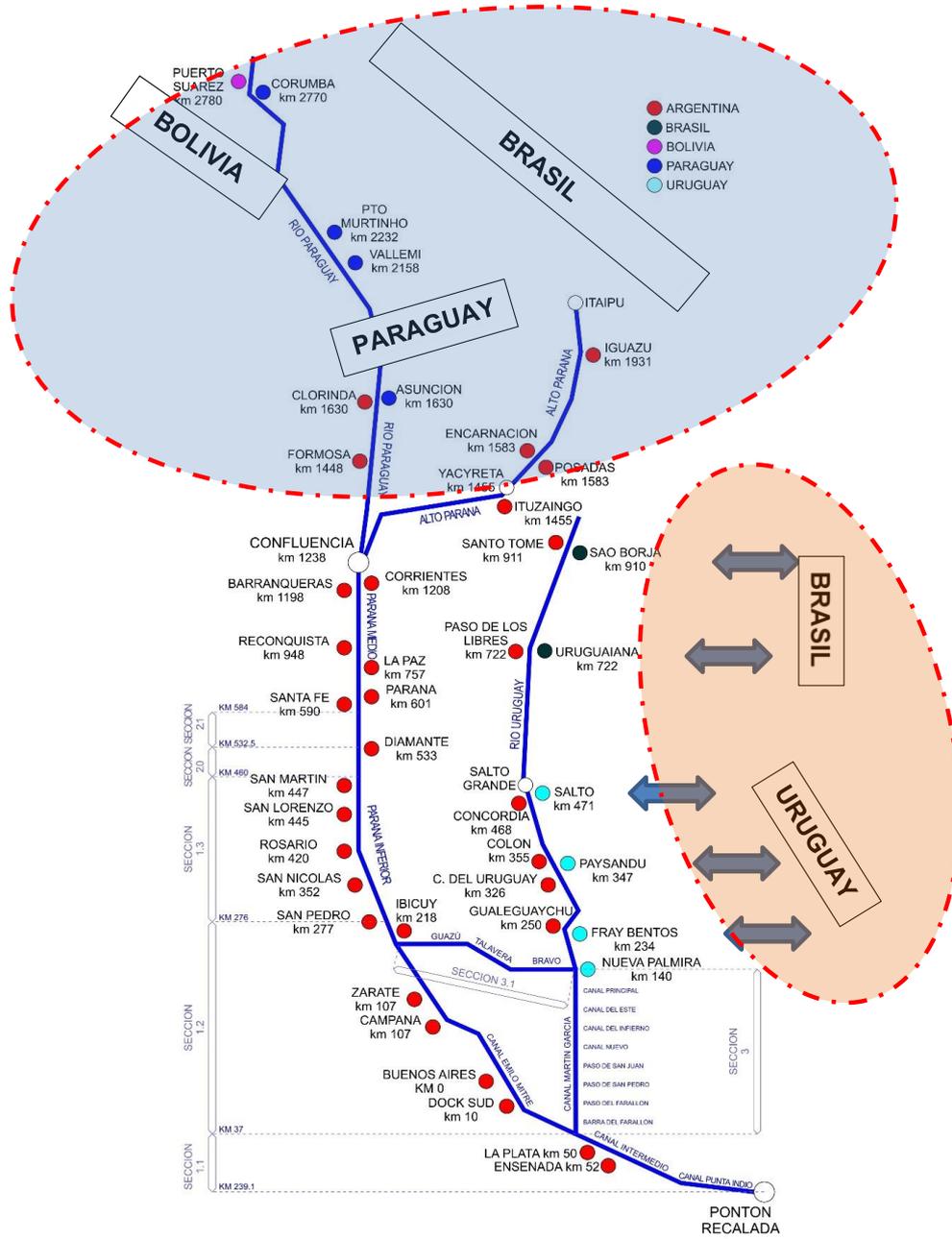
Fuente: Sistema de Información Geográfico. Elaboración Propia en base a fuentes de mapeo y datos oficiales-

Figura 1.2.2.b-Mapa redes logísticas terrestres Región Mesopotámica – Área de influencia primaria – AIP Mesopotamia + Provincia de Chaco



Fuente: Sistema de Información Geográfico. Elaboración Propia en base a fuentes de mapeo y datos oficiales-

**Figura 1.2.2.d- Esquema Sistema Multimodal Logístico Hidrovia Paraguay-Parana y Rio Uruguay
Áreas de Influencia Secundaria – Cabotaje Fluvial Regional (CFR) y Trafico Terrestre Regional
(PFR)**



Fuente: Sistema de Información Geográfico. Elaboración Propia en base a fuentes de mapeo y datos oficiales



1.2.3 PLAN DE TAREAS

Se presenta el plan de tareas previstas según los Términos de Referencia del Contrato, correspondiendo solo la Tarea 1 “Diagnostico y Estudio de Mercado” para el Informe Parcial 1, que han sido incluidos en el presente informe:

1. **DIAGNÓSTICO Y ESTUDIO DE MERCADO**

- a. Presentación Metodología y Acuerdos.
- b. Recopilación de Antecedentes
- c. Entrevistas Actores Claves
- d. Elaboración de Estudio de Mercado Actual y Potencial
- e. Análisis Legal
- f. Análisis Institucional
- g. Resumen de la Actividades y Estudio de Mercado

Presentación INFORME PARCIAL 1: 30-6-2021

2. ESTUDIO DE DEMANDA

- a. Planteo de Matriz de Nodos y Modos, y Alternativas.
- b. Planteo de Escenarios de Dinámica Competitiva y de Proyección.
- c. Identificación de las Cadenas Logísticas Claves.
- d. Corrida del Modelo MCCL año base.
- e. Determinación de Demanda Potencial y Proyecciones.

3. PERFIL ESTRATÉGICO COMPETITIVO

- a. Estudios de Sensibilidad por demanda y costos Logísticos
- b. Vectores de Desarrollo Competitivo bajo distintos Escenarios
- c. Perfil Estratégico Competitivo.

4. PLAN ESTRATÉGICO Y DIRECTOR DEL SISTEMA PORTUARIO

- a. Plan Estratégico
- b. Plan Director
- c. Plan de Acción - Priorización - Proyectos Estructurantes

Presentación INFORME PARCIAL 2: 14-8-2021

5. PROYECTOS ESTRUCTURANTES

- a. Determinación de Proyectos Claves Prioritarios
- b. Determinación de Costos de Inversión
- c. Fichas de Proyectos Priorizados

6. EVALUACION DEL PLAN



- a. Viabilidad Económica Preliminar. Indicadores
- b. Viabilidad Legal Institucionales. Indicadores

7. **CONCLUSIONES- INFORME FINAL -RESUMEN EJECUTIVO**
- a. Matriz de Priorización de Proyectos Claves
 - b. Conclusiones y recomendaciones
 - c. Resumen Ejecutivo

A continuación, en el presente Informe Inicial se presenta el Plan de Trabajo acordado con la fecha de inicio 31-5-2021. Luego, se desarrollan las tareas de diagnóstico inicial que incluyen recopilación de antecedentes y datos para la realización del trabajo, y se ha incluido un inicio del procesamiento de los datos y análisis preliminares.

Figura 1.2.3.a Plan de trabajo

PERFIL ESTRATEGICO COMPETITIVO SISTEMA PORTUARIO LOGÍSTICO DE LA PROVINCIA DE ENTRE RIOS																	
INFORMES PARCIALES		+		INFORME FINAL		+		★ Meetings Calls / Talleres									
TEMAS		mes 1				mes 2				mes 3				mes 4			
		31-may	7-jun	14-jun	21-jun	28-jun	5-jul	12-jul	19-jul	26-jul	2-ago	9-ago	16-ago	23-ago	30-ago	6-sep	13-sep
1. DIAGNOSTICO Y ESTUDIO DE MERCADO																	
a. Presentacion Metodologia y Acuerdos . Informe Inicial. Firma de Contrato		★															
b. Recopilacion de Antecedentes		■															
b.1 Redes Logísticas de Transporte Terrestre		■															
b.2 Redes Logísticas de Transporte Fluvial		■															
b.3 Nodos Portuarios y pasos Fronterizos		■															
c. Entrevistas Actores Claves		■															
d. Elaboracion de Estudio de Mercado Actual y Potencial		■															
e. Analisis Legal		■															
f. Analisis Institucional		■															
g. Informe 1: Resumen de la Actividades y Estudio de Mercado		★ I.P. 1: 30/6															
2. ESTUDIO DE DEMANDA																	
a. Planteo de Matriz de Nodos y Modos, y Alternativas		■															
b. Planteo de Escenarios de Dinamica Competitiva y de Proyección		■															
c. Identificación de las Cadenas Logísticas Claves		■															
d. Corrida del Modelo MCCL año base		■															
e. Determinacion de Demanda Potencial y Proyecciones		■															
3. PERFIL ESTRETAGICO COMPETITIVO																	
a. Estudios de Sensibilidad por demanda y costos Logísticos		■															
b. Vectores de Desarrollo Competitivo bajo distintos Escenarios		■															
c. Perfil Estrategico Competitivo .		■															
4. PLAN ESTRATÉGICO Y DIRECTOR DEL SISTEMA PORTUARIO																	
a. Plan Estrategico		■															
b. Plan Director		■															
c. Plan de Acción - Priorizacion - Proyectos Estructurantes		■															
5. PROYECTOS ESTRUCTURANTES																	
a. Determinacion de Proyectos Claves Prioritarios		■															
b. Determinación de Costos de Inversion		■															
c. Fichas de Proyectos Priorizados		■															
6. EVALUACION DEL PLAN																	
a Viabilidad Económica Preliminar. Indicadores		■															
b. Vialidad Legal Institucionales. Indicadores		■															
7. CONCLUSIONES- INFORME FINAL -RESUMEN EJECUTIVO																	
a. Matriz de Priorización de Proyectos Claves		■															
b. Conclusiones y recomendaciones		■															
c. Resumen Ejecutivo		■															
		★ 28-sep															
		■ INF FINAL															



1.3 PRESENTACION DE METODOLOGIA Y VIAJE INICIAL

En la fecha 7 de Junio se envió el plan de trabajo inicial según lo previsto en los Términos de Referencia y una propuesta acerca de los posibles viajes a la zona de los puertos y a Paraná

- Viaje Inicial 1: 14/6 al 15/6: Paraná
- Viaje Final: Al final del estudio

El viaje inicial se realizó por pedido del Ministerio de Planificación y se realizó el 15/6 a las 11 hs en la casa de Gobierno, estando presentes además del Director de Proyecto Gustavo Anschütz, las siguientes personas:

- Marcelo Richards. Ministro de Planeamiento, Infraestructura y Servicios
- Juan José Bahilo. Ministro de Producción, Turismo y Desarrollo Económico
- Nicolás Landra. Secretario Ministerial de Transporte
- Laura Bevilaqua. Secretaria Ministerial de Inversión Pública y Desarrollo Territorial.
- Cristian Brasseur. Secretario privado del Ministro de Planeamiento, Infraestructura y Servicios.

Al inicio de la reunión se solicitó al Ing. Gustavo Anschütz que exponga los alcances y objetivos del estudio. En esta exposición se hizo énfasis en que se buscará la integración del sistema portuario y logístico de la Provincia de Entre Ríos considerando como herramientas fundamentales desarrollar un plan de acción que tenga en cuenta la sinergia pública-privada en cuanto a buscar inversiones y operadores privados para la sustentabilidad del plan. Se menciona la idea de que Entre Ríos no solo atienda a sus propias cargas, sino que también, como “Hub Logístico de la Mesopotamia” pueda brindar servicios logísticos y portuarios a otras Provincias y a otros Países de la región, buscando agregar valor a esas cargas también en la Provincia.

Finalizada la exposición, expuso el Ministro de Planeamiento Marcelo Richard mencionando que estaban de acuerdo con esa visión y que por eso había citado al Ministro de Producción bajo cuya dependencia funcional operan de manera descentralizada los Puertos de Entre Ríos.



Finalmente tomo la palabra el Ministro de Producción Juan José Bahilo, y también mencionó que coincidía con esa visión y que estaban a disposición para realizar las encuestas y entrevistas a realizar.

No habiendo objeciones para el inicio de las tareas y de las entrevistas y encuestas, se terminó la reunión quedando a disposición de los consultores mediante la contraparte representada por Cristian Brasseur.



2 DIAGNÓSTICO Y ESTUDIO DE MERCADO

Se presentan aquí las tareas correspondientes para identificar las características principales del sector económico, productivo y logístico de la Provincia de Entre Ríos, con un resultado del “Volumen Total Captable” por sector, productos y/o Grupos de Carga (Graneles Sólidos, Graneles Líquidos y/o Carga General/Contenedorizadas).

También como parte del estudio de mercado realizado, se efectuaron entrevistas a diez (10) interlocutores calificados de las más importantes del sector portuario y logístico (sector público y privado) de la Provincia de Entre Ríos, tanto en las producciones y cadenas logísticas de interés, a los efectos de entender las distintas modalidades de operación y factores de decisión empresarial.

A continuación, se presenta la descripción de las tareas realizadas y los resultados obtenidos.

2.1 RECOPIACIÓN DE ANTECEDENTES

Las tareas de recopilación de antecedentes comenzaron en gabinete, buscando información de distintas fuentes subdividiendo los temas en:

- Antecedentes Bibliográficos: todo informe, publicaciones o artículos que sean de interés para los objetivos del estudio.
- Bases de Datos y Estadísticas: toda base de datos o estadísticas que sean de interés para el desarrollo del estudio.

Otros datos surgidos de encuestas: se prevé realizar una encuesta a expertos (hasta 10 personas y/o empresas) de los cuales surgirá nueva información

Por otro lado, se ordenaron y subdividieron los antecedentes y datos, según su origen si se trata de:

- Aspectos Físicos: infraestructuras, medio ambiente, datos físicos, geográficos y naturales, estudios y proyectos, etc.
- Aspectos Funcionales: comerciales, operativos, datos de producción, comercio exterior, etc.
- Aspectos legales e institucionales: toda información de normativas, leyes, organizacional e institucional de interés al estudio

Paralelamente se abrió una carpeta en el DROP BOX denominada “PEC ENTRE RÍOS” en donde se ha dado acceso “on-line” en forma digital a la Contraparte del CFI, de toda la información recopilada para el estudio:

Figura 2.1 Información del estudio Recopilada en Forma Digital y On-line



Nombre	Fecha de modificación	Tipo	Tamaño
ASPECTOS FISICOS	12/5/2021 11:29	Carpeta de archivos	
ASPECTOS FUNCIONALES	12/5/2021 11:30	Carpeta de archivos	
ASPECTOS GESTION CONOCIMIENTO	12/5/2021 11:31	Carpeta de archivos	

2.1.1 BASES DE DATOS Y ESTADÍSTICAS RECOPIADAS

El Consultor por su experiencia, dispone de un sistema de base de datos de comercio exterior y puertos de Brasil, Chile y Argentina, que ha recopilado para otros estudios similares y que pone a disposición, además de estar efectuando una tarea de nuevas búsquedas de información y datos estadísticos más detallados sobre todo para la Provincia de Entre Ríos, los que se completarán luego del viaje inicial:

Tabla 2.1.1.a Antecedentes recopilados bases de datos

Título del Informe	Detalle	Periodo	Entidad Origen	Fuente	Link
PBG	Informe técnico del Producto Bruto Geográfico diferenciado por sectores de Producción de Bienes y Servicios. A valores constantes y a valores corrientes	2004-2018	Dirección general de Estadísticas y Censos Entre Ríos	Dirección general de Estadísticas y Censos Entre Ríos	https://www.entrerios.gov.ar/dgec/pbg/
Estadísticas Cereales y Oleaginosas	Tablas por cultivo/ campaña y departamento. Datos Producción, rendimientos, superficie sembrada, superficie cosechada, superficie perdida	1999-2021	Bolsa de Cereales de Entre Ríos	Bolsa de Cereales de Entre Ríos	https://www.bolsacer.org.ar/Fuentes/estadisticas.php
Capas de Información Geográficas	Metadatos y Capas de información geográficas de temas aguas interiores, agricultura, salud, sociedad, ambiente, límites y redes de suministro	2002-2019	Infraestructura de Datos Espaciales del Gobierno de Entre Ríos	Diferentes fuentes para cada capa. Ver catálogo de Metadatos: https://ww	https://www.entrerios.gov.ar/ideer/index.php?&codppal=15

Título del Informe	Detalle	Periodo	Entidad Origen	Fuente	Link
				w.entrieros.gov.ar/ideer/index.php?codigo=87&codppal=79	
Carga no contenedorizada	BD de cargas no contenerizadas. Puerto, rubro de la mercancía, cantidad, trimestre, tipo de operación.	2014-2019	Ministerio de Transporte	Puertos, vías navegables y marina mercante	https://www.argentina.gob.ar/puertos-vias-navegables-y-marina-mercante
Carga contenedorizada	BD de cargas contenerizadas. Puerto, cantidad cargada y descargada, trimestre.	2014-2019	Ministerio de Transporte	Puertos, vías navegables y marina mercante	https://www.argentina.gob.ar/puertos-vias-navegables-y-marina-mercante
Matriz Origen-Destino vial de Transporte de Cargas	Informe Matriz Origen-Destino vial de Transporte de Cargas. El documento incluye los resultados y la metodología de la actualización al año 2014 del "Estudio Nacional de Cargas 2012". Se estimaron matrices Origen Destino viales de 106 productos relevantes para la economía nacional cuyo volumen asciende a 450 millones de toneladas transportadas. Teniendo en cuenta que estimar la demanda del transporte de cargas en el modo vial es un aspecto clave para el análisis y la planificación del sector y que el transporte de cargas en nuestro país no dispone de información sistematizada salvo excepciones, el trabajo llevado a cabo por la Subsecretaría de Planificación de Transporte de Cargas y Logística se considera de suma utilidad." --- NOTA --- Las matrices referentes a Minería se encuentran actualmente en proceso de revisión	2014-2017	Presidencia de la Nación	datos.gob.ar	https://datos.gob.ar/dataset/spt-informe-matriz-origen-destino-vial-transporte-cargas
OPEX	El origen provincial de las exportaciones (OPEX) detalla el aporte que realizó cada región y provincia al total de las exportaciones.	2015-2019	Ministerio de Economía	INDEC	https://www.indec.gov.ar/indic/web/Institucional-Indec-InfornesTecnicos-79
Índices de precios y cantidades del comercio exterior	Índices de precios y cantidades del comercio exterior, base 2004=100	1986-2019	Ministerio de Economía	INDEC	https://www.indec.gov.ar/indic/web/Nivel4-Tema-3-2-41

Título del Informe	Detalle	Periodo	Entidad Origen	Fuente	Link
Complejos exportadores	Complejos exportadores.	2015-2019 y 2013-2019	Ministerio de Economía	INDEC	https://www.indec.gov.ar/indicadores/web/Nivel4-Tema-3-2-39
Agregados macroeconómicos del PIB	Agregados macroeconómicos (PIB). Estimaciones del producto interno bruto en términos corrientes y constantes, además de cálculos relacionados con la oferta y demanda agregada y sus componentes.	2004-2019	Ministerio de Economía	INDEC	https://sitioanterior.indec.gov.ar/nivel4_default.asp?id_tema_1=3&id_tema_2=9&id_tema_3=47
Matriz Origen-Destino de Transporte de Cargas	resultados y los archivos correspondientes a las ediciones de la estimación de la matriz Origen y Destino de cargas viales en el territorio nacional	2012; 2014; 2016	Ministerio de Transporte	Dirección Nacional de Planificación de Transporte de Cargas y Logística	https://www.argentina.gob.ar/transporte/cargas-y-logistica/modelo-de-transporte/matrices-origen-destino-de-cargas
Derivación de carga del modo vial al modo ferroviario	Análisis de derivabilidad de carga del modo vial al modo ferroviario		Ministerio de Transporte	Dirección Nacional de Planificación de Transporte de Cargas y Logística	https://www.argentina.gob.ar/transporte/analisis-de-derivabilidad-de-carga-del-modo-vial-al-modo-ferroviario
Censo Nacional Agropecuario 2002	Datos de las explotaciones agropecuarias correspondientes al Censo Nacional Agropecuario 2002 (CNA 02)	2002	Ministerio de agroindustria	www.agroindustria.gob.ar	https://datos.agroindustria.gob.ar/dataset/censo-explotaciones-agropecuarias-cna-02
exportaciones de productos lácteos	Datos de exportaciones de productos lácteos	1989-2009	Ministerio de agroindustria	www.agroindustria.gob.ar	https://datos.agroindustria.gob.ar/dataset/lacteos-exportaciones
indicadores de la actividad del sector bovino nacional	Resumen de los principales indicadores de la actividad del sector bovino nacional. Esta información se presenta en forma anual.	1990-2018	Ministerio de agroindustria	www.agroindustria.gob.ar	https://datos.agroindustria.gob.ar/dataset/indicadores-anuales-sector-bovino
Serie de estadística agrícola, por cultivo,	Serie de estadística agrícola, por cultivo, campaña, provincia y partido/departamento de la República Argentina. Contiene los siguientes datos: superficie	2008-2020	Ministerio de agroindustria	www.agroindustria.gob.ar	https://datos.agroindustria.gob.ar/dataset/estimaciones-agricolas

Título del Informe	Detalle	Periodo	Entidad Origen	Fuente	Link
campaña, provincia y partido/d epartamento de la República Argentina	sembrada, superficie cosechada, producción y rendimiento. Las superficies se muestran en hectáreas, la producción en toneladas y el rendimiento en kg/ha. Los datos se actualizan semestralmente				
Exportaciones de frutas	Exportaciones argentinas por país de destino de: arándanos, ciruelas, duraznos, limones, mandarinas, manzanas, naranjas, peras, pomelos y uvas. Expresado en dólares y por toneladas desde el año 2013 hasta 2017, según datos de INDEC	2013-2017	Ministerio de agroindustria	www.agroindustria.gob.ar	https://datos.agroindustria.gob.ar/dataset/anuario-exportaciones-frutas
plantaciones forestales	Inventario nacional de plantaciones forestales por volumen (m3) de madera correspondiente a Bosques Cultivados por provincias, departamento, género y tipo de plantación		Ministerio de agroindustria	www.agroindustria.gob.ar	https://datos.agroindustria.gob.ar/dataset/inventario-nacional-plantaciones-forestales-por-volumen
Informe estadístico del ferrocarril de cargas	Informe estadístico ferrocarril / Red ferroviaria de cargas y pasajeros de larga distancia / datos: TN KM, Ingresos		Ministerio de Transporte	CNRT	https://www.argentina.gob.ar/transporte/cnrt/estadisticas-ferroviarias
EMBARQUES CERALES Y OLEAGINOSAS POR PUERTOS E HIDROVIAS- ARGENTINA	Serie temporal de cantidades por puertos	1993-2019	AIC	www.aic-consultores.com.ar	https://www.dropbox.com/s/iedriwlvqw2og4/EMBARQUES%20CERALES%20Y%20OLEAGINOSAS%20POR%20PUERTOS%20E%20HIDROVIAS-ARGENTINA.xlsx?dl=0
Producción-rinde y área (varios granos)	Serie de producción y rinde	2001-2012	AIC	www.aic-consultores.com.ar	https://www.dropbox.com/s/wgohx5nbh9w0npu/Produccion-rinde%20y%20area%20varios%20granos.xlsx?dl=0

Título del Informe	Detalle	Periodo	Entidad Origen	Fuente	Link
Cargas Contenerizadas	Cargas Contenerizadas	2014-2019	Presidencia de la Nación. Ministerio de Transporte. Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante.	ARGENTINA	https://www.argentina.gob.ar/puertos-vias-navegables-y-marina-mercante/estadisticas-de-carga/contenerizada
Cargas no Contenerizadas	Cargas no Contenerizadas	2014-2019	Presidencia de la Nación. Ministerio de Transporte. Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante.	ARGENTINA	https://www.argentina.gob.ar/puertos-vias-navegables-y-marina-mercante/estadisticas-de-carga/no-contenerizada
Estimaciones del Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca	Provincia, cultivo, campaña	2020	Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca	Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca	http://datosestimaciones.magyp.gob.ar/reportes.php?reporte=Estimaciones
Producción de minerales	serie 1991-2018 de producción de minerales por provincia	2020	CIMA	Centro de información minera de argentina	http://informacionminera.produccion.gob.ar/dataset/620/produccion

Otras Bases de datos tenidas en Cuenta:

- I. Estadísticas Portuarias de Argentina (Prefectura Naval y AGP)
- II. Estadísticas Comercio Exterior de Brasil (ALICE WEB <http://aliceweb.desenvolvimento.gov.br/>) fruto del Plan Nacional de Logística y Transporte PNLT Origen Estadual y Federal, por capítulo y partida, en Toneladas y U\$S, medio de transporte y aduana de salida o entrada.
- III. Estadísticas de Comercio Exterior de Argentina, Origen Provincial y Nacional, por capítulo y partida, en Toneladas y U\$S, medio de transporte y aduana de salida o entrada. (2010 empresa www.ABECEB.COM).
- IV. Estadísticas del Sistema Perfil Marítimo CEPAL <http://www.cepal.org/perfil/>
- V. Estadísticas de producción, economía y comercio de la Provincia de Entre Ríos: www.mecon.gov.ar
- VI. Estadísticas de producción, economía y comercio de la Provincia de Entre Ríos: www.cfired.org.ar
- VII. Estadísticas del Puerto de Entre Ríos. Consejo Portuario Argentino. <http://www.consejoportuario.com.ar/estadisticas.aspx>

La tarea de recopilación de datos continuará durante el estudio y se seguirá completando.

2.1.2 ANTECEDENTES BIBLIOGRÁFICOS RECOPIADOS

A continuación, se presenta un listado de la bibliografía que se consultará en la realización del presente estudio.

Tabla 2.1.2.a Antecedentes bibliográficos recopilados

Título del Informe	Detalle	Periodo	Entidad Origen	Fuente	Link
Informe CIEFCE N° 35: transporte	Informe historia y características transporte vial de Entre Ríos	2020	Universidad Nacional de Entre Ríos	Facultad de ciencias económicas	http://www.fceco.uner.edu.ar/wp-content/uploads/2020/08/ciefce-35-El-transporte-vial-en-Entre-R%C3%ADos.pdf
Análisis de Parque Industriales	Gestión de Operaciones y Logística de parques Industriales, radicación de empresas en cada uno, participación en la economía provincial	2018	Universidad Tecnológica Nacional	Facultad Regional Concepción del Uruguay	https://ria.utn.edu.ar/bitstream/handle/20.500.12272/3464/2018.Blanco.COINI.pdf?sequence=1&isAllowed=y
Comercio exterior, sistema portuario y logística en la provincia de Entre Ríos	Comercio exterior, sistema portuario y logística en la provincia de Entre Ríos	2020	Universidad Autónoma de Entre Ríos	Facultad de ciencias de la Gestión	http://fcg.uader.edu.ar/index.php/libro-comercio-exterior-sistema-portuario-y-logistica-en-la-provincia-de-entre-rios.html
Informe Exportaciones Entre Ríos	Informe exportaciones Entre Ríos en US\$ desde 2010 a 2018, participaciones por rubro y destinos 2018.	2019	Consejo Empresario de Entre Ríos	INDEC	http://www.ceer.org/wp-content/uploads/2019/05/Informe-exportaciones-Entre-R%C3%ADos-2018.pdf
Indicador sintético de actividad económica de Entre Ríos	Informe Cuarto trimestre 2020, variaciones intermensuales faena de aves, molienda, consumo de combustibles, energía eléctrica y gas natural, patentamiento de vehículos 0 km, empleo registrado y recaudación de ingresos brutos.	2020	Dirección general de Estadísticas y censos / Consejo Empresario E. Ríos / Facultad de Ciencias Económicas	Dirección general de Estadísticas y censos	https://www.entrerios.gov.ar/dgcec/wp-content/uploads/2021/03/INFORME_MENSUAL_JS_AEER_dic_2020.pdf

Título del Informe	Detalle	Periodo	Entidad Origen	Fuente	Link
Informe de Coyuntura Económica	Informe de Coyuntura Económica de la Provincia de Entre Ríos Primer Semestre 2020. Indicadores de las principales variables económicas de la Provincia y la Nación. Análisis de las mismas.	2020	Dirección general de Estadísticas y censos	Dirección general de Estadísticas y censos	https://www.entrerios.gov.ar/dgce/wp-content/uploads/2021/03/Informe-de-Coyuntura-Primer-Semestre-2020.pdf
Informes Productivos Entre Ríos	Caracterización económica. Principales cadenas de valor. Otros sectores	2006-2018	Ministerio de Hacienda Nación. Secretaría de Política Económica. Subs. de Programación Microeconómica (SSPMicro)		https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/informe_productivo_entre-rios.pdf
Plan de manejo Sitio Ramsar Delta del Paraná	Plan integral de manejo del Sitio Ramsar, lineamientos de trabajo, ordenamiento territorial, caracterización social, productiva y ecológica. Objetivos de manejo generales, particulares. Acciones a Corto, mediano y largo plazo	2019	Administración de Parques Nacionales Provincia de Santa Fe - Ministerio de Medio Ambiente Provincia de Entre Ríos - Secretaría de Ambiente	Fundación para la Conservación y el Uso Sustentable de los Humedales / Wetlands Internacional	https://lac.wetlands.org/noticia/nuevo-mapa-del-sitio-ramsar-delta-del-parana/
Plan integral estratégico para la conservación y el aprovechamiento sostenible de la región delta del Paraná PIECAS-DP	Antecedentes, Contextos, Lineamientos y Recomendaciones de operativas según aspectos sociales, actividades, desarrollo de actividades productivas.	2014	Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Nación y Secretaría de Ambiente de Entre Ríos		https://www.entrerios.gov.ar/deltasustentable/index.php?codigo=2&item=pagina_textos&menu=menu&modulo=accion=

Título del Informe	Detalle	Periodo	Entidad Origen	Fuente	Link
Plan de gestión integrada para el desarrollo-productivo sostenible del delta entrerriano	herramienta de planificación y gestión de la Secretaría de Ambiente de Entre Ríos para el ordenamiento ambiental y el manejo sustentable en el Delta del Río Paraná, en el ámbito de la jurisdicción de la provincia.	2014	Secretaría de Ambiente Entre Ríos		https://www.entrieros.gov.ar/delta/sustentable/usuarios/files/INFORME%205%20-%20VERSION%20FINAL(1).pdf
La actividad portuaria y su papel en Entre Ríos	Análisis de la actividad portuaria en Entre Ríos. Características de los puertos provinciales, estadísticas de los productos que transportan y comercializan, el origen y destino de estas cargas, y sus impactos en el territorio	2020	Fundación cauce ecológico		https://cauceecologico.org/?p=2545
Propuesta de organizaciones sociales y ecologistas para el Consejo Federal Hidrovía	Documento presentado por las organizaciones sociales y ecologistas -Fundación CAUCE, Taller Ecologista y Fundación Humedales – Wetlands International- en el consejo federal de Hidrovía.	2020	Fundación cauce ecológico		https://cauceecologico.org/?p=2811

Otros Antecedentes de interés:

Título del Informe	Detalle	Periodo	Entidad Origen	Fuente	Link
ICFT	Índice de Costos de Transporte de Cargas FADEEAC (ICTF)	2014-2020	FADEEAC	FADEEAC	https://www.fadeeac.org.ar/departamento-de-estudios-economicos-y-costos/
Red vial simplificada	Redes simplificadas vial y ferroviaria	2019	Ministerio de Transporte	Dirección Nacional de Planificación de Transporte de Cargas y Logística	https://www.argentina.gob.ar/transporte/cargas-y-logistica/modelo-de-transporte/redes-simplificadas
División modal Cereales y Oleaginosas	División Modal en el Transporte de Cereales y Oleaginosas	2019	Ministerio de Transporte	Dirección Nacional de Planificación de Transporte	https://www.argentina.gob.ar/transporte/cargas-y-logistica/modelo-de-transporte/redes-simplificadas



Título del Informe	Detalle	Periodo	Entidad Origen	Fuente	Link
				de Cargas y Logística	
Modelo de Costos Carreteros	El Modelo de Costos Carreteros (MCC) es una herramienta para dimensionar los costos asociados al transporte de cargas en el modo vial y permite cuantificar los efectos de cuestiones como: la derivación modal de carga, introducción de nuevos vehículos, variaciones en el consumo de combustible, mejoras en la eficiencia de la utilización del material rodante como velocidad y esperas, etc.	2019	Ministerio de Transporte	Dirección Nacional de Planificación de Transporte de Cargas y Logística	https://www.argentina.gob.ar/transporte/cargas-y-logistica/modelos-de-costos-de-transporte/modelo-de-costos-carreteros
Modelo de costos ferroviarios V4.5	Actualización 4.5 del Modelo de Costos Ferroviarios COSFER	2019	Ministerio de Transporte	Dirección Nacional de Planificación de Transporte de Cargas y Logística	https://www.argentina.gob.ar/transporte/cargas-y-logistica/modelos-de-costos-de-transporte/modelo-de-costos-ferroviarios-cosfer
Modelo de Costos de Transporte por Agua	Modelo de Estimación de Costos de Transporte por Agua MECTA	2019	Ministerio de Transporte	Dirección Nacional de Planificación de Transporte de Cargas y Logística	https://www.argentina.gob.ar/transporte/cargas-y-logistica/modelos-de-costos-de-transporte-por-agua
Informe Automotor y Ferroviario	principales características de los vehículos escalables y los bitrenes, sintetizando el marco regulatorio vigente y los avances recientes para su implementación en Argentina / Ferroviario: análisis de la evolución de los tonelajes transportados, los principales productos, los principales orígenes-destino, las zonas de producción y atracción de viajes y los ingresos medios, por empresa operadora ferroviaria, para el período 2000-2018, y por tipo de producto, para el período 2015-2018.	2019	Ministerio de Transporte	Dirección Nacional de Planificación de Transporte de Cargas y Logística	https://www.argentina.gob.ar/transporte/cargas-y-logistica/documentos-tecnicos
Informe Fluvial y Marítimo	Evaluación Económica Profundización Vía Navegable Troncal a 36 pies / Tendencia de flotas internacionales para las cargas argentinas a granel /	2019	Ministerio de Transporte	Dirección Nacional de Planificación de Transporte	https://www.argentina.gob.ar/transporte/cargas-y-logistica/documentos-tecnicos



Título del Informe	Detalle	Periodo	Entidad Origen	Fuente	Link
	Proyecciones de carga por Agua			de Cargas y Logística	
Informe Logístico	Documentos técnicos que abordan distintas dimensiones de la logística de cargas y del transporte multimodal	2019	Ministerio de Transporte	Dirección Nacional de Planificación de Transporte de Cargas y Logística	https://www.argentina.gob.ar/transporte/cargas-y-logistica/documentos-tecnicos
Desarrollo Transporte Intermodal Sustentable	Desarrollo Transporte Intermodal Sustentable Alfredo Irisarri Castro: Socio director de TEIRLOG	2020	AIPPYC	www.aippyc.org	http://www.aippyc.org/servicios/biblioteca-digital/
El caso del Short Sea Shipping europeo	Transporte marítimo sustentable: El caso del Short Sea Shipping europeo.	2020	AIPPYC	www.aippyc.org	http://www.aippyc.org/servicios/biblioteca-digital/
	PORTAL de visualización Agroindustria		Ministerio de agroindustria	www.agroindustria.gob.ar	https://geoportal.agroindustria.gob.ar/tematizador/agricola/
Acuerdo Santa Cruz de la Sierra HPP	Acuerdo Santa Cruz de la Sierra HPP	NC	Bolsa de comercio de Rosario	www.bcr.com.ar	https://bcr.com.ar/es/desarrollo-economico/transporte-infraestructura-e-hidrovia/proyectos/proyectos-transporte
Estudio de factibilidad técnico económico de la concesión del sistema de navegación troncal	Estudio de factibilidad técnico económico de la concesión del sistema de navegación troncal	2020	Bolsa de comercio de Rosario	www.bcr.com.ar	https://bcr.com.ar/es/desarrollo-economico/transporte-infraestructura-e-hidrovia/proyectos/proyectos-transporte
movimientos de granos en gran rosario	movimientos de granos en gran rosario 2019 -	2020	Bolsa de comercio de Rosario	www.bcr.com.ar	https://www.bcr.com.ar/es/mercados/investigacion-y-desarrollo/informativo-semanal/noticias-informativo-semanal/record-en-el
encuesta a terminales portuarias y fábricas aceiteras del Gran Rosario	nota sobre la nueva encuesta a terminales portuarias y fábricas aceiteras del Gran Rosario	2020	Bolsa de comercio de Rosario	www.bcr.com.ar	https://www.bcr.com.ar/es/mercados/investigacion-y-desarrollo/informativo-semanal/noticias-informativo-semanal/polo-agro
Nota - El 14% de la capacidad de almacenaje comercial fija del país está ubicada en los puertos	Nota - El 14% de la capacidad de almacenaje comercial fija del país está ubicada en los puertos graneleros del Gran Rosario	2020	Bolsa de comercio de Rosario	www.bcr.com.ar	https://www.bcr.com.ar/es/mercados/investigacion-y-desarrollo/informativo-semanal/noticias-informativo-semanal/polo-agro

Título del Informe	Detalle	Periodo	Entidad Origen	Fuente	Link
graneleros del Gran Rosario					
HIDROVIA Beneficios Económicos de la Adecuación y Profundización	informe donde se analiza la necesidad de ejecutar una serie de acciones y obras de adecuación en el canal navegable troncal del Río Paraná, en el tramo Océano-Timbúes.	2016	Bolsa de comercio de Rosario	www.bcr.com.ar	https://www.dropbox.com/s/6kltvyu5qkezqev/HIDROVIA-BCR-Beneficios Economicos Adecuaci%C3%B3n Profundizacion Via Navegable GR al Mar 2016.pdf?dl=0
Nota - La bajante más severa en los últimos 50 años representa un costo de US\$ 244 millones para el complejo agroexportador	Nota de la BCR	2020	Bolsa de comercio de Rosario	www.bcr.com.ar	https://www.bcr.com.ar/es/sobre-bcr/medios/noticias/rio-parana-la-bajante-mas-severa-en-los-ultimos-50-anos-representa-un
Nota - BCR reporta recupero de volúmenes de carga del 15,5% en la Hidrovía, luego de la caída en 2016	Nota de la BCR - BCR reporta recupero de volúmenes de carga del 15,5% en la Hidrovía, luego de la caída en 2016	2016	Bolsa de comercio de Rosario	www.bcr.com.ar	https://www.dropbox.com/s/owuuk95cm6ztj3o/TRAFICO-HIDROVIA-SANTA-FE-AL-NORTE-BCR.docx?dl=0
Mapa de Hidrovía, puertos y transporte por agua	Hidrovía, puertos y transporte por agua	2011	Bolsa de comercio de Rosario	www.bcr.com.ar	https://www.dropbox.com/s/c9noyiw5pttqgtun/MAPA%20PARA%20FERRANDO%20-%20PAG%2028%20-%20BCR%202011.pdf?dl=0
indicadores de performance portuaria	Puertos graneleros en la Argentina y algunos indicadores de performance portuaria	NC	Bolsa de comercio de Rosario	www.bcr.com.ar	https://www.dropbox.com/s/5rvicbnd657752/puertosgraneleros.pdf?dl=0
ESTUDIOS DE REFERENCIA HIDROVIA PARA APOYO PE-SPA	Estadísticas de la Hidrovía		CHI	http://www.hidrovia.org/	http://www.hidrovia.org/es/estad%C3%ADsticas
Estadísticas a 2019 BCR	estadística	2019	BCR	CaPyM	https://camaracapy.com.ar/images/estadisticas/AnuariosEstadisticosBCR/anuario_estadistico_BCR_2019.pdf
Estadísticas del COMITÉ INTERGUBERNAMENTAL HIDROVIA PARAGUAY-PARANÁ	estadísticas	2020	CIH	CIH	http://hidrovia.org/es/estad%C3%ADsticas
Licitación Pública Internacional por etapas múltiples	Características físicas y demanda potencial	2014	Consortio de Gestión de	Consortio de Gestión de	https://www.puertoquequen.com/descargas/pr

Título del Informe	Detalle	Periodo	Entidad Origen	Fuente	Link
para el dragado de profundización y obras complementarias de Puerto Quequén			Puerto Quequén	Puerto Quequén	ofundizacion/A2%20-%20Etapas%201%20y%202%20-%20Pliegos%20y%20Circulares/Etapa%202%20-%20Dragado%20de%20Mantenimiento%20A%20C3%B1os%200%20a%2003/2-2014-06%20-%20Pliego%20de%20Especificaciones%20T%20C3%A9nicas%20Particulares%20-%20Etapas%202-3.pdf
Evaluación de Impacto Ambiental - Programa Modernización Puerto Quequén	Estudio de Impacto Ambiental. Programa de Modernización y Mejoramiento de Puerto Quequén Partido de Necochea – provincia de Buenos Aires	2016	Consorcio de Gestión de Puerto Quequén	Serman y asociados S.A. Consultora. - Consorcio de Gestión de Puerto Quequén	https://www.puertoquequen.com/descargas/pr ofundizacion/A1%20-%20Etapas%203%20-%20Dragado%20de%20Profundizaci%C3%B3n%20y%20Mantenimiento%20A%20C3%B1os%203%20a%2010/2017%20-%20Evaluaci%C3%B3n%20de%20Impacto%20Ambienta/Evaluaci%C3%B3n%20de%20Impacto%20Ambienta%20-%20Programa%20Modernizaci%C3%B3n%20Puerto%20Quequ%C3%A9n.pdf
Anuario 2016-2017 del Puerto Quequén	Gestión 2016 - 2017. Aumento del Superávit. Plan director 1016 - 2026	2017	Consorcio de Gestión de Puerto Quequén	Consorcio de Gestión de Puerto Quequén	https://www.puertoquequen.com/descargas-online/file/10-anuario-de-gestion-2016-17
Proyecciones de carga por agua	Escenarios para los años 2020, 2025 y 2030	2030	Dirección Nac. Planif. Y Tte de cargas y log.	Ministerio Tte Nación	https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/nota_metodologica_proyecciones_carga_por_agua.pdf
Datos estadísticos del Informe de la actividad portuaria de América Latina y el Caribe 2018	Estadísticos Actividad Portuaria	2018	CEPAL	CEPAL	https://www.cepal.org/sites/default/files/news/files/datos_estadisticos_del_informe_de_la_actividad_portuaria_alc_2018.pdf
DATOS RECOPIRADOS DE LA ACTIVIDAD PORTUARIA DE	Estadísticos Actividad Portuaria	2019-2020	CEPAL	CEPAL	https://www.cepal.org/sites/default/files/news/files/movimiento_port



Título del Informe	Detalle	Periodo	Entidad Origen	Fuente	Link
AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE EN 2019					uario_lac_2019_vers20julio2020.pdf
Las Pymes argentinas - mapa regional 2019	Estadístico Mercado internacional PyMEs	2019	Cámara de Exportadores de la República Argentina (CERA)	CERA	https://www.cera.org.ar/new-site/descargarArchivo.php?idioma_code=es&contenido_id=5105
Reporte de Operaciones CAF Argentina - marzo 2017	Inversiones y Operaciones.	2017	CAF-Banco de Desarrollo de América Latina.	CAF	https://scioteca.caf.com/bitstream/handle/123456789/1035/Acci%3b3n%20CAF.%20Reporte%20de%20Operaciones_Argentina%20-%20marzo%202017.pdf?sequence=8&isAllowed=y
Análisis de inversiones en el sector transporte terrestre interurbano latinoamericano a 2040	Inversiones Transporte Terrestre	2020	CAF-Banco de Desarrollo de América Latina.	CAF	https://scioteca.caf.com/bitstream/handle/123456789/1554/Argentina_Analisis_de_Inversiones_en_el_Sector_de_Transporte_Interurbano_Terrestre_Latinoamericano_al_2040.pdf?sequence=1&isAllowed=y
PET 2011	Planificación Estratégica Territorial	2011	Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios	Inversión Pública y Servicios	mininterior.gov.ar/planificacion/pdf/AS_13663109591.pdf
MASTER PLAN LOGISTICO de la PROVINCIA TIERRA DEL FUEGO	Plan Maestreo Cadena Logística	2012	Consejo Federal de Inversiones	CFI	http://biblioteca.cfi.org.ar/wp-content/uploads/sites/2/2012/01/49267.pdf
Plan de ordenamiento urbano Ushuaia	Planeamiento Urbano	2003	C+T Rosario, Gobierno Nacional	ARGENTINA	https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/plan_de_ordenamiento_urbano_ushuaia.pdf
PLAN DE EXPORTACIÓN PARA PRODUCTOS NO TRADICIONALES	Exportaciones	2010	Consejo Federal de Inversiones. LIC. SONIA CONSTANZA RENZONE	CFI	http://biblioteca.cfi.org.ar/wp-content/uploads/sites/2/2010/01/48587.pdf
"IDAS Y VENIDAS" EN LA PLANIFICACIÓN PORTUARIA Y LOGÍSTICA DEL AREA	CONSIDERACIONES SOBRE PUERTOS DEL AREA METROPOLITANA Y EL TRAFICO DE CONTENEDORES DEL PAÍS	2018		SOCIEDAD CENTRAL DE ARQUITECTOS	



Título del Informe	Detalle	Periodo	Entidad Origen	Fuente	Link
METROPOLITANA BUENOS AIRES					
Terminales Portuarias	Características físicas de las terminales portuarias	2020	Camara de Puertos	Camara de Puertos	http://www.camarapue rtos.com.ar/terminales-portuarias
Economic impact of changes in logistics infrastructure networks: two case studies in Argentina	Analysis of hinterland expansion and contraction	2017	ECLAC	FACILITATION OF TRANSPORT AND TRADE IN LATIN AMERICA AND THE CARIBBEAN	https://www.cepal.org/en/publications/42722-economic-impact-changes-logistics-infrastructure-networks-two-case-studies
PEC-AMBA-CEDPLA AIPPYC 2018	"PLAN SISTEMA PORTUARIO AMBA 2030"	208	CEDPLA	CEDPLA	https://www.dropbox.com/s/iqakdkjh3xu9hip/TOMO%201-INFORME%20FINAL-%20PLAN%20SISTEMA%20PORTUARIO%20AMBA%202030.pdf?dl=0
PREMIO ARLOG 2004	EL ÁREA INTERMODAL PUERTO-RETIRO. PLATAFORMA LOGÍSTICA 2020	2004	ARLOG	ARLOG	https://www.dropbox.com/s/5u0ovzj39vh4i5o/premio%20arlog-full.pdf?dl=0
Panorama del Comercio Exterior del NEA 2017	Contexto Nacional de Comercio Exterior. Perfil regional Argentina. Estructura de las Exportaciones NEA: Grandes rubros, productos, volúmenes, valores, destinos	2016		Secretaría de Inversiones, Asuntos Internacionales y Promoción del Chaco. Lic. Tania Yedro	
Panorama del Comercio Exterior del NEA 2019	Contexto Nacional de Comercio Exterior. Perfil regional Argentina. Estructura de las Exportaciones NEA: Grandes rubros, productos, volúmenes, valores, destinos	2018		Secretaría de Inversiones, Asuntos Internacionales y Promoción del Chaco. Lic. Tania Yedro	
Matriz de Comercio Exterior de la Región Norte Grande Argentino	El trabajo permite caracterizar a la región integrada por el Grupo UNNGA, es decir 12 provincias argentinas (NEA, NOA, Entre Ríos y Córdoba). Se analiza su incidencia a nivel nacional, principales complejos productivos, exportaciones por grandes rubros, volúmenes y valores exportados, así como	2015 y 2016		Grupo Universidades Nacionales del Norte Grande Argentino (UNNGA) - PROLATINA	

Título del Informe	Detalle	Periodo	Entidad Origen	Fuente	Link
	su impacto en los ingresos per cápita de la población, los productos más relevantes y principales países de destino, entre otros.				
Matriz de Comercio Exterior de la Región Norte Grande Argentino - Actualización	Actualiza datos del trabajo anterior. Se trata de una herramienta para la toma de decisiones en materia socioeconómica, con un análisis crítico de la oferta exportable regional y su participación en el mercado internacional, a fin de orientar políticas para el desarrollo productivo y comercial conjunto.	2017 y 1er sem 2018		Grupo Universidades Nacionales del Norte Grande Argentino (UNNGA) - PROLATINA	
Notable: Las cargas por la hidrovía Paraná- Paraguay equivalen a la cuarta parte de las cargas totales de Argentina	Qué se transporta por la Hidrovía. Relevancia de las cargas	2018	JULIO CALZADA - ALFREDO SESÉ BOLSA DE COMERCIO DE ROSARIO		https://www.bcr.com.ar/es/print/pdf/node/72619
El transporte fluvial de cabotaje de granos registró un fuerte crecimiento en el primer semestre del 2019	Embarque de granos de cabotaje	2019	Blas Rozadilla - BOLSA DE COMERCIO DE ROSARIO		https://bcr.com.ar/es/mercados/investigacion-y-desarrollo/informativo-semanal/noticias-informativo-semanal/el-2
Se recupera la actividad de transporte de cargas en el tramo Santa Fe al norte de la Hidrovía Paraná - Paraguay	Volumen de cargas transportadas en el tramo Santa Fe al norte de la Hidrovía Paraná - Paraguay	2020	Blas Rozadilla - BOLSA DE COMERCIO DE ROSARIO		https://bcr.com.ar/es/mercados/investigacion-y-desarrollo/informativo-semanal/noticias-informativo-semanal/se-recupera-la
Origen provincial de las exportaciones 2019	Detalla el aporte que realizó cada región y provincia al total de las exportaciones. Principales exportaciones por subrubros de grandes rubros y principales destinos	2019	Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC). Dirección Nacional de Estadísticas del Sector Externo.		https://www.indec.gov.ar/uploads/informesde prensa/opex_03_20EB6BE9DADA.pdf
Proyecciones de carga por Agua	Proyecciones de cargas portuarias y escenarios de perfil de flotas de buques que emplean el sistema de navegación de nuestro país. Escenarios 2020, 2025, 2030.	2018	Dirección Nacional de Planificación del Transporte de Cargas y Logística		https://www.argentina.gob.ar/transporte/cargas-y-logistica/estudio-nacional-de-cargas/proyecciones-carga-agua

Título del Informe	Detalle	Periodo	Entidad Origen	Fuente	Link
			(DNPTCyL). Ministerio de Transporte de la Nación		
Mesopotamia: fortaleciendo el potencial logístico	Analizar la logística y el transporte de la Región Mesopotámica, identificando los principales limitantes y posibles lineamientos estratégicos.	2018	Ministerio de Transporte de la Nación		https://www.argentina.gob.ar/transporte/cargas-y-logistica/otros-estudios-de-cargas-y-logistica/mesopotamia-fortaleciendo-el-potencial-logistico
Hidrovia Federal 2021 - Presentación en el XIII Encuentro Argentino de Transporte Fluvial	Elaboración del modelo. Diagnóstico de situación. Demoras. Falso flete. Modelación de potenciales obras. Medición de impactos	2019	Ministerio de Transporte de la Nación		https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/presentacion_xiii_encuentro_argentino_de_transporte_fluvial.pdf
Hidrovia Federal 2021- UPE	Detalles del contrato actual. Importancia de la Hidrovia. Premisas y metodología de trabajo. Diagnóstico con modelo de tráfico. Obras seleccionadas. Modelo económico financiero. Impacto del proyecto. Próximos pasos. Modelo de negocio	2019	Ministerio de Transporte de la Nación. UPE		https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/presentacion_proyecto_hidrovia_2021.pdf
La agroindustria y las terminales portuarias del cordón industrial. La Hidrovia Paraguay-Paraná	Presentacion HidroviaParaguay-Paraná	2020	BCR	Lic. Alfredo Sesé	
Indicadores de productividad para la industria portuaria. Aplicación en América latina y el caribe	División de recursos naturales e infraestructura	2006	CEPAL	CEPAL	https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/6310/1/S0600529_es.pdf

Mas el aporte de antecedentes propios de estudios realizados por el Consultor:

- I. Plan Maestro del Puerto de Barranqueras. Resumen Ejecutivo. Informe Final
- II. Febrero 2011. Intervención Provincial del Puerto de Barranqueras. Financiado por la Corporación Andina de Fomento.
- III. Estudio de Mercado y Demanda para el desarrollo de una Terminal Intermodal Logística en Rivera. ANP. 2011. Resumen Ejecutivo. Informe Final.
- IV. Estudio de Aspectos Logísticos Conectividad Argentina-Cadenas Logísticas Claves- Chile. 2010. Resumen Ejecutivo. Informe Final.

- V. Estudio de Prefactibilidad para el Desarrollo de un Puerto Seco en la Provincia de Córdoba. Argentina. Eninder. 2009 Resumen Ejecutivo. Informe Final.
- VI. Estudio de Factibilidad del Corredor Macrologístico Pehuenche. MINPLAN. Subsecretaría de Planificación Territorial. 2009-2011, Resumen Ejecutivo. Informe Final.
- VII. Estudio de Demanda Corredor Logístico Bioceánico Central (Puertos Argentinos, Chilenos y Uruguayos). 2007. Corporación América S.A. Resumen Ejecutivo. Informe Final

Paralelamente, se ha efectuado un análisis preliminar del marco institucional y legal que se incluye en el Punto 2.2 Análisis Legal e Institucional en donde se encuentran todas las fuentes de información basadas en links de sitios web oficiales donde se publica la legislación y normativa de referencia.

La tarea de recopilación de antecedentes bibliográficos continuará y se completará durante el estudio.

2.1.3 OTROS DATOS SURGIDOS DE ENCUESTAS

Otros datos surgirán de encuestas que se realizaron en la Provincia de Entre Ríos, después del viaje inicial.

Se realizaron 13 entrevistas y se completaron 7 encuestas vía GFORM (Google Form Online) a fin de consultar a diversos actores y/o empresas claves para el desarrollo de la región, relacionadas con la industria, los servicios, la exportación, y el transporte. Las empresas y autoridades a entrevistar fueron seleccionadas por el carácter de sus actividades y por la importancia que tienen sobre la región en estudio y en coordinación y aprobación con el Ministerio de Planeamiento de la Provincia de Entre Ríos. La información surgida y relevada de estas empresas, ofrecerá el suficiente sustento para las definiciones del perfil estratégico competitivo requerido.

Tabla 2.1.3.a Entrevistados

Cantidad	Entrevistado	Institución	GFORM	Entrevista
1	María Laura Bevilacqua	Secretaría Ministerial de Inversión Pública y Desarrollo territorial - MPlyS	Sí	Sí
2	Lucas Menendez	DEL GUAZU S.A. / Gerente de operaciones	Sí	No

Cantidad	Entrevistado	Institución	GFORM	Entrevista
3	Néstor Daniel Landra	Secretario de Transporte de Entre Ríos	Sí	No
4	Natalio Gerdau	EAPI (Ente Autárquico Puerto Ibicuy) Presidente	Sí	Sí
5	Carlos Sheppens	IPPER Presidente	Sí	Sí
6	Marcelo Gay Balmaz	Ente Autárquico Puerto Concepción del Uruguay Presidente	Sí	Sí
7	Stello Luis	Ente Autárquico Puerto Diamante Presidente	No	Sí
8	Ballestena Aldo	Ente Autárquico Puerto La Paz Márquez Presidente	No	Sí
9	Ileana Fonseca	Coop La Paz Ltd. y el Maná Puerto Buey	Si	Si
10	Diego R. Maier	Mesa directiva BolsaCer Presidente	No	Si
11	Aquiles E. Mantovani	Mesa directiva BolsaCer Secretario	No	Si
12	Martín F. Beglinomini	Mesa directiva BolsaCer Prosecretario	No	Si
13	Eduardo L. Gherardi	Mesa directiva BolsaCer Tesorero	No	Si
14	Juan Carlos Álvarez	Mesa directiva BolsaCer	No	Si
15	Hector Martinez	Mesa directiva BolsaCer Protesorero	No	Si

Los resultados obtenidos y procesados se presentan en el parágrafo 2.4.2 ENTREVISTAS ACTORES CLAVES y en esta etapa servirán para la formulación y evaluación de la situación del mercado actual y potencial, escenarios proyectados de demanda, diagnóstico del ámbito externo y análisis de la competitividad, y encontrar datos e información actual para entender mejor los problemas actuales y poder plantear escenarios de mejora reales.

2.2 ANÁLISIS LEGAL E INSTITUCIONAL

Se presenta a continuación un análisis preliminar del Marco Legal Institucional del estudio en donde se presentan los principales actores que intervienen, por un lado, y las principales normativas y legislaciones existentes a nivel Nacional y Provincial. Este análisis preliminar servirá para completar el diagnóstico que se llevará a cabo y se

presentará en el próximo informe. (se incluyen los “Links” con las fuentes de información sitios web oficial de internet)

Se presenta a continuación un detalle del Marco Normativo e Institucional del Sistema Portuario y Logístico de Cargas de la Provincia de Entre Ríos.

2.2.1 MARCO NORMATIVO

2.2.1.1 MARCO NORMATIVO SOBRE ACTIVIDADES PORTUARIAS

En 1992, durante el proceso de privatizaciones y desregulación de la economía argentina, se sancionó la Ley Nacional N° 24.093 de Actividades Portuarias. La misma apuntaló un proceso de desmonopolización de la actividad portuaria, hasta entonces centralizado por el sector público nacional, estableciendo nuevos principios respecto a la administración y explotación que cambiarían por completo su dinámica y daría lugar a un nuevo ecosistema, con más actores y relaciones entre sí.

Entre los aspectos principales de la Ley se destaca que:

- Regula la habilitación, administración y operación de puertos estatales y privados. La habilitación del Estado Nacional es requisito para todos aquellos puertos comerciales o industriales que se involucren en el comercio interprovincial o internacional (exceptuándose a los puertos recreativos). Debiendo ser otorgada por Decreto del Poder Ejecutivo Nacional y comunicada al Congreso de la Nación dentro de los 10 días hábiles de su dictado.
- Define a los puertos como cualquier ámbito natural o artificial que permita efectuar transferencias de cargas y pasajeros del medio acuático al terrestre o viceversa, incluyendo a las instalaciones fijas o flotantes que sirvan para cargas. A su vez, los clasifica según: la titularidad del inmueble (nacionales, provinciales, municipales o de los particulares), su uso (público o privado), y su destino (comerciales, industriales y recreativos en general).

La actividad portuaria deja de considerarse como un servicio público y se la regula como un servicio comercial dentro de la órbita del derecho privado. Así, los particulares tienen la posibilidad de construir, administrar y operar puertos, sea cual sea su clasificación, desregularizando totalmente la actividad portuaria.

- El Estado Nacional transfiere a las provincias la propiedad y administración de los puertos.

Algunos de estos aspectos se perfeccionaron con el dictado del Decreto reglamentario N° 769/93. El mismo estableció procedimientos y requisitos para la habilitación de los puertos y, a su vez, dio lugar a la habilitación y operación de terminales portuarias, indicó los supuestos respecto de cuándo un puerto se encuentra en actividad, dispuso la obligación de los titulares de los puertos de garantizar ciertos servicios mínimos, como también la obligación de facilitar la seguridad y sanidad en la navegabilidad y en las relaciones laborales de los trabajadores de este sector, y por último, designó como autoridad de aplicación del nuevo régimen portuario a la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables, dándole el rango de Autoridad Portuaria Nacional¹.

Así, se dio lugar a la creación de un nuevo sistema portuario, con una extensa red de puertos públicos y privados, que se caracteriza por los siguientes dos factores:

Federalización (Provincialización)

Como se mencionó, la ley estableció la transferencia de los puertos públicos desde la jurisdicción nacional, entonces bajo la Administración General de Puertos, hacia la órbita provincial. Esta decisión de transferencia tuvo la excepción del Puerto de la Ciudad de Buenos Aires, que, si bien estaba incluido expresamente en el texto de la ley, fue vetado el artículo correspondiente al ser la Municipalidad Ciudad de Buenos Aires una dependencia del poder Nacional hasta 1994, con lo cual no correspondía transferirse a órbita provincial alguna.

Este modelo de transferencia configuró un esquema que en las distintas provincias presentan diferentes modelos y estructuras de gobernanza.

En un primer nivel, cada provincia cuenta con un órgano de conducción de la política portuaria. Este puede ser una unidad centralizada dentro de la administración pública provincial o un órgano descentralizado con funciones específicas (generalmente creado por ley provincial).

En un segundo nivel, en la mayoría de las provincias se encuentran los órganos operativos, responsables de la operación de los puertos provinciales. Estos pueden

¹ “La actividad Portuaria y su papel en Entre Ríos”, CAUCE, Charles Stewart Mott Foundation, Humedales sin fronteras.



ser Entes Públicos no Estatales u organismos públicos (Unidades Ejecutoras o Direcciones de la administración central).

En algunas provincias la creación de estos Entes fue establecida como condicionalidad por la propia Ley Nacional, al momento de la transferencia de los puertos nacionales a las provincias (casos de los puertos de Buenos Aires -luego vetado en la reglamentación de la ley-, Rosario, Bahía Blanca, Quequén y Santa Fe).

No obstante, con posterioridad a Ley 24.093 se han creado nuevos Entes Públicos No Estatales en Santa Fe, Entre Ríos, Tierra del Fuego y provincia de Buenos Aires, replicando el modelo de gestión propuesto por la Ley Nacional. En todos los casos los entes son dirigidos por un representante del gobierno provincial, con participación de cada municipio donde se asienta el puerto y el sector privado.

A pesar de cierto movimiento pendular en la orientación de las políticas públicas en la Argentina reciente, no se han observado hasta el momento, planteos contrarios a este modelo de gestión.

En el tercer nivel se encuentran los prestadores de servicios. Mayormente son empresas privadas que cuentan con la concesión de las Terminales Portuarias, aunque también puede darse directamente por los órganos operativos.

El escenario presenta gran disparidad institucional y de modelos de gestión entre las distintas provincias.

Desregulación (Privatización)

En cuanto al principio de desregulación, cabe mencionar que, tras la sanción de la ley nacional, varias empresas (principalmente comercializadores de cereales y oleaginosas) radicaron terminales portuarias particulares especialmente sobre el Río Paraná inferior, dotadas de plantas de procesamiento de granos para la obtención de aceites, harinas, pellets y otros derivados.

El marco regulatorio permite la creación de puertos privados, tanto para su uso comercial como para su uso industrial exclusivo.



En este escenario, la autoridad portuaria nacional, establecida por la propia ley, controla y [habilita](#)² las instalaciones portuarias, pero no tiene capacidad institucional suficiente para implementar políticas integrales que definan un uso coordinado de los recursos. Son las provincias, a partir de la gestión de los puertos públicos; los propios entes o consorcios de administración; o el sector privado quienes finalmente toman las decisiones de inversión.

2.2.1.2 MARCO NORMATIVO PROVINCIAL

En 1991, en forma previa a la sanción de la Ley N° 24.093, pero ya en relación con el proceso de desregulación que atravesaba la economía del país, el gobierno de Entre Ríos celebró con el Estado Nacional un Convenio de Transferencia de Puertos; sentando las bases para hacerse con la administración y explotación de los puertos ubicados en el territorio provincial.

Con posterioridad, la provincia sancionó la Ley N° 8900 por la cual se ratificó dicho convenio, se creó el Instituto Portuario Provincial de Entre Ríos (IPPER); y se crearon tres Entes Autárquicos: Puerto Concepción del Uruguay, Puerto Diamante y Puerto Ibicuy.

Tal normativa se modificó el mismo año por la Ley provincial N.º 8911 y fue reglamentada a partir del Decreto N.º 3705/95, el que establece como cuestiones fundamentales las capacidades y lineamientos de funcionamiento del IPPER, y las formas y contenidos del Estatuto de los tres Entes Autárquicos Portuarios creados.

En 2006, mediante ley provincial N.º 9692 también se creó el Instituto Autárquico Puerto La Paz-Márquez, al que se lo incorpora por Decreto N° 3000/06 a las disposiciones y regulaciones de las leyes y reglamentos anteriores.

No obstante, posteriormente, se sanciona la Ley provincial N° 9750 Sistema Portuario de la Provincia de Entre Ríos para adecuar el sistema provincial al nacional.

Así, el Régimen Portuario de Entre Ríos queda normativa e institucionalmente absolutamente integrado al sistema federal:

²https://www.magyp.gob.ar/new/0-0/programas/dma/regimenes_especiales/puertos-con-habilitacion.php



- a) Adopta el concepto amplio de puerto dispuesto por la Ley N° 24.093.
- b) Le otorga la facultad al IPPER de autorizar el funcionamiento de los puertos instalados en la provincia, públicos o privados, en su faz comercial y operativa, sin dejar de lado la habilitación requerida por la ley nacional.
- c) Dispone la obligación del IPPER de hacer respetar el cumplimiento de las normativas ambientales municipales, provinciales y nacionales.
- d) Reconoce a los cuatro (4) Entes Autárquicos creados: Puerto Concepción del Uruguay, Puerto Diamante, Puerto Ibicuy y Puerto La Paz-Márquez.
- e) Crea el Impuesto Provincial a la Actividad Portuaria y lo incorpora al Código Fiscal de Entre Ríos y crea un fondo afectado a la Modernización Portuaria, e indica su composición y los fines a los que estará destinado (estudios y evaluaciones de impacto ambiental, obras de infraestructura portuaria, promoción y publicidad de los puertos públicos, entre otros).

2.2.1.3 MARCO NORMATIVO DE TRANSPORTE

LEY 20.447 MARINA MERCANTE NACIONAL³

Uno de los principales obstáculos que hoy presenta la promoción y fomento de la bandera argentina en los buques de la marina mercante y su consiguiente estímulo para el desarrollo del tráfico de cabotaje nacional, se encuentra representado por la falta de reglamentación de ciertos aspectos de la Ley Nacional de Marina Mercante, a más de 3 (tres) años de su sanción.

En efecto, se encuentran pendientes de reglamentación los siguientes puntos:

El Régimen de Promoción Fiscal establece dos ventajas competitivas que ayudarían a la reducción del costo y competitividad del flete nacional y la bandera argentina, a saber:

³ <http://infoleg.mecon.gov.ar/infolegInternet/anexos/25000-29999/27570/norma.htm>



- El descuento en concepto de cargas sociales sobre el monto que los transportistas deberían abonar a los tripulantes de los buques de bandera nacional o con tratamiento de bandera de acuerdo a la Ley.
- El descuento del 50% sobre el Impuesto a los Combustibles destinado a los buques de bandera nacional o con tratamiento de bandera nacional, destinados al servicio de cabotaje.

Cabe destacar que cualquier medida o política de reserva de carga que se implemente desde el Estado Nacional a favor de la bandera nacional, será insuficiente si no viene acompañada de estímulos tributarios, previsionales y de costo del combustible.

A modo de ejemplo, países vecinos como es el caso de la República del Paraguay establece un alícuota uniforme del 10% (diez) por ciento de Impuesto a las Ganancias, 10% (diez) por ciento de Impuesto al Valor Agregado (IVA) y 10% (diez por ciento) de Cargas Sociales, a los fines de lograr el fomento de su bandera y flota.

LEY 24.921 DE TRANSPORTE MULTIMODAL

En relación a la Ley de Transporte Multimodal N° 24.921⁴, a veintiún años de su sanción, aún no ha sido reglamentada.

En materia de comercio exterior, modificó el Código Aduanero definiendo al contenedor como un elemento de transporte, estableciendo el régimen de admisión temporaria respecto al ingreso de los mismos al país, los que podrán circular y permanecer por un plazo máximo de 480 (cuatrocientos ochenta) días, con la obligación de re exportarlos al vencimiento de dicho plazo, o dentro de los 90 (noventa) días posteriores al mismo, abonado una multa de \$ 100 (pesos) diarios desde el día 1 hasta que se efectivice la reexportación, con el límite máximo de los 90 (noventa) días antes indicados.

Siendo el Operador de Contenedores el responsable ante Aduana por su reexportación, y en caso de no hacerlo será pasible de sumario aduanero, en el que se le exigirá el pago del valor en aduana del contenedor, más los tributos

⁴ <http://infoleg.mecon.gov.ar/infolegInternet/anexos/45000-49999/48356/norma.htm>



correspondientes a su importación y la multa antes indicada, más el decomiso del envase para su posterior remate.

La mencionada ley también dio lugar al nacimiento del seguro de responsabilidad civil para el Operador de Transporte Multimodal (OTM).

LEY Nº 21.816/72 CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE TRANSPORTE FLUVIAL

Este convenio internacional regula el transporte fluvial transversal de pasajeros, vehículos y cargas entre puertos fronterizos de la República Argentina y la República del Paraguay, estableciendo que será efectuado con unidades de banderas argentina y paraguaya por partes iguales, mediante un servicio regular integrado por balsas, lanchas y otras embarcaciones menores.

Se establece además que las Autoridades competentes acordarán, conforme a las necesidades:

- a) el establecimiento de servicios de vinculación directa entre puertos fronterizos;
- b) el establecimiento de nuevos servicios o la supresión de los ya existentes;
- c) el número y tipo de unidades de transporte asignados a cada servicio;
- d) la frecuencia de viajes, horarios, tarifas de pasajes y fletes, y condiciones de transporte.

Respecto a las tarifas, se acuerda que serán equivalentes en moneda de ambas Partes Contratantes y las condiciones de transportes serán uniformes y entrarán en vigencia luego de aprobadas y comunicadas por las respectivas Autoridades competentes.

En lo relacionado a los puertos para la operación, fiscalización y control de los servicios de transporte a que se refiere el Artículo 1 del Convenio, las Partes Contratantes en sus respectivos territorios deberán dotar a los puertos de las instalaciones y comodidades que sean necesarias y queda prohibida toda escala fuera de los puertos habilitados que hayan sido designados.



Si bien la distancia a Entre Ríos desde las fronteras de Paraguay es considerable, no debemos dejar de mencionar la norma, atento que puede ser aplicable en el transporte de vehículos y cargas desde y hacia ese país.

LEY 24.449 LEY DE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL.

Regula el uso de la vía pública y se aplica a la circulación de personas, animales y vehículos terrestres en la vía pública y a las actividades vinculadas al transporte, los vehículos, las personas, las concesiones viales, la estructura vial y el medio ambiente, en cuanto se relacione con el tránsito. Quedan excluidos los ferrocarriles.

El Decreto 779/95 Reglamenta la Ley de Tránsito y Seguridad vial.

2.2.1.4 LEY 24.653 SISTEMA DE TRANSPORTE DE CARGAS POR AUTOMOTOR.

Fija las normas para la administración del Sistema de Transporte de Cargas por automotor.

Decreto 105/98: Fija las políticas del Transporte de Cargas y las Normas Generales del REGISTRO UNICO DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR (R.U.T.A.). Establece el Régimen Sancionatorio aplicable a aquellas personas que realicen servicios de autotransporte de cargas.

Decreto 253/95: Aprueba el Régimen de Penalidades por Infracciones a las Disposiciones Legales y Reglamentarias en Materia de Transporte Automotor de Jurisdicción Nacional. Fija multas y sanciones.

Decreto 1395/98: Modifica el Régimen de Penalidades aprobado por decreto Num. 253/95.

Decreto 1035/99. Aprueba la reglamentación de la Ley N° 24.653. Principios Generales Políticas del Transporte de Cargas. Registro Único del Transporte Automotor. Régimen Sancionatorio. Disposiciones Generales.



ACUERDO DE TRANSPORTE FLUVIAL POR LA HIDROVÍA (MERCOSUR)⁵

En vigencia desde el 13 de febrero de 1995. Aprobado en Argentina por Ley 24386/94, en Bolivia por Decreto Supremo 23484/93, en Brasil por Decreto Legislativo 32/94, en Paraguay por ley 269/93 y en Uruguay por Decreto 238/93. Su objetivo apoyar el proceso de integración regional con servicios de transporte y comunicaciones eficientes y adecuados a los requerimientos actuales del comercio y el desarrollo. Entendiendo que es fundamental eliminar trabas y restricciones administrativas, reglamentarias, de procedimiento y la necesidad de crear para el efecto un marco normativo común, con el objeto de desarrollar un comercio fluido y una operativa fluvial eficiente. El acuerdo efectiviza sus especificidades a través de los siguientes protocolos adicionales:

1. El Protocolo Adicional sobre Asuntos Aduaneros regula las condiciones técnicas de las unidades de transporte, precintos aduaneros, declaración de las mercancías, régimen de responsabilidad y garantías y formalidades aduaneras.
2. El Protocolo Adicional sobre Navegación y Seguridad regula: la seguridad relativa a las embarcaciones, a la carga y al personal embarcado; utilización de las vías navegables; la seguridad relativa a la navegación propiamente dicha y a los puertos; así como la prevención, reducción y control de la contaminación de las aguas ocasionada por los buques, las embarcaciones y sus operaciones en la Hidrovía.

El Protocolo Adicional sobre Navegación y Seguridad establece que "Los buques y embarcaciones de la Hidrovía u otras que transporten hidrocarburos o sustancias nocivas deberán llevar a bordo una copia de la póliza de seguros contra incidentes de contaminación" (art.83). Y el Protocolo Adicional sobre Seguros obliga a "Cualquier Armador que transporte sustancias nocivas o hidrocarburos" a "tomar una póliza de seguro que indemnice y cubra los costos de limpieza de las aguas y costas en las vías navegables de la Hidrovía, originados por incidentes de contaminación" (art.3).

3. El Protocolo Adicional sobre Seguros contiene previsiones acerca de los riesgos asegurables, los sistemas de contralor y el ámbito de cobertura de las pólizas.

⁵ http://www.nuestromar.org/servicios/legislacion/tratados/acuerdo_de_transporte_fluvial



4. El Protocolo Adicional sobre Condiciones de Igualdad de Oportunidades para una Mayor Competitividad impone la adopción de normas y criterios homogéneos en materia de tratamientos arancelarios y no arancelarios, subsidios, dotaciones de seguridad, suministro de servicios y exigencias y procedimientos para la contratación de personal y matriculación de embarcaciones.

5. El Protocolo Adicional sobre Solución de Controversias fija dos regímenes: a) para los conflictos entre los países signatarios; y b) para el reclamo de particulares. En el primer caso, previéndose situaciones de fracaso en las negociaciones directas, ante la Comisión del Acuerdo y el Comité Intergubernamental, se fija un procedimiento arbitral, incluyendo la cláusula compromisoria por la cual se reconoce la jurisdicción del Tribunal para conocer y resolver y se asume la obligación de cumplir sus laudos y otras decisiones que pudiese dictar (art.10). En el segundo caso, previendo el agotamiento de las instancias administrativas nacionales y ante los órganos del Acuerdo, establece un régimen de convocatoria a un grupo de especialistas, con efectos semejantes a los establecidos por el Protocolo de Brasilia en el MERCOSUR.

6. El Protocolo Adicional sobre Cese Provisorio de Bandera contempla el caso del ingreso a regímenes de excepción en la materia por parte de los países signatarios durante los primeros dos años de vigencia del Acuerdo

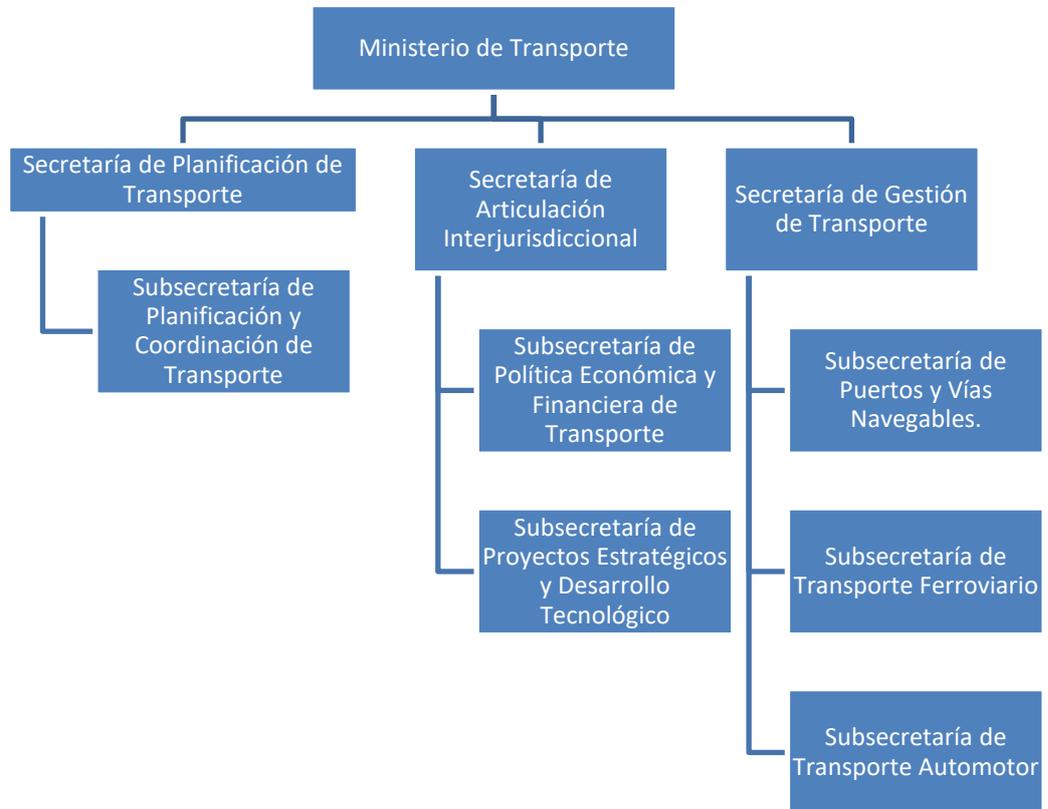
2.2.2 MARCO INSTITUCIONAL

2.2.2.1 ORGANISMOS PUBLICOS NACIONALES E INVERSIÓN PREVISTA

En el ámbito nacional es el Ministerio de Transporte el organismo a cargo de la planificación, ejecución y gestión de las políticas del sector. Además de sus áreas de apoyo y administrativas, cuenta con tres Secretarías a cargo de las políticas sustantivas, una a cargo de la planificación, otra de la articulación y la última a cargo de la gestión. Esta última, como se observa a continuación, cuenta con tres subsecretarías; una para Puertos y Vías Navegables, otra para Transporte Ferroviario y, por último, una para Transporte Automotor.

Como se mencionó previamente es la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables quien ejerce como autoridad de aplicación de la Ley Nacional de Puertos.

Figura 2.2.2.a Organigrama Ministerio de Transporte



Fuente: <https://www.argentina.gob.ar/transporte>

2.2.2.2 INVERSIÓN PÚBLICA NACIONAL PREVISTA EN EL SECTOR TRANSPORTE PARA 2021-2023⁶

El objetivo establecido por el Gobierno Nacional en materia de Transporte para los próximos 3 años se basa en reactivar la red ferroviaria de cargas y de pasajeros, fortaleciendo la integración y conectividad a nivel nacional para dar impulso al desarrollo de las economías regionales. Resultan especialmente destacables las inversiones para la adquisición de material rodante para la prestación de servicios ferroviarios de la Línea Roca - AMBA, así como para la renovación de vías y el corredor del Ferrocarril General Belgrano Cargas, que abarca a las provincias de Santiago del Estero, Salta, Jujuy, Chaco, Santa Fe y Tucumán.

6 [1] Plan Nacional de Inversiones Públicas 2021-2023, Jefatura de Gabinete de Ministros. (https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/pnip_2021-2023_-_texto.pdf)



Por su parte, la Dirección Nacional de Vialidad (DNV), llevará adelante proyectos de infraestructura pública orientados a la Red Nacional Troncal, con el objetivo de sostener y ampliar la red de caminos federales de alta capacidad, fluidez y seguridad, que genere las condiciones necesarias para el transporte de cargas y personas. Entre ellas se destacan las Transferencias a municipios y provincias para obras viales, así como proyectos de gran porte como la construcción de la Autopista Camino del Buen Ayre y la construcción de la Autopista Ruta Nacional N° 8, tramo Pilar - Pergamino, en la provincia de Buenos Aires.

La estrategia de inversiones en materia de Transporte está estructurada a través de una combinación de transferencias de capital y de inversiones implementadas por las jurisdicciones de Transporte y Obras Públicas, esta última fuertemente vinculada a las acciones llevadas a cabo por la Dirección Nacional de Vialidad (DNV) y la empresa Corredores Viales S.A. (CVSA). En particular, las políticas de inversiones han priorizado proyectos orientados a la ampliación de la capacidad, la fluidez y la velocidad de circulación para mejorar los niveles de seguridad en el transporte, así como también aquellos que apuntan a la conformación de corredores estratégicos para la integración de las regiones, disminuyendo los costos y los tiempos de viaje. Las principales políticas de inversión involucran acciones en los distintos modos de transporte: ferroviario, automotor, aeroportuario, y portuario.

Ministerio de Obras Públicas

En el ámbito del Ministerio de Obras Públicas, es la DNV la encargada de ejecutar las obras. La inversión real directa más destacada es la “Construcción de la Autopista Camino del Buen Ayre, provincia de Buenos Aires” (BAPIN 109.053), que en 2021 requerirá un monto de \$6.178 millones, con un costo total estimado de \$21.411 millones. Este proyecto se encuentra en ejecución y planea finalizarse en 2023, consiste en la construcción de un tramo de autopista con distribuidores e intercambiadores, retornos y cruces a distinto nivel, con 72,6 km de longitud y capacidad para 50.000 vehículos diarios. Abarca la provincia de Buenos Aires, en los tramos que se extienden desde el Acceso Oeste hasta la intersección con la RPN53. En 2021, el financiamiento del proyecto estará integrado por fuentes internas.

Es preciso también mencionar el proyecto de “Construcción de Autopista Ruta Nacional N° 8, tramo Pilar - Pergamino, Provincia de Buenos Aires” (BAPIN 109.076), que demandará en 2021 una inversión de \$5.331 millones provenientes de fuentes internas, y cuyo costo total se estima en \$22.405 millones. Este proyecto, que se



encuentra en ejecución, una vez finalizada en 2023, tendrá una capacidad para 31.440 vehículos diarios.

En tercer lugar, se encuentra el proyecto “Construcción de Autopista Ruta Nacional N° 34 Angélica - Sunchales, Provincia de Santa Fe” (BAPIN 109.064), por \$4.200 millones. El proyecto ya se encuentra en ejecución, y tiene un costo total estimado de \$12.111 millones. Una vez finalizada en 2023, esta obra permitirá el desplazamiento de 6.120 vehículos diarios. La ejecución del proyecto en 2021 será financiada con fuentes internas.

Otro proyecto significativo de la DNV es el “Desarrollo de Infraestructura de Mantenimiento y Equipamiento Básico en los 24 distritos de la Dirección Nacional de Vialidad” (BAPIN 108.540), por \$3.420 millones. Estas obras ya se encuentran en ejecución y se planea que estarán finalizadas en 2021, con un costo total de \$6.664 millones.

El proyecto “Autopista RN 7 Luján - Junín” (BAPIN 109.074), por su parte, requerirá en 2021 una inversión de \$3.134 millones, de un total de \$14.797 millones que serán necesarios para completar la obra en 2024. La obra se encuentra en ejecución y, una vez que esté finalizada, permitirá el tránsito de 12.108 vehículos diarios.

Por su parte, el proyecto “Pavimentación RPN°126; Tramo: Sauce (RPN°23)- RNN°12 (Esquina); Provincia de Corrientes (CAF IV)” (BAPIN 114.770), cuyo inicio se prevé para 2021, contempla ese año una inversión de \$3.057 millones. El costo total estimado para esta obra es de \$6.715 millones, proyectándose su finalización para el año 2022. El objetivo principal del proyecto es mejorar la transitabilidad en una carretera de 2 trochas con una longitud de 69,37 km. Se construirá una calzada pavimentada y se realizarán correcciones puntuales en la traza, mejorando las características de la nueva subrasante para incrementar su cota. Ello implicará obras en terraplenes y adecuaciones hidráulicas, entre las que se destacan el cruce del arroyo Barrancas mediante dos puentes y dos aliviaderos. En 2021 este proyecto será financiado en una proporción de 83% con fuente externa y 17% con fuente interna.

Finalmente, cabe destacar que, en términos relativos, se observa un espacio de la Provincia de Entre Ríos para ser receptora de proyectos de Inversión destinados al transporte de cargas, financiados tanto por el Gobierno Nacional o con fondos otorgados por Organismos Internacionales, como el caso de la Provincia de Corrientes.



Ministerio de Transporte

Entre los proyectos más importantes se destacan los que se describen a continuación, vinculados al modo de transporte ferroviario. Cabe destacar que los tres primeros concentran el 51% del presupuesto del Ministerio, y al añadirse cuatro adicionales se supera el 70% del mismo. El proyecto más significativo es “Adquisición de material rodante para la prestación de servicios ferroviarios de la Línea Roca - AMBA” (BAPIN 108.590). Con un monto presupuestado de \$16.565 millones para 2021, se proyecta incorporar 200 coches para mejorar la calidad de viaje. Este proyecto se encuentra en ejecución, y la finalización estimada es en 2021. El costo estimado total es de \$19.358 millones. La iniciativa cuenta con financiamiento externo (BAPIN 900.212) por un monto de USD 236 millones.

En segundo lugar, se destaca el proyecto “Renovación de Vías y Corredor del Ferrocarril General Belgrano Cargas, Provincias de Santiago del Estero, Salta, Jujuy, Chaco, Santa Fe y Tucumán. ETAPA III, IV y V” (BAPIN 109.809), con un monto presupuestado para 2021 de \$12.516 millones. Este proyecto, que ya se encuentra en ejecución, prevé un presupuesto total de \$69.326 millones una vez que sea finalizado en 2023. El objetivo es disminuir los costos de operación del transporte de cargas a través del aumento de la eficiencia operativa de los trayectos ya renovados y de la ampliación de las obras de vías a realizarse en el Corredor, ampliándolo hacia el Norte.

Asimismo, en el marco del proyecto “Puesta en valor FC San Martín - Ramal Retiro - Pilar” (BAPIN 71.270), se realizarán tareas de mejoramiento integral del servicio de la línea del Ferrocarril San Martín, las cuales incluyen mejoramiento y electrificación de las vías, cruces ferroviarios, sistemas de información al pasajero y trabajos varios en la infraestructura de las estaciones y cocheras por un costo estimado total de \$43.028 millones. Se financiará parcialmente con recursos del Tesoro Nacional (30%), pero mayoritariamente con fuente externa (70%) mediante un préstamo del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) por un monto de USD 400 millones (BAPIN 900.010).

Adicionalmente, se continuará la ejecución del proyecto “Renovación del Sistema de Señalamiento y Telecomunicaciones, Ramal Constitución - La Plata de la Línea Gral. Roca” (BAPIN 62.063), que en 2021 requerirá una inversión de \$3.992 millones, y cuyo costo total proyectado es de \$6.052 millones. El plazo estimado de finalización es en 2021.

Cabe citar, asimismo, el proyecto “Adquisición del Material Rodante para la Línea Belgrano Sur y Rediseño de coches existentes” (BAPIN 111.125), que se iniciará en 2021 con un monto de \$3.610 millones. El costo total de este proyecto es de \$11.962 millones, estimándose su finalización en 2022. El objetivo es la incorporación de 111 coches que, sumados al rediseño de los 81 coches existentes, permitirá configurar 32 formaciones de 6 coches cada una.

En cuanto a las inversiones gestionadas por el Ministerio de Transporte, también cabe destacar que se observa un espacio para que la Provincia de Entre Ríos puede ser receptora de proyectos de inversión, financiados tanto por el Gobierno Nacional o con fondos otorgados por Organismos Internacionales.

2.2.2.3 PRESUPUESTO ESPECIFICO SUBSECRETARIA DE PUERTOS Y VIAS NAVEGABLES (2021)

De acuerdo a la Ley de Presupuesto N.º 27591 del 2021 la Subsecretaría de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante cuenta con un crédito total de \$ 968.626.536, correspondientes a los programas 91 “Coordinación de políticas de transporte fluvial y marítimo” y al subprograma 01 “Infraestructura de Transporte Fluvial y Marítimo” de la Jurisdicción del Ministerio de Transporte.

Programa 91 “Coordinación de políticas de transporte fluvial y marítimo”.

Mediante este programa se elaboran, proponen y ejecutan las políticas, planes y programas referidos a la actividad y mantenimiento de las vías navegables de jurisdicción nacional, las actividades portuarias, el transporte fluvial, marítimo y lacustre y el ejercicio del control y fiscalización de estos servicios, el fortalecimiento y la expansión de la marina mercante nacional y la industria naval, la realización de obras que permitan la modernización de la infraestructura en colaboración con los gobiernos provinciales, y la participación del país en comisiones y foros internacionales referidos a los ámbitos de su competencia, en particular la Comisión Administradora del Río de la Plata (CARP), la Comisión Administradora del Río Uruguay (CARU), el Comité Intergubernamental de la Hidrovía (CIH), la Organización Marítima Internacional (OMI) y el Comité Interamericano de Puertos (CIP) de la OEA.

De acuerdo a la Ley sancionada, las líneas de acción previstas para 2021 son:

- Fomentar el crecimiento y desarrollo de los puertos públicos como eslabones de las cadenas logísticas y de transporte, a través de inversiones que atiendan las

necesidades de infraestructuras y demanda de mayores capacidades, de las condiciones de seguridad y operativas.

- Disminuir el riesgo ambiental que genera la presencia en vías navegables y/o accesos portuarios de embarcaciones hundidas, materiales y equipos.
- Incrementar los niveles de seguridad de las estructuras de los puertos en los cuales se realiza el paso vecinal fronterizo de pasajeros y cargas.
 - Facilitar el desarrollo del transporte fluvial, marítimo y de la industria naval argentina, a partir del acondicionamiento de las obras portuarias, incrementando el multimodalismo y la interconectividad entre los puertos.

En cuanto a sus metas físicas se propone alcanzar la habilitación de 10 puertos nuevos y la puesta en servicio de 1382 señales de balizamiento fluvial.

El **crédito total para 2021 es de \$ 781.616.536** y se distribuye en las siguientes actividades:

Tabla 2.2.2.a Actividades de crédito total 2021

DENOMINACIÓN	CRÉDITO (\$)	CRÉDITO (USD)*	%
Conducción y Coordinación	452,351,596	4,523,516	57.87
Ejecución y Control del Dragado y Balizamiento	2,538,287	25,383	0.32
Apoyo al Desarrollo de la Política de la Industria Naval	4,400,000	44,000	0.56
Hidrografía Paraguay – Paraná	2,173,406	21,734	0.28
Transferencias para la Ejecución del Dragado y Balizamiento	66,100,000	661,000	8.46
Supervisión, Gestión y Control de Políticas Portuarias y Navieras	1,240,000	12,400	0.16
Formulación de Políticas Portuarias y Navieras y Control de Transporte Fluvial	1,373,247	13,732	0.18
Logística y Operaciones	35,440,000	354,400	4.53
Total, actividades comunes y transferencias			72.36
Proyectos			
Ampliación Puerto Caleta Paula - Provincia de Santa Cruz	1,000,000	10,000	0.13
Readecuación Estructura Muelle 3-4 y Accesos al Puerto de Concepción Uruguay - Provincia de Entre Ríos	1,000,000	10,000	0.13
Reparación y Refuerzo Estructura Fundación Muelle Almirante Storni - Puerto Madryn - Provincia de Chubut	1,000,000	10,000	0.13



DENOMINACIÓN	CRÉDITO (\$)	CRÉDITO (USD)*	%
Puerto Comodoro Rivadavia	27,000,000	270,000	3.45
Reparación, Mejoras y Equipamiento Puerto Formosa	30,000,000	300,000	3.84
Reparación Parque España - Provincia de Santa Fe	1,000,000	10,000	0.13
Acortamiento Escollera Norte Puerto Quequén - Provincia de Buenos Aires	5,000,000	50,000	0.64
Ampliación Muelle comandante Luis Piedrabuena Etapa II - Provincia de Chubut	40,000,000	400,000	5.12
Reparación Pilotes Macizos Muelle Almirante Storni - Provincia de Chubut	40,000,000	400,000	5.12
Ampliación del Muelle Pesquero del Puerto de Rawson - Provincia de Chubut	5,000,000	50,000	0.64
Reconversión Puerto Diamante - Provincia de Entre Ríos	5,000,000	50,000	0.64
Reconversión Muelle Puerto de Concepción del Uruguay - Provincia de Entre Ríos	30,000,000	300,000	3.84
Reconstrucción Muelle de Barcazas, Muelle de Cargas Generales y Obras complementarias en Puerto Ibicuy - Provincia de Entre Ríos	30,000,000	300,000	3.84
Total, Proyectos			27.64
TOTAL	781,616,536	7,816,165	100.00

*: Tipo de cambio estimado en \$100.

Específicamente para proyectos de mejora de instalaciones portuarias el monto destinado es de tan solo \$214.000.000.

Como se observa, existen cuatro partidas asignadas a proyectos en la Provincia de Entre Ríos: Readequación Estructura Muelle 3-4 y Accesos al Puerto de Concepción Uruguay, Reconversión del Puerto Diamante, Reconversión del Puerto de Concepción del Uruguay y reconstrucción de los muelles de barcazas y cargas generales del Puerto de Ibicuy. Todo por un total de \$66.000.000.

Subprograma 01 “Infraestructura de Transporte Fluvial y Marítimo”.

En este subprograma se reflejan los nuevos proyectos de inversión a ejecutar, se corresponde con la búsqueda de un equilibrio federal en el sistema portuario. Se busca dar a cada provincia la posibilidad de contar con inversiones que permitan ejecutar obras de importancia a nivel operativo y de seguridad, para transformar en nodos logísticos las infraestructuras existentes y, así, fomentar las economías regionales y

el derrame de beneficios que conlleva la economización de costos y la mayor competitividad del transporte por agua en conjunción con otros los modos existentes.

El **crédito total para 2021 es de \$187.010.000** y se distribuye en las siguientes actividades:

Tabla 2.2.2.b Presupuesto Nacional 2021

DENOMINACIÓN	CRÉDITO (\$)	CRÉDITO (USD)*	%
Re-funcionalización Sede Central de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables.	2,000,000	20,000	1.07%
Dragado de Readequación y Mantenimiento Riacho Barranqueras	25,010,000	250,100	13.37%
Reparación y Adecuación Puerto La Paz - Márquez	5,000,000	50,000	2.67%
Reconversión Muelles Transporte Vecinal Fronterizo, Misiones	5,000,000	50,000	2.67%
Reconversión Muelles Transporte Vecinal Fronterizo, Formosa	5,000,000	50,000	2.67%
Reparación y Mantenimiento Portuario - Santa Cruz	50,000,000	500,000	26.74%
Construcción Frente Atraque, Reconstrucción, Reparación y Mantenimiento Portuario - Rosario - Santa Fe	5,000,000	50,000	2.67%
Reparación y Mantenimiento Portuario - Ushuaia	10,000,000	100,000	5.35%
Reparación de Estructuras en Muelle Almirante Storni	30,000,000	300,000	16.04%
Reflotamiento y Desaguace de Artefactos Navales	50,000,000	500,000	26.74%
TOTAL	187,010,000	1,870,100	100%

*: Tipo de cambio estimado en \$100.

En el presente subprograma la Provincia de Entre Ríos cuenta con presupuesto asignado de solo \$5.000.000 para la Reparación y Adecuación Puerto La Paz – Márquez.

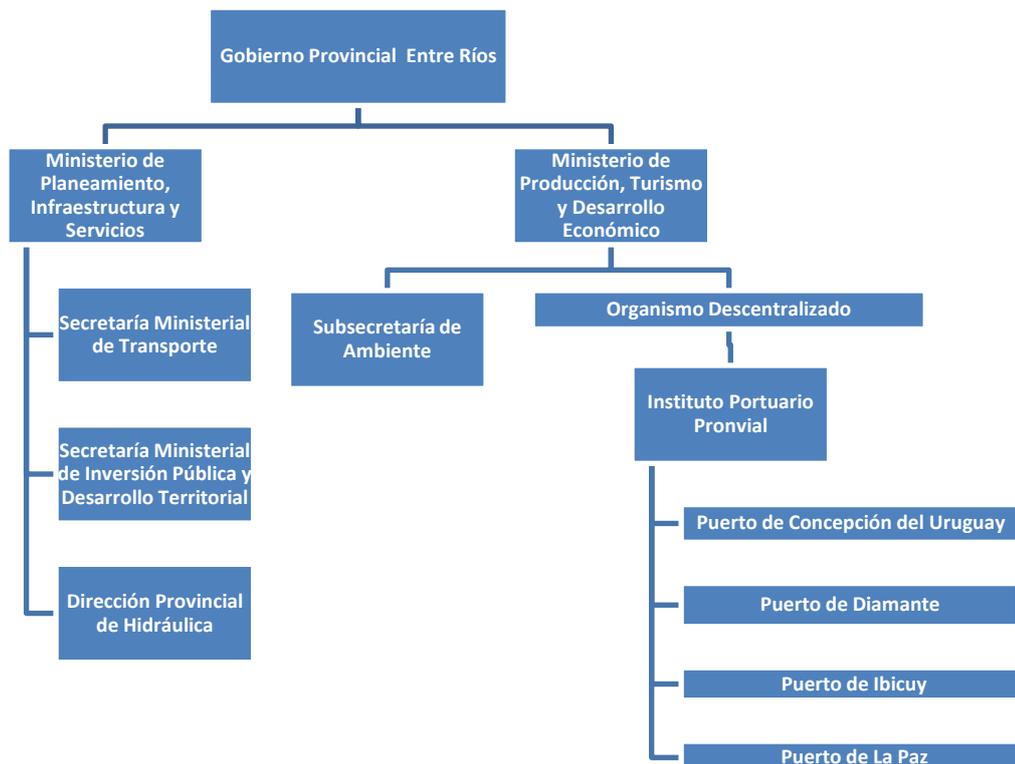
2.2.3 ORGANISMOS DE LA PROVINCIA DE ENTRE RÍOS

A continuación, se presenta la estructura organizacional relevante para la gestión del sector.

En cuanto a la organización de los órganos provinciales cabe mencionar que se presenta una fragmentación entre las áreas clave del sistema de transporte de cargas.

Como se observa, la Secretaría Ministerial de Transporte depende jerárquicamente del Ministerio de Planeamiento, Infraestructura y Servicios, mientras que el Instituto Portuario Provincial (como organismo descentralizado, con norma de creación propia y rango de Ley) queda bajo la órbita del Ministerio de Producción, Turismo y Desarrollo Económico. (Ver Figura 2.2.3.a)

Figura 2.2.3.a Organigrama Gobierno de Entre Ríos



El Instituto Portuario Provincial es el vínculo directo con la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables de la Nación y con todo otro organismo nacional e internacional en los que refiere a los intereses portuarios de la provincia, con capacidad de representarla por mandato expreso del Gobernador. Su función es propiciar el progreso de la actividad portuaria mediante las propuestas normativas necesarias para adaptar a los puertos públicos, privados o mixtos a la competencia del mercado. A su vez, tiene bajo su dependencia formal a los Entes Autárquicos a cargo de la gestión de cada Puerto.

Los Entes Autárquicos Portuarios son personas jurídicas de derecho público, con individualidad jurídica, financiera, contable y administrativa. Tienen plena capacidad legal de conformidad a las disposiciones del Código Civil para realizar todos los actos



jurídicos y celebrar los contratos necesarios para el cumplimiento de su objeto y funciones.

2.2.3.1 CAMARAS EMPRESARIALES

En cuanto a actores del sector privado cabe mencionar a la Cámara Empresaria del Transporte Automotor de Cargas de Entre Ríos (<http://www.cetacer.com/#!/-bienvenido/>) y a la Cámara de Comercio Exterior de la Provincia de Entre Ríos (<http://caceper.com.ar/wordpress/#caceper1>).

2.2.4 DESEMPEÑO DEL MARCO NORMATIVO E INSTITUCIONAL

En cuanto al desempeño del marco normativo e institucional cabe mencionar que ha sido una crítica generalizada a las políticas basadas en la corriente de Nueva Gestión Pública (en la que se basó la Ley Nacional de Puertos) el posterior problema de planificación y coordinación de políticas en contextos de fragmentación institucional y marcos desregulados.

En este contexto y por definición, el mapa de actores intervinientes en el sistema portuario es amplio y heterogéneo. La planificación ya no es tarea exclusiva del Estado, como una típica acción centralizada, si no de coordinación, entendiendo el rol e intereses (no siempre convergentes) de cada actor interviniente.

Un punto a destacar, en el sentido de mejorar las instancias de articulación entre los diferentes actores que conforman la matriz del sector, ha sido la conformación del Consejo Portuario Federal como mecanismo de articulación. En octubre de 2020 se conformó este Consejo como una herramienta de coordinación.

Desde ya, esta dificultad es potenciada sensiblemente cuando se observa el sistema de logística y transporte en su conjunto, comprendiendo el fenómeno como una red intermodal y necesariamente integrada, coordinando la participación y la colaboración de los distintos actores en la cadena logística.

En cuanto al ámbito portuario, la vigencia de mecanismos de cogobierno establecida para los Entes autárquicos son un buen ejemplo de coordinación.

Específicamente el caso de Entre Ríos cuenta también con la propia gobernanza del IPPER dado que su propio Consejo Directivo está conformado procurando convocar una pluralidad de voces e intereses, estando compuesto por diez (10) miembros:

- Un (1) presidente nombrado por el Poder Ejecutivo de la Provincia,
- Un (1) secretario general cuyo cargo será ejercido por un profesional de carrera en el Escalafón Portuario, con especialidad en la materia portuaria,
- Dos (2) Diputados Provinciales, en representación de la Cámara respectiva,
- Dos (2) Senadores Provinciales, en representación de la Cámara respectiva,
- Un (1) representante del Ente Autárquico Puerto Diamante, que será el presidente del Ente o un representante designado al efecto,
- Un (1) representante del Ente Autárquico Puerto Concepción del Uruguay, que será el presidente del Ente o un representante designado al efecto,
- Un (1) representante del Ente Autárquico Puerto Ibicuy, que será el presidente del Ente o un representante designado al efecto,
- Un (1) Representante del Ente Autárquico Puerto La Paz – Puerto Márquez, que será el presidente del Ente o un representante designado al efecto.

Asimismo, en cuanto a los propios Entes la representación tanto del Gobierno Provincial, como de los Gobiernos Municipales y del sector privado (a través de los representantes de las cámaras), genera mecanismos intrínsecos de acuerdos, siendo estos imprescindibles para la definición de un sector dinámico y compuesto por múltiples actores. Incluso, la propia Ley 9.750 prevé el funcionamiento de Consejos Consultivos integrados por Organismos o Entidades de incumbencia en la temática portuaria, sean estos públicos, privados o mixtos y que interactúen en el lugar donde se asienta el Puerto respectivo.

2.3 DESCRIPCIÓN DE REDES LOGISTICAS Y DE TRANSPORTE DE CARGAS

En el presente párrafo se analizan las redes principales de transporte de cargas en la Provincia de Entre Ríos, teniendo en cuenta Nodos Logísticos y Modos de Transporte:

- Modos de Transporte
 - Vial
 - Ferroviario
 - Fluvial
- Nodos Logísticos
 - Puertos
 - Pasos Fronterizos
 - Centros Logísticos
 - Puertos Secos
 - Zonas Extraportuarias Logísticas

2.3.1 REDES LOGÍSTICAS DE TRANSPORTE TERRESTRE VIAL

Se analizan las redes principales de transporte terrestre vial.

2.3.1.1 DATOS GENERALES

La provincia de Entre Ríos de acuerdo a datos oficiales y para el año 2020 registró una longitud total de caminos de 29.083,14 kilómetros (redes nacionales y provinciales), de las cuales 1.490 kilómetros correspondieron a rutas nacionales y el resto, o sea 27.593,14 kilómetros a rutas provinciales.

La red vial nacional en la provincia está prácticamente pavimentada en su totalidad, ya que sólo cuenta actualmente con 197 km. de calzada natural. Las principales Rutas Nacionales son las siguientes: 12, 14 ,18 y 127.

En cuanto a las rutas provinciales, si bien cuenta con 1.617 kilómetros de rutas pavimentadas, su gran mayoría son de tierra, en especial las que corresponden a la red secundaria y terciaria. En el caso de la Red Primaria, casi el 50% se encuentra pavimentada, y en general son aquellas que conectan ciudades importantes de la provincia. A continuación, se presenta un resumen del estado de situación a 2020:

Tabla 2.3.1.a Red vial Entre Ríos

JURISDICCION	RED	Pavimentada	Mejorado	Tierra	TOTAL
Red Provincial	Primaria	1.321,52	737,88	762,80	2.822,20
	Secundaria	280,67	1.427,95	8.359,39	10.083,54
	Terciaria	0,00	854,90	13.832,50	14.687,40
	Total provincial	1.617,72	3.020,73	22.954,69	27.593,14
Red Nacional	Total nacional	1.293,00	0,00	197,00	1.490,00
	Total general	2.910,72	3.020,73	23.151,69	29.083,14

Fuente: elaboración propia en base a datos de Vialidad Nacional y Vialidad de la Provincia de Entre Ríos

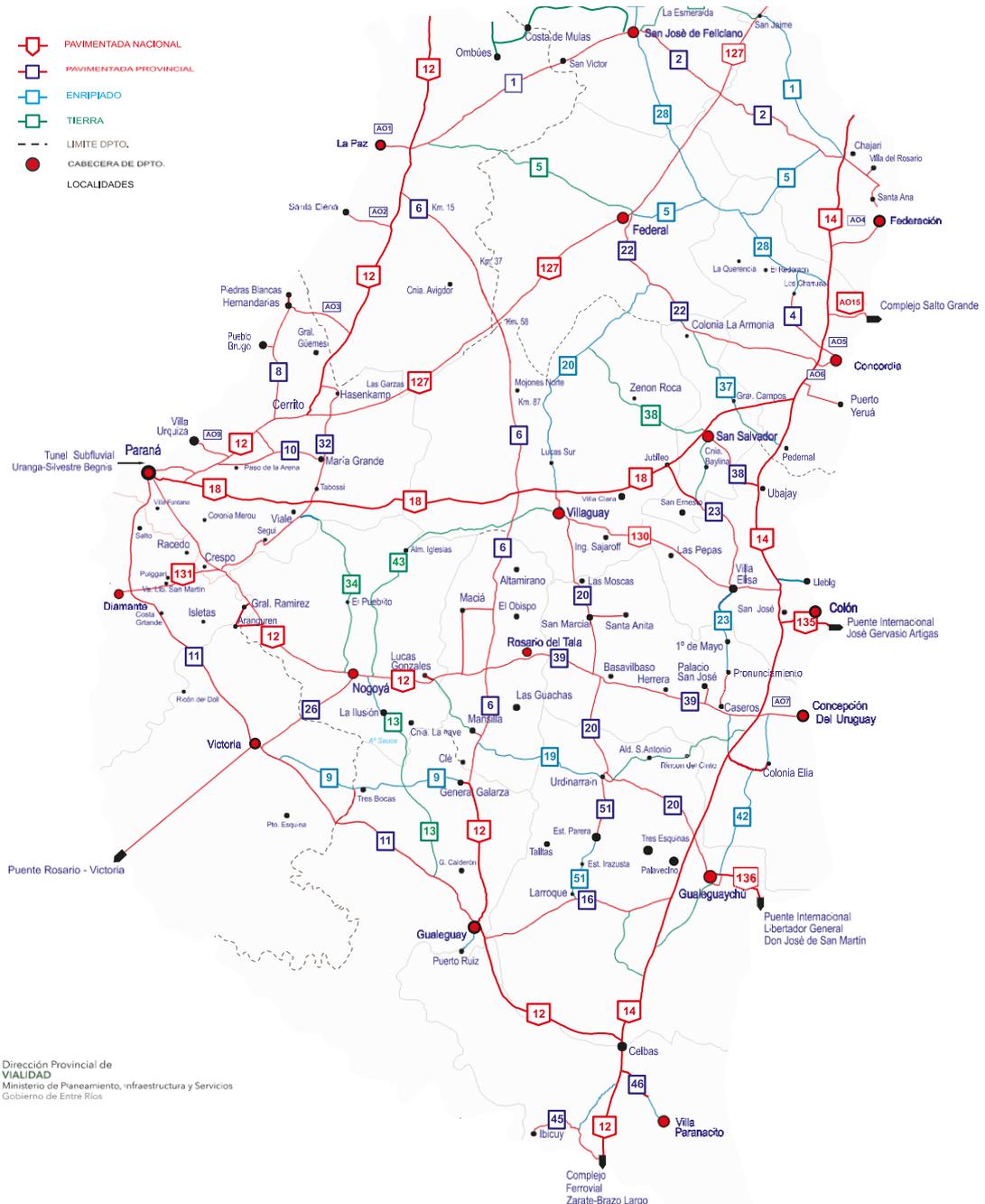
2.3.1.2 BREVE DESCRIPCION DE LAS REDES

La Ruta Nacional 14 recorre la provincia de norte a sur paralela al rio Uruguay y se convierte en la de mayor nivel de tránsito; todo su trazado es una autovía que se encuentra transitable, pero con algunos problemas en su trayecto. Si bien el tránsito tiene un importante porcentaje de camiones, es la ruta de circulación desde Brasil hacia el centro-oeste de Argentina y todo el corredor central hacia Chile, por lo que muchos de esos vehículos tienen recorridos en tránsito en la provincia.



La Ruta Nacional 12 también se desarrolla en la provincia de norte a sur, pero en este caso es paralela en muchos sectores al río Paraná; es de menor circulación que la anterior, pero como dato significativo conecta a la ciudad de Paraná, capital de la provincia con Corrientes, Buenos Aires y Santa Fe, por lo que adquiere también singular importancia dentro del análisis.

Figura 2.3.1.a Plano de red Vial de Provincia de Entre Ríos



er Dirección Provincial de VIALIDAD
Ministerio de Planeamiento, Infraestructura y Servicios
Gobierno de Entre Ríos

Asimismo, estas dos rutas confluyen en el sur de la provincia canalizando todo el tránsito de la misma hacia la provincia de Buenos Aires a través del puente Zárate-Brazo Largo que cruza el río Paraná, permitiendo acceder a esa provincia en la localidad de Zárate.

Por otra parte, a la ciudad de Paraná también acceden las Rutas Nacionales N° 18 y 131 que conectan a través del Túnel Subfluvial a esa ciudad con Santa Fe, capital de esa provincia. También, y un poco más al sur, a través de la Rutas Provinciales N° 11, 28 y 9 se puede acceder al puente Rosario-Victoria, de más reciente construcción que el cruce anterior y que está permitiendo el desarrollo paulatino de esa región de la provincia.

En lo que hace a rutas transversales, la Ruta Nacional N° 127 es una alternativa para acceder desde el noreste de la provincia a Paraná; la Ruta Nacional N° 18 conecta Paraná con Concordia, y varias rutas en el centro y sur de la provincia permiten acceder a conexiones internacionales con la república de Uruguay.

Puede decirse en líneas generales que no existen zonas de la provincia que requieran de nuevos trazados de caminos, porque también hay un sinnúmero de rutas provinciales y departamentales que completan la grilla de caminos en Entre Ríos. En cambio, si tal vez algunas rutas por su futuro crecimiento en sus niveles de tránsito requieran ampliaciones de capacidad y mejoras en su estado.

Con referencia a las rutas provinciales, se destacan las Provinciales N° 11, 6, 39, 18 y 2; la Ruta N° 11 enlaza a ciudad de Paraná con Galeguay y conecta en la región sur con la Ruta Nacional N° 12; la Ruta N° 6 recorre el centro de la provincia de norte a sur uniendo La Paz con Rosario del Tala y conectando también con la Ruta Nacional N° 12 la salida hacia la provincia de Buenos Aires; la Ruta Provincial N° 39 permite acceder desde Rosario del Tala hasta Concepción del Uruguay, la Ruta Provincial N° 18 recorre en la región central toda la provincia de este a oeste (Paraná-Concordia) y la Ruta Provincial N° 2 une el norte San José de Feliciano con Federación.

También en este caso el nutrido desarrollo de trazados en la provincia permite la conexión de todas las ciudades más importantes a través de varias rutas provinciales.

Finalmente, los caminos terciarios son los vasos comunicantes que se conectan con las Rutas Nacionales y Provinciales y en muchos casos permiten sacar la producción primaria de las chacras y establecimientos hacia los centros de industrialización, consumo y exportación. En este caso, los también denominados caminos rurales requieren de especial atención y a nivel provincial y nacional se está trabajando en mejoras para los próximos años.

Tanto para el desarrollo de la actividad agropecuaria como para otros insumos, el estado de los caminos es de fundamental importancia, debido a que más

prioritariamente el traslado de la producción hacia los centros de comercialización y/o industrialización se realiza actualmente por transporte automotor.

Debido a que la provincia está flanqueada por dos corrientes hídricas de importancia como son los ríos Paraná y Uruguay, se hizo necesaria la construcción de diversos puentes como ya se ha expresado, tanto para comunicarse con otras ciudades de Argentina como con los países limítrofes.

2.3.1.3 DETALLES DE TRÁNSITO

Como se expresó, una de las características del tránsito en la provincia es que registra importante cantidad de vehículos pasantes, en especial camiones que circulan por las Rutas del Mercosur; pero, por otra parte, en el resto de las rutas, tanto nacionales, provinciales como departamentales, se registra un equilibrio en los niveles de tránsito que circulan. Esto último porque las principales rutas provinciales unen ciudades bastante equilibradas en cuanto a sus poblaciones y esparcidas a lo largo de toda la provincia.

Por ello, salvo en los casos citados de magnitud de vehículos con TMDA importante (Rutas Nacionales 12 y 14), el promedio de vehículos en el resto de la provincia no supera los 1.000 vehículos diarios.

Si se observa la tabla siguiente de los tránsitos que circulan por la red nacional, el máximo alcanzado es en el tramo Intersección con Ruta Provincial N° 45 (Ibicuy) – Límite con Buenos Aires de la Ruta Nacional N° 12 con 9.150 vehículos.

En el caso de la Ruta Nacional N° 14 se registran volúmenes de entre 4.847 y 7.163 vehículos promedio diarios y en el resto de las Rutas Nacionales, salvo tramos muy puntuales, no se superan los 3.000 vehículos, siendo un estimado promedio de alrededor de 1.500 vehículos promedio diarios.

La red provincial primaria tiene niveles de tránsito parecidos a los datos promedio de la red nacional; así en las rutas más importantes de la provincia se registran datos de entre 500 y 2000 vehículos diarios en promedio, situación que desde el aspecto de capacidad parece estar controlada.

Por otra parte, existen algunos caminos de las redes secundaria y terciaria aún no pavimentados que complican la salida de la producción provincial en época de lluvias y que deberán ser evaluados en un futuro para incorporarle mejoras para evitar estos

problemas. A continuación, se presentan datos de tránsitos en tramos de la Red Nacional.

Tabla 2.3.1.b Tránsito Medio diario anual en rutas nacionales

TRANSITO MEDIO DIARIO ANUAL EN RUTAS NACIONALES					
Ruta	Límites del Tramo	Inicio	Fin	TMDA	Observaciones
136	INT.R.N.14 - EMP.R.P.42 (EX R.N.14)	0	8,5		Interrumpido
136	EMP.R.P.42 (EX R.N.14) - ACC.A GUALEGUAYCHU	8,5	14,36	1800	Cobertura
136	ACC.A GUALEG. - LTE.C/URUGUAY (PTE.INT.LIB.G.S.MARTIN)	14,36	42,42	1355	Permanente
131	PUERTO DIAMANTE - INT.R.P.11	0	8,93		Area Urbana
131	INT.R.P.11 - INT.R.N.12	8,93	40,92	2300	Cobertura
130	INT.R.N.14 - VILLA ELISA (ENT.)	0	14,91	2850	Cobertura
130	VILLA ELISA (ENT.) - VILLA ELISA (SAL.)	14,91	17,04		Area Urbana
130	VILLA ELISA (SAL.) - ACC.A COMPLEJO TERMAL (D)	17,04	20,76	2500	Cobertura
130	ACC.A C.TERMAL (D) - INT.R.P.20 (ACC.A VILLAGUAY)	20,76	82,27	1164	Permanente
127	INT.R.N.12 - INT.R.P.32 (HASENKAMP)	64,11	71,37	1640	Cobertura
127	INT.R.P.32 (HASENKAMP) - INT.R.P.6	71,37	140	1152	Permanente
127	INT.R.P.6 - INT.R.P.22 (D) ACC.A FEDERAL	140	198,07	1000	Cobertura
127	INT.R.P.22 (D) ACC.A FEDERAL - INT.R.P.2	198,07	251,24	825	Permanente
127	INT.R.P.2 (LOS CONQUISTADORES) - LTE.C/CORRIENTES	251,24	292,23	540	Cobertura
14	B/N R.N.12 (CEIBAS) - ACC.A GUALEGUAYCHU (D)	0	58,9	7163	Permanente
14	ACC.A GUALEGUAYCHU (D) - INT.R.P.20	58,9	72,72	5200	Cobertura
14	INT.R.P.20 - B/N R.P.39 (A C.DEL URUGUAY)	72,72	124,79	5300	Cobertura
14	B/N R.P.39 - INT.R.N.135 (D) (A PTE.INTER.N.)	124,79	151,14	7250	Cobertura
14	INT.R.N.135 (D) (A PTE.INTER.N.) - INT.R.N.130 (I)	151,14	163,2	6400	Cobertura
14	INT.R.N.130 (I) - INT.R.N.18 (I)	163,2	239,71	4943	Permanente
14	INT.R.N.18 (I) - CONCORDIA (D) (ENT.)	239,71	252,6	6350	Cobertura
14	CONCORDIA (D) (ENT.) - INT.R.N.A015 (D) (A SALTO GRANDE)	252,6	268,65	5320	Permanente
14	INT.R.N.A015 (D) (A S.GRANDE) - ACC.A FEDERACION (D)	268,65	296,45	6050	Cobertura
14	ACC.A FEDERACION (D) - ACC.A CHAJARI (D)	296,45	327,71	5450	Cobertura
14	ACC.A CHAJARI (D) - LTE.C/CORRIENTES	327,71	343,18	4847	Permanente
135	INT.R.N.14 - ACC.A COLON (I)	0	7,82	3450	Cobertura
135	ACC.A COLON (I) - LTE.C/URUGUAY (PTE.INT.GRAL.ARTIGAS)	7,82	14,65	1559	Permanente
18	INT.R.N.12 - ACC.A VIALE (D)	14,55	52,81	1820	Cobertura
18	ACC.A VIALE (D) - A/N R.P.32	52,81	60,17	1218	Permanente
18	A/N R.P.32 - INT.R.P.6	60,17	136,17	1220	Cobertura
18	INT.R.P.6 - INT.R.P.20 (ACC.A VILLAGUAY)	136,17	150,37	3050	Cobertura
18	INT.R.P.20 (ACC.A VILLAGUAY) - SAN SALVADOR	150,37	206,5	1650	Permanente
18	SAN SALVADOR - INT.R.N.14	206,5	241,26	2435	Permanente
12	LTE.C/BUENOS AIRES - INT.R.P.45 (I) (IBICUY)	112,6	143,32	9150	Cobertura
12	INT.R.P.45 (I) - A/N.R.N.14 (CEIBAS)	143,32	160,59	7850	Cobertura
12	A/N.R.N.14 (CEIBAS) - GUALEGUAY (ENT.)	160,59	228,67	1370	Permanente
12	GUALEGUAY (ENT.) - GUALEGUAY (SAL.)	228,67	231,79		Area Urbana
12	GUALEGUAY (SAL.) - INT.R.P.39 (D)	231,79	317,54	1240	Cobertura
12	INT.R.P.39 (D) - NOGOYA	317,54	361,95	2850	Cobertura
12	NOGOYA - INT.R.N.131 (I)	361,95	420,1	2099	Permanente
12	INT.R.N.131 (I) - ACC.A SAN BENITO (D)	420,1	451,75	3338	Permanente
12	PARANA (ENT.) - INT.R.N.18 (D)/PARANA (SAL.)	451,75	465,32		Area Urbana
12	INT.R.N.18 (D) - B/N ACC.NORTE A PARANA	465,32	467,08		Area Urbana
12	B/N ACC.NORTE A PARANA - CERRITO	467,08	500,72	2885	Permanente
12	CERRITO - INT.R.N.127 (D)	500,72	511,77	2450	Cobertura
12	INT.R.N.127 (D) - INT.R.P.7 (I) (A HERNANDARIAS)	511,77	543,21	1200	Cobertura
12	INT.R.P.7 (I) (A HERNANDARIAS) - INT.R.P.6 (D)	543,21	592,03	1220	Cobertura
12	INT.R.P.6 (D) - INT.R.P.1 (I) (LA PAZ)	592,03	604,71	1846	Permanente
12	INT.R.P.1 (I) (LA PAZ) - LTE.C/CORRIENTES	604,71	647,26	1180	Cobertura

Fuente: Dirección Nacional de Vialidad (2020)

2.3.1.4 ESTADO DE LOS CAMINOS

En lo referido a la jurisdicción nacional, y estando la mayor parte de los caminos pavimentados, en general están todos transitables, aunque algunos de ellos con restricciones; dicho estado de transitabilidad varía según la ruta bajo análisis y la

relación capacidad-niveles de tránsito, en especial en lo relacionado con el tránsito de camiones. (por ello se estima un valor cercano al 25% en estado regular).

Con referencia al estado de los caminos de jurisdicción provincial, la red primaria se puede calificar en estado regular en alrededor de un 70 a 80% de los mismos; pero en el caso de muchos tramos de las redes secundaria y terciaria se encuentran en estado regular y malo y que en muchos casos resultan intransitables.

2.3.1.5 ACCESOS A PUERTOS

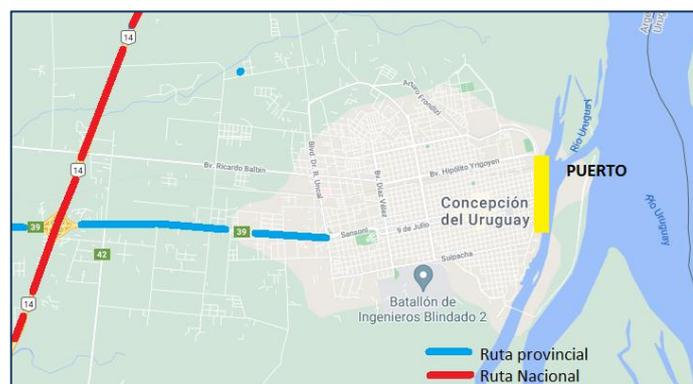
Como tema particular y en base al objetivo de los estudios, se profundizó la evaluación de las redes viales de la provincia relacionadas con el movimiento portuario, por lo que se plantea a continuación un detalle de los accesos a cada uno de los principales puertos de la provincia, y se describe la situación actual de los mismos.

A tal efecto se incluyen datos referentes a los puertos de Concepción del Uruguay, Diamante, La Paz e Ibicuy.

CONCEPCION DEL URUGUAY

El puerto de Concepción del Uruguay está ubicado sobre el río Uruguay en el km 183 y se encuentra enclavado dentro de las zonas de producción de la región y a 320 kilómetros del puerto de Buenos Aires. Ocupa una superficie de más de 18 hectáreas. Se ubica en la zona norte de la ciudad y cuenta también con accesos ferroviarios.

Figura 2.3.1.b Accesos viales al Puerto de Concepción del Uruguay

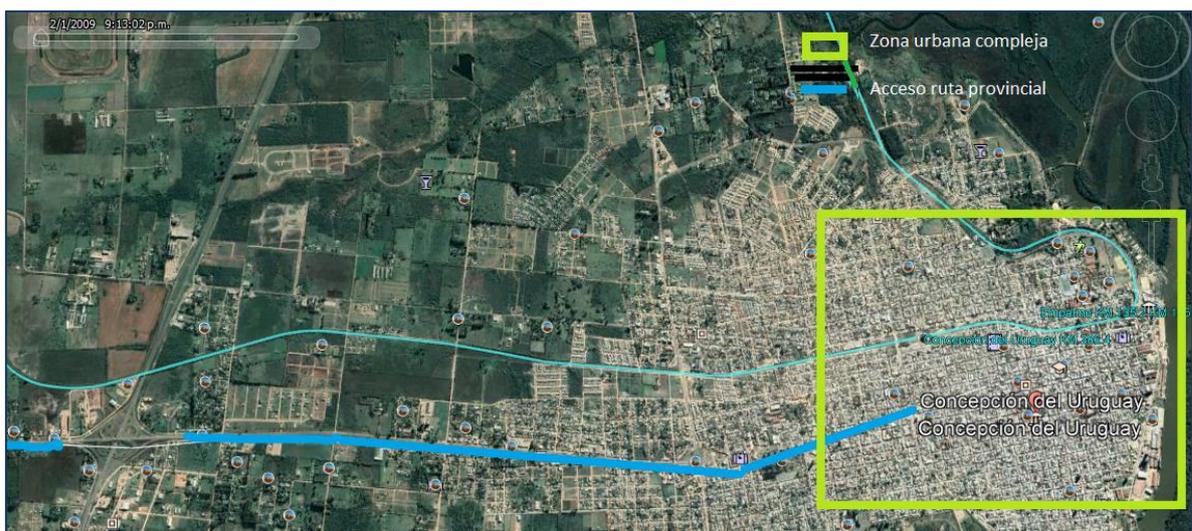


Fuente: Google maps (2021)

En el Mapa se observa que el acceso vial al mismo se canaliza a través de la Ruta Nacional N°14 y la Ruta Provincial N° 39, la que permite atravesar la ciudad y llegar hasta el puerto a los vehículos cargados. Se encuentra interconectado con todo el sistema de carreteras nacionales, vinculando así las diversas economías regionales y centros de consumo.

El puerto tiene registros de pocas toneladas en los últimos años, por lo que se considera de escaso movimiento a la fecha; de todas formas, si se espera un crecimiento gradual de las toneladas transportadas desde y hacia el mismo, deberá tenerse en cuenta un ordenamiento del tráfico y el estacionamiento de camiones en los accesos al puerto y evitar los movimientos de estos vehículos en las zonas más urbanas de la ciudad.

Figura 2.3.1.c Accesos viales al Puerto de Concepción del Uruguay



Fuente: Google maps (2021)

DIAMANTE

Ubicado sobre la margen izquierda del Río Paraná a la altura del Km. 533, es el último puerto de ultramar de la Mesopotamia, al Norte de la Hidrovía Paraná- Paraguay. Permite la entrada de buques Panamax y consta de una zona portuaria de 600 metros de largo por 80 metros de ancho variable. El acceso vial es independiente de la ciudad; tiene conexión directa con la Ruta Provincial N° 11, la que a su vez permite acceder a la Ruta Nacional N° 12 a la altura de la ciudad de Gualeguay.

Por otra parte, a través de las Rutas Nacionales 121 y 131 se comunica con el noroeste argentino y a través de la Ruta Nacional 127, permite el contacto con la ciudad de Pasos de los Libres (provincia de Corrientes) y desde allí la vinculación con el Estado de Río Grande Do Sul (Brasil).

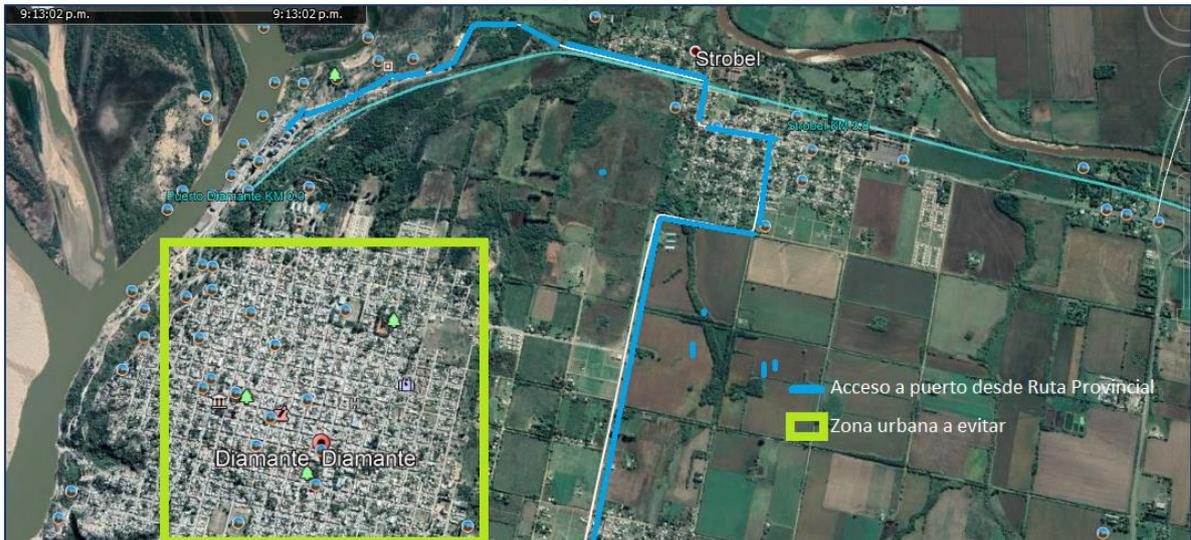
Figura 2.3.1.d Accesos viales al Puerto de Diamante



Fuente: Google maps (2021)

Registró un movimiento de alrededor de 300.000 toneladas en el año 2019

Figura 2.3.1.e Accesos viales al Puerto de Diamante



Fuente: Google maps (2021)

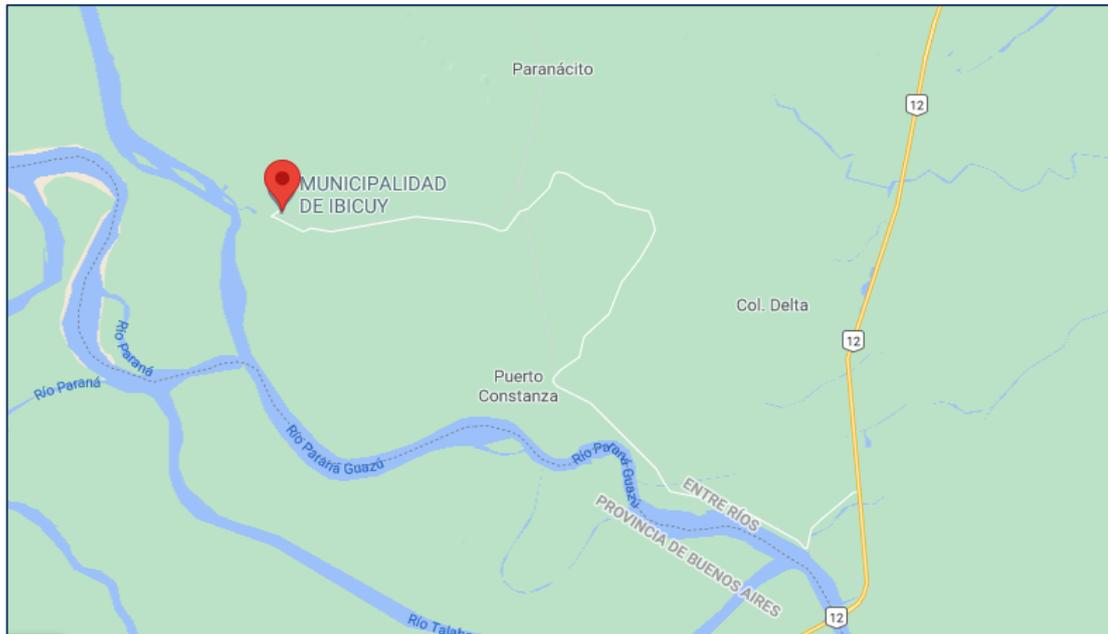
En este caso, el puerto cuenta con una alternativa de acceso vial que plantea un recorrido como se ilustra en la figura que impide el acceso al centro urbano de la ciudad. Esto es un desvío de la Ruta Nacional n° 131 hacia el norte que permite llegar al puerto a través de una traza paralela al ferrocarril en la parte norte de la región.

IBICUY

Es el puerto más al sur de la provincia; está en el departamento Islas del Ibicuy y se ubica sobre un brazo del Río Paraná.

El acceso vial se produce a través de la Ruta Provincial N° 45 (Caminero de Ibicuy) desde el paraje Brazo Largo cercano al brazo Paraná Guazú, y es un desvío desde la Autopista Ruta Nacional N° 12. Es un tramo pavimentado de 48 kilómetros, pero también se puede acceder actualmente por un camino mejorado (ripio) que empalma con el anterior desde el arroyo Sagastume hacia autopista Ruta Nacional N° 12 en un tramo mixto de 31 kilómetros y que sale aún más al norte.

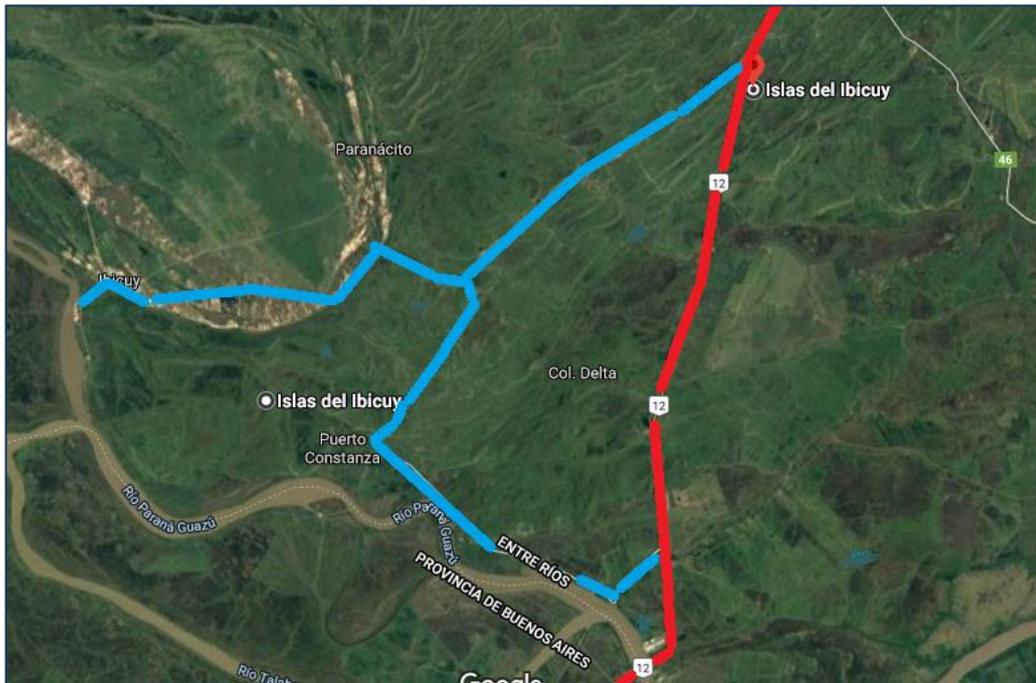
Figura 2.3.1.f Accesos viales al Puerto de Ibicuy



Fuente: Google maps (2021)

En esta primera imagen se observa como el primer acceso vial mencionado al puerto recorre una trayectoria paralela al río Paraná Guazú, para luego girar hacia el norte y luego hacia el oeste hasta arribar a la localidad de Ibicuy.

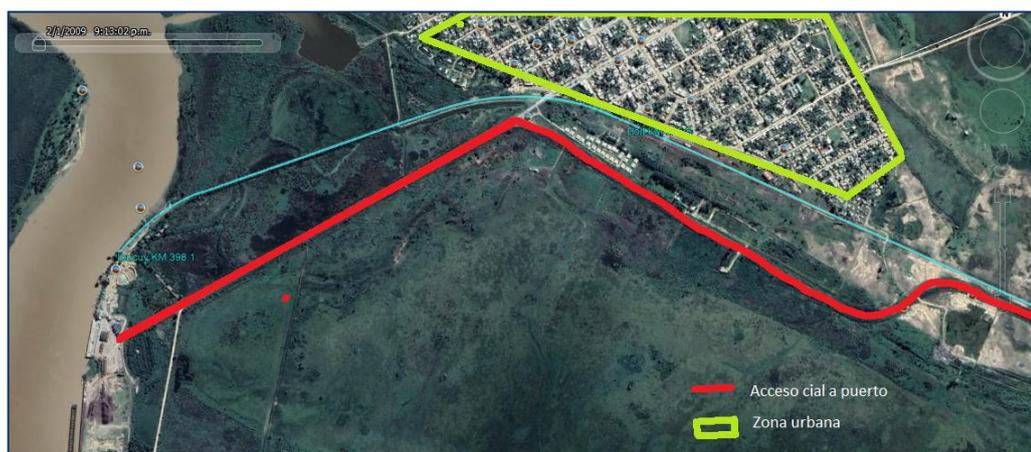
Figura 2.3.1.g Accesos viales al Puerto de Ibicuy



Fuente: Google maps (2021)

La imagen siguiente muestra el recorrido vial desde el centro urbano al puerto operativo en ese mismo recorrido. En el año 2020 el puerto registró un movimiento cercano a las 200.000 toneladas, todo ello ingresó por camión, estimándose en este caso alrededor de 20 camiones diarios promedio circulando por las rutas de acceso.

Figura 2.3.1.h Accesos viales al Puerto de Ibicuy



Fuente: Google maps (2021)

En el año 2019 la Dirección Provincial de Entre Ríos licitó una obra de bacheo en la Ruta Provincial por alrededor de 40.000.000 pesos entre los kilómetros 26 y 45 de la misma; este trabajo se encaró en función del estado de deterioro de ese tramo que complicaba la transitabilidad y seguridad de los usuarios; el trazado en esta zona es complejo por la gran cantidad de ríos y arroyos y el tipo de suelo del sector.

Posteriormente en el año 2020 se programó una modificación a la obra de referencia que incluyó reconstrucción de banquetas y sellado de fisuras, que al momento se halla en proceso de reanudación esperando que la Dirección Nacional de Vialidad gire los fondos para su continuidad.

De todas formas, y recientemente en 2021 se analizó como alternativa la posibilidad de la rehabilitación y reconstrucción total de los 46 kilómetros del trazado de dicha Ruta Provincial N° 45, que requeriría financiamiento, estimándose el costo total de estos trabajos en 2.700 millones de pesos.

LA PAZ

Se encuentra ubicada en el norte de la Provincia de Entre Ríos, sobre el margen del río Paraná, a la altura de la boya 757 Puerto La Paz y boya 758 Puerto Márquez. El acceso vial se registra a través de la Ruta Nacional N°12 y la Provincial N° 1.

Figura 2.3.1.i Acceso vial urbano La Paz



Fuente:

Google maps (2021)

Si bien el puerto no había tenido movimientos importantes hasta 2018, en el año 2019 registra un tonelaje superior a las 200.000 toneladas, lo cual indica las posibilidades de recibir y exportar cargas del mismo.

De ese total, el 100% ingresó a través de camiones, lo que permite reconstruir que con una carga promedio de 25 toneladas ingresaron al mismo alrededor de 8.000 camiones/año, es decir un promedio de 20 camiones diarios, lo que permite asumir que en épocas de máxima ese número podría duplicarse.

Si bien esto no genera importante congestión por el momento, el hecho de que estos vehículos ingresen y circulen por avenidas importantes de la población, supone en un futuro comenzar a derivar estos vehículos por calles especiales que no generen problemas al ejido urbano.

Figura 2.3.1.j Ingresos viales urbanos La Paz



Fuente: Google maps (2021)

2.3.2 REDES LOGISTICAS DE TRANSPORTE TERRESTRE FERROVIARIO

2.3.2.1 BREVE HISTORIA

La Línea Urquiza es la traza ferroviaria inserta en las provincias mesopotámicas del País, en particular en toda la provincia de Entre Ríos. Construida en trocha estándar (1435 mm), que como el nombre lo indica es la más generalizada en ambiente ferroviario mundial. Esta razón, hace que tenga potencialmente un acceso a mercados de provisión de equipos e insumos tanto para la infraestructura como para el material rodante, con mayor facilidad y economía que las restantes. Lamentablemente en el



país, es la única con esta trocha, por lo que no tiene vinculación directa con las restantes. La forma de vinculación debe ser indefectiblemente por trasbordo de mercaderías o envases de un vagón a otro.

La modalidad del cambio de bogies sobre el mismo vagón, no es una práctica que este siendo utilizada en nuestro país.

Se comenzó a construir en el año 1866 con la ejecución del tramo Gualeguay -Puerto Ruiz, en el 1873 se añadió Concordia - Monte Caseros, en el año 1887 el tramo Paraná - Concepción del Uruguay con ramales a Villaguay, Gualeguaychú y Victoria. En el año 1886 se ejecutó Monte Caseros - Corrientes - Posadas con el ramal a Curuzú Cuatía. En el año 1906 se anexó el Ferry-boat para el cruce de Ibicuy-Zarate. En el año 1910 se comienza con la construcción del ramal Puerto Diamante – Curuzú Cuatía.

El Ing. De Marchi, presidente de Ferrocarriles Argentinos entre 1967 y 1971, logra convencer a las autoridades nacionales de que el Proyecto del Puente Zarate-Brazo Largo, contemple el desarrollo de una traza ferroviaria. Finalmente, el «Complejo ferrovial Zarate-Brazo Largo» se inaugura el 14 de diciembre de 1977, contando con la modalidad ferroviaria en sus obras.

Hasta la finalización del Complejo Ferrovial Zárate-Brazo Largo, existió una vinculación ferroviaria entre la provincia de Entre Ríos y Buenos Aires, a través de una embarcación que tomaba los vagones de la formación ferroviaria a orillas del puerto Ibicuy y lo bajaba en orillas de la localidad de Zárate. Con la inauguración de la obra, el servicio pasó a brindarse en forma ferroviaria exclusivamente disminuyendo tiempos y costos para los usuarios.

En la década de 1990 con las privatizaciones ferroviarias, la línea pasó a gestionarse desde el sector privado. En el año 2014 la explotación integral de la misma volvió al Estado Nacional, incorporándose como una línea más del Belgrano Cargas y Logística, desde donde se gestiona su actividad hasta la fecha.

Durante la construcción de las Represas Hidroeléctricas de Salto Grande y Yacyretá, la línea sufrió modificaciones en la traza original, afectando durante un tiempo importante la operatividad de la línea.

2.3.2.2 MAPA DE LA RED

Se adjunta a la presente el Mapa Actualizado de la red

Figura 2.3.2.a Mapa Línea Urquiza

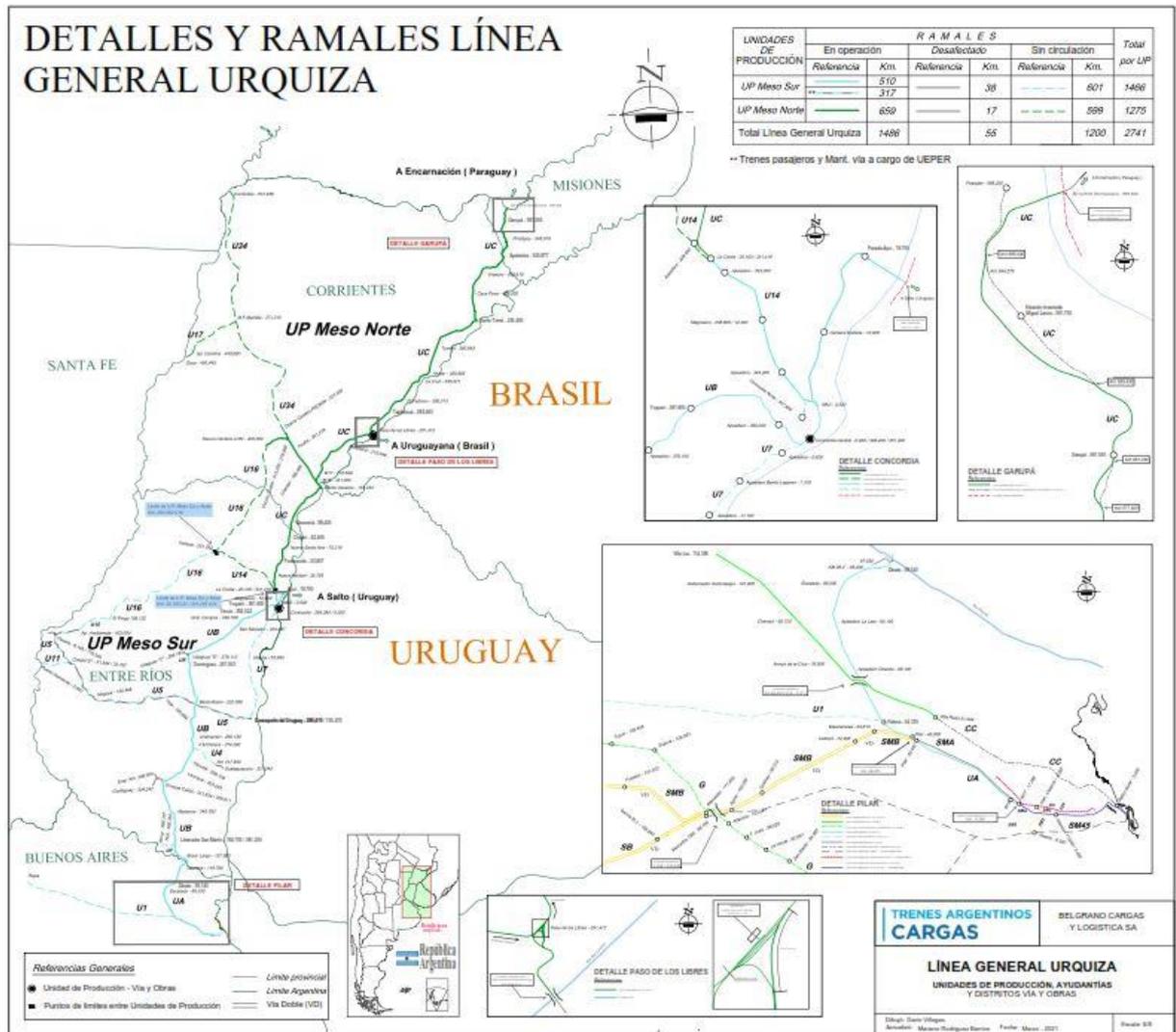
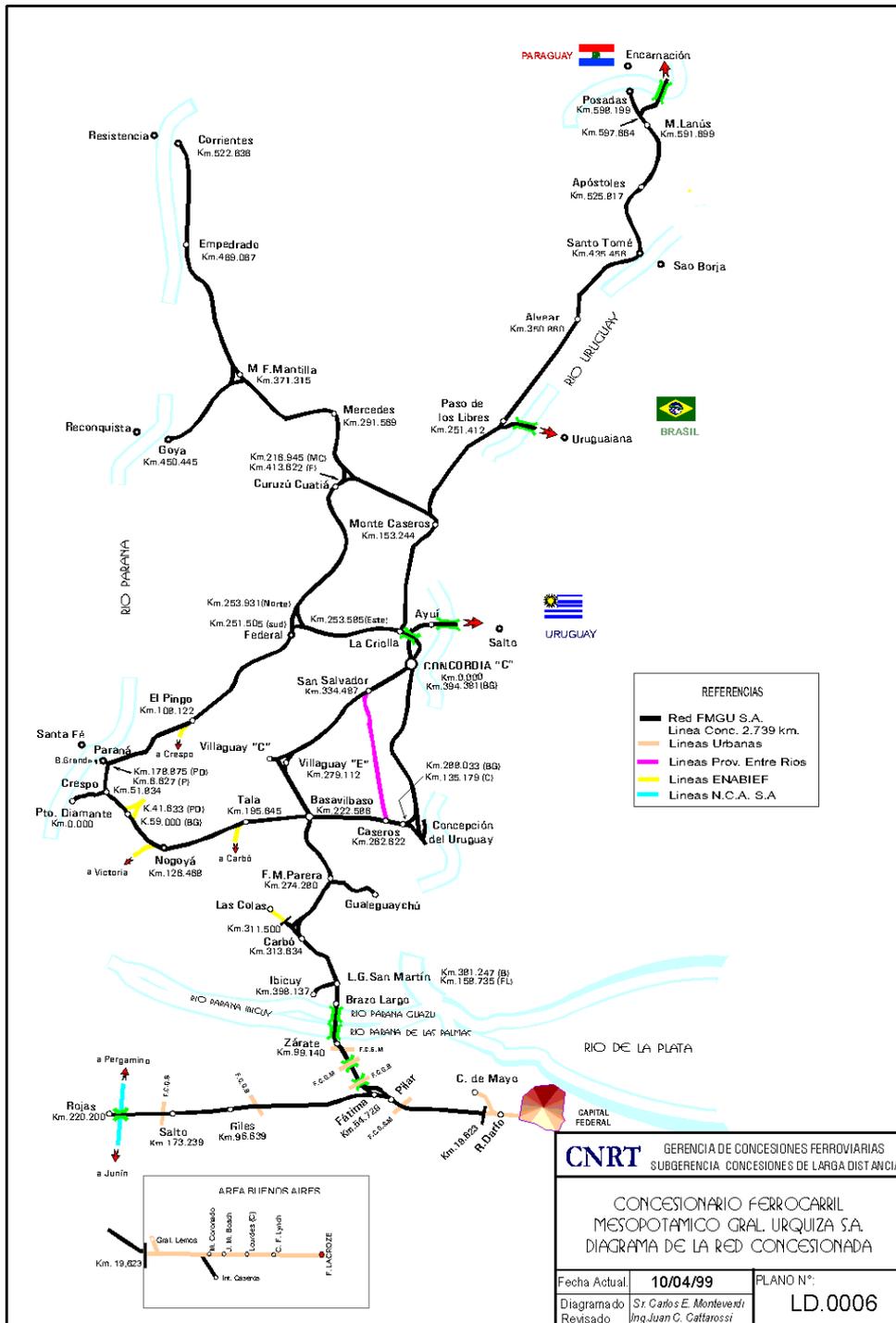


Figura 2.3.2.b Mapa Esquemático Línea Urquiza



La red vincula a las Capitales Provinciales y a las principales ciudades de las mismas, atravesando las zonas más productivas de cada una de ellas.

En particular la provincia de Entre Ríos, es la que mayor cantidad de km de vías posee (aproximadamente el 60%) y por donde pasa inevitablemente la TOTALIDAD de la carga que opera en la actualidad BCyL por sus vías.

Posee 3 pasos fronterizos con Paraguay, Brasil y Uruguay respectivamente y se vincula con la provincia de Buenos Aires a través del complejo ferroviario Zárate – Brazo Largo.

Originalmente la traza llegaba hasta Federico Lacroze en forma ininterrumpida, pero en la actualidad la red sólo puede acceder hasta Pilar y luego está discontinuada. Sólo operan desde la estación Federico Lacroze hasta General Lemos el servicio de pasajeros que brinda Metrovías.

2.3.2.3 DESCRIPCIÓN DE SITUACIÓN ACTUAL

INFRAESTRUCTURA

Red Operativa: de los 2741 km de extensión de vías, 1486 km (54%) se encuentran en operación, 1200 km (44%) sin operación y 55 km (2%) fueron desafectados. El detalle de los mismos se puede observar en las figuras 1 y 2.

ESTADO GENERAL DE LA INFRAESTRUCTURA

- Regular: 1.117,656 km (75,22%). Esta definición implica que, para brindar un servicio aceptable, se requieren trabajos de mejoramiento liviano de la misma.
- Malo: 366,227 (24,78%). Esta definición implica que, para brindar un servicio aceptable, se requieren trabajos de mejoramiento pesado de la misma.
- TOTAL: 1.485,883 (100%)
- Puentes: 573. En general la totalidad de los puentes de la Línea Urquiza requieren una inspección profunda y un tratamiento. En algunos casos puede ser de importancia y en otros de acondicionamiento o ajuste.
- Pasos a Nivel: 1020. Los Pasos a Nivel sobre las vías en operación, en general cuentan con el señalamiento reglamentario, sólo haciendo falta una intervención menor de revisión de rombos de visibilidad y ajustes de señalamiento vertical y horizontal.

Los Pasos a Nivel sobre las vías fuera de servicio, requieren un tratamiento integral de los mismos.

Vías troncales: definiremos así a los sectores de vías que conectan puntos de actividad de importancia.

- Pilar – Zárate (UA): es un tramo de 60 km aproximadamente, que se encuentra momentáneamente fuera de servicio, pero que está en proyectos su rehabilitación dentro de los planes de INTEGRACIÓN CON OTRAS TROCHAS que se detallará más adelante.
- Zárate – Basavilbaso - Concordia (UA – UB): es un tramo de 500 km aproximadamente, que se encuentra en operación. El estado de la infraestructura es en general bueno / regular.
- Concordia – Garupá (UC): es un tramo de 500 km aproximadamente, que se encuentra en operación. El estado de la infraestructura en general es regular /malo.
- Monte Caseros – Corrientes (U34): es un tramo de 350 km aproximadamente que tiene en operación los primeros 60 km hasta Curuzú Cuatiá, el resto fuera de servicios desde hace varios años. El estado de la infraestructura en general es regular/malo.
- Paraná – Basavilbaso – Concepción del Uruguay (U5): es un tramo de aproximadamente 300 km, que está fuera de servicio y su estado en general es malo.

Ramales colectores: definiremos así a los sectores de vías que aportan o derivan las cargas a puntos de importancias.

- Paraná – Avellaneda (U15): es un tramo de 20 km aproximadamente que sólo tiene servicios de pasajeros. El estado de la infraestructura es regular/malo.
- Libertador San Martín – Holt (UF): es un tramo de 15 km aproximadamente en operación y el estado de la infraestructura es regular.
- El resto de los ramales, se encuentran sin operación y el estado general de la infraestructura es malo.

MATERIAL RODANTE

Material Tractivo: el parque de locomotoras de trocha media, afectado a la Línea Urquiza, se compone de:

- Disponibles (en servicio): 15



- No disponibles (tienen sus órganos de parque, pero requieren de una intervención general para ponerlas al servicio): 13
- Parque activo: 28
- No operativas: 19
- Sin registro: 6
- Siniestrada: 1
- Parque no activo: 26
- Convenio Gobierno Entre Ríos: 2
- Parque total de locomotoras: 56

Material Remolcado: el parque de vagones de trocha media, afectado a la Línea Urquiza, se compone de

- Disponibles: 925
- No disponibles: 572
- Parque activo: 1497
- No operativas: 744
- Parque total de vagones: 2139

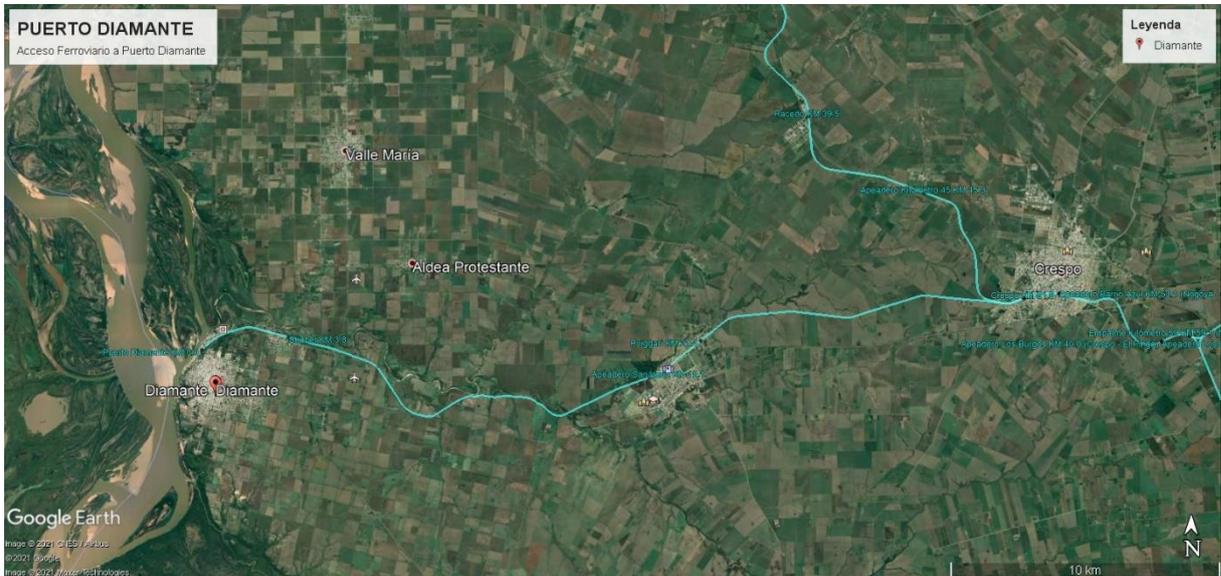
2.3.2.4 ACCESOS A PUERTOS

La red ferroviaria de la Línea Urquiza tiene acceso a los siguientes puertos:

DIAMANTE

Se accede desde la vía troncal U5, en la progresivo km 51 (Crespo) por el ramal colector U11 en unos 50 km de traza aproximadamente. Tanto el troncal como el colector se encuentran fuera de servicio desde hace varios años, y el estado de la infraestructura es malo con faltantes en algunos tramos.

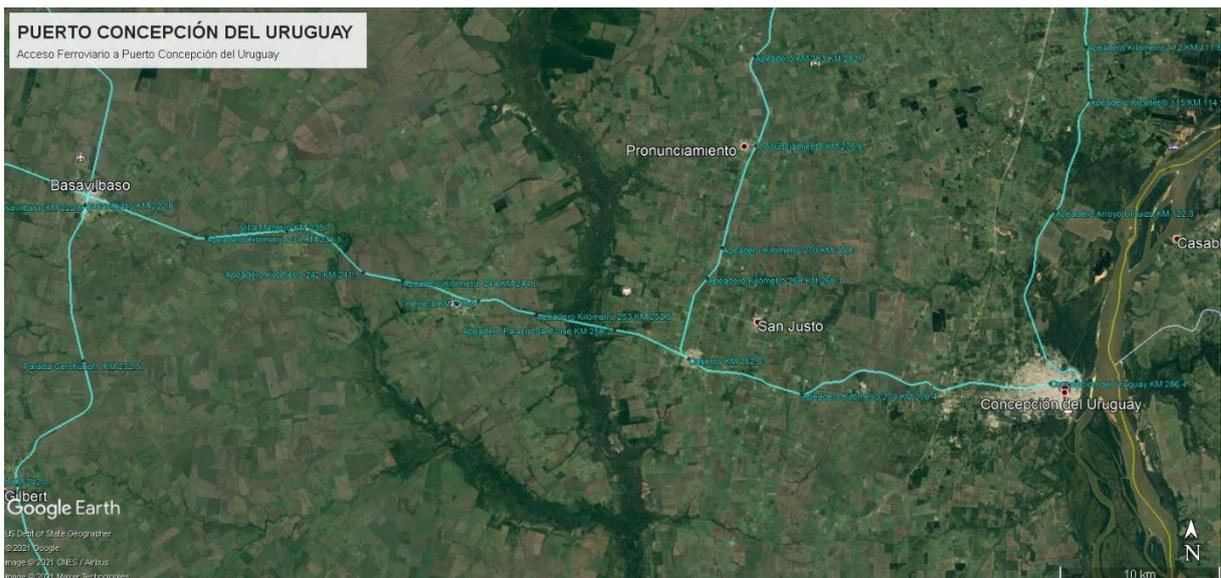
Figura 2.3.2.c Mapa accesos Ferroviarios Puerto Diamante



CONCEPCIÓN DEL URUGUAY

Se accede desde la vía troncal U5, en la progresiva km 286. Se encuentra fuera de servicio desde hace varios años y el estado de la infraestructura es malo con faltantes en algunos tramos.

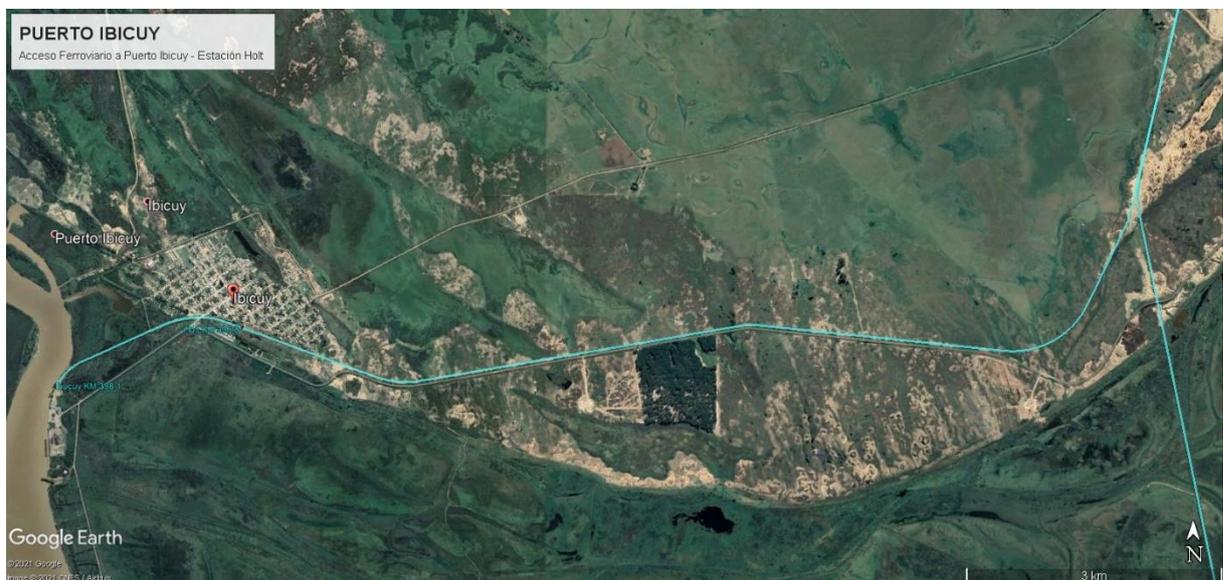
Figura 2.3.2.d Mapa accesos ferroviarios Puerto Concepción del Uruguay



IBICUY

Se accede desde la vía troncal UB, en la progresiva 158 (Libertador General San Martín) por el ramal colector UF en unos 15 km de traza aproximadamente. Se encuentra operativo hasta la estación de Holt con el estado de la infraestructura en buen estado. Restan los últimos 5 km aproximadamente de llegada al puerto de Ibicuy con una implantación nueva a definir con el puerto (desarrollar una acometida ferroviaria acorde a la mercadería a procesar y la magnitud de actividad).

Figura 2.3.2.e Mapa accesos Ferroviarios Puerto Ibicuy



TERMINAL DEL GUAZÚ

Se accede desde la vía troncal UB, en la progresiva km 140 (Brazo Largo) en forma directa al puerto. Se encuentra operativo con el ingreso ferroviario habilitado completamente.

Figura 2.3.2.f Mapa accesos ferroviarios Terminal del Guazú



2.3.2.5 CENTROS LOGÍSTICOS

La Línea Urquiza cuenta en la actualidad con los siguientes Centros Operativos que están en actividad para labores ferroviarias y en algunos casos para actividades logísticas. En todos los casos, se cuenta con predios donde según las necesidades que la demanda de carga requiera, se pueden acondicionar para implementar o expandir actividades logísticas.

POSADAS Y GARUPÁ

Ubicada en la periferia de la localidad de Posadas (Misiones), es un punto donde hay buen acceso vehicular y el ferrocarril dispone de un espacio de aproximadamente 7 has con instalaciones de oficinas, galpones cubiertos y estación de servicio ferroviaria.

Desde allí se parte bordeando el lago del embalse y se accede en forma directa al Puente Internacional hacia Encarnación que es ferroviario.

Figura 2.3.2.g Mapa centro logístico Posadas



Figura 2.3.2.h Mapa centro logístico Garupá



PASO DE LOS LIBRES

Ubicada en la localidad homónima, en proximidades del cruce internacional hacia la localidad brasileña de Uruguayana. Es un lugar con difícil acceso desde rutas y el ferrocarril debe atravesar parte de la ciudad para acceder al lugar. Es un espacio de 600 mts por 50 mts de espacio útil con parrilla de vías, que está con bastante urbanización perimetral. Tiene salida directa al Puente Internacional Paso de los Libres que es ferroviario.

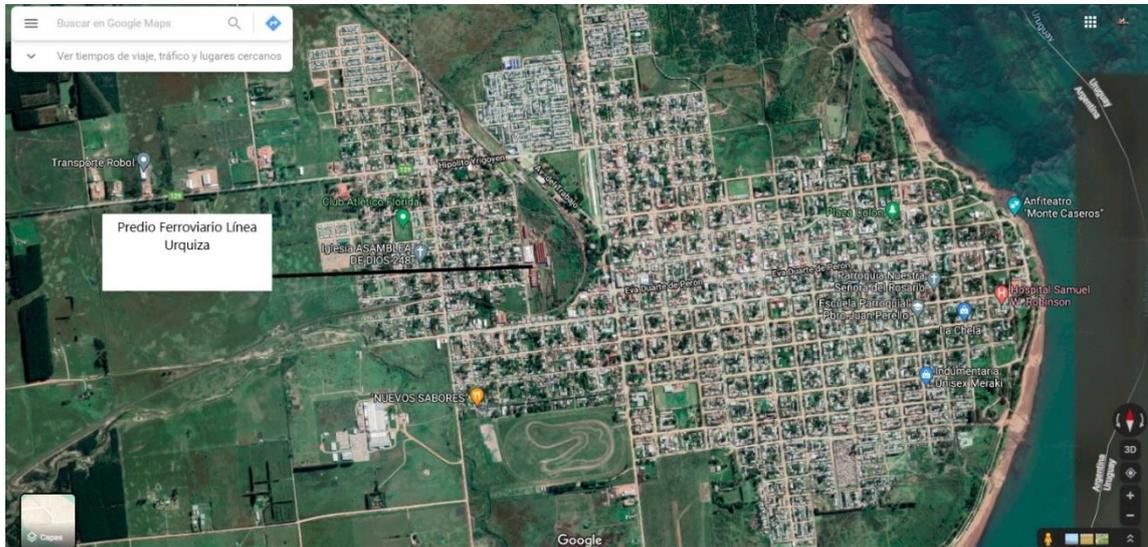
Figura 2.3.2.i Mapa paso ferroviario Paso de los Libres- Uruguayana



MONTE CASEROS

Ubicado en la localidad homónima, en proximidades del ingreso a la misma. Allí el ferrocarril tiene un predio de aproximadamente 700 mts por 300 mts en donde está implantado un Taller de Vagones, una Estación de Servicio de Locomotoras y la Estación Ferroviaria. En el predio hay buena superficie para una potencial expansión logística en el sector.

Figura 2.3.2.j Mapa centro logístico Monte Caseros



CONCORDIA / YUQUERÍ

En la actualidad el centro logístico se encuentra dentro de la localidad de Concordia, en proximidades de la rivera. De hecho, el predio es zona inundable en épocas de crecidas del río. Tiene una extensión de 800 mts por 100 mts, y el mismo cuenta con un Taller de Reparación de Locomotoras, una Estación de Servicios, la Estación Ferroviaria propiamente dicha y oficinas operativas cabecera de la línea. Desde dicho predio sale el ramal hacia el cruce internacional.

Figura 2.3.2.k Mapa centro logístico Concordia



En proximidades de la localidad de Concordia y cercano a la Autopista 14, está la estación Yuquerí. El espacio que dispone el ferrocarril en el lugar es de 700 mts por 50 mts aproximadamente. Es un punto que ha sido evaluado en varias ocasiones recientemente, como una alternativa para la instalación de un centro logístico, en virtud de su accesibilidad a las rutas nacional 14 y provincial 22. El ferrocarril posee en dicho lugar espacio suficiente para la instalación del mismo, y hay campos aledaños.

Otra ventaja, es que evita el ingreso y egreso de las formaciones ferroviarias hasta el corazón de Concordia, transitando por zonas muy pobladas.

Desde este punto, también estaría la salida para el proyecto Variante Yuquerí – La Criolla, que es una traza alternativa que se estudió, para pasar desde el norte al sur de Concordia, sin ingresar a la ciudad con formaciones que no lo requieran.

Figura 2.3.2.I Mapa centro logístico Yuquerí



BASAVILBASO

Si bien no funciona como centro logístico en la actualidad, dicha estación es distribuidora de formaciones ferroviarias y desde allí se atienden plantas de carga de cereal próxima a la misma. Es el punto de cruce de las troncales de la línea Urquiza y un punto con buena potencialidad. En dicha localidad y con buenos accesos viales, el ferrocarril posee un predio de aproximadamente 1000 mts de largo por 60 mts de ancho.

Figura 2.3.2.m Fotos Relevamiento Basabilbaso



Figura 2.3.2.n Mapa centro logístico Basabilbaso



HOLT

Dicha estación se encuentra en la localidad de Ibicuy y es utilizada como un antepuerto del puerto de Ibicuy. El ferrocarril Urquiza dispone en el lugar de un predio de 2000 mts por 300 mts aproximadamente. En la actualidad esta playa ferroviaria es utilizada para el acopio de rollizos de madera que provienen de las provincias de Corrientes por tren y por camión. Desde allí se movilizan por camión hasta pie de los buques en el muelle del puerto de Ibicuy. La línea del ferrocarril desde la estación de Holt

hasta el puerto de Ibicuy se encuentra fuera de servicio momentáneamente y es de una distancia aproximada de 5 km.

Figura 2.3.2.o Mapa centro logístico Holt - Ibicuy



ZÁRATE

Ubicada en la localidad del mismo nombre, el ferrocarril Urquiza dispone de un predio de 1000 mts por 300 mts aproximadamente con posibilidad de expansión a terrenos sin uso linderos. El mismo tiene buen acceso vial hacia la ruta 193 y de allí a Autopista Panamericana. Dicho lugar es el origen y recepción de todas las formaciones ferroviarias que provienen de la Mesopotamia y desde allí continúa la línea hasta la estación Pilar (Provincia de Buenos Aires). En el predio se dispone de 2 puentes grúas para movimientos de contenedores, un sector con Zona Primaria Aduanera, otro sector con fosas para descarga de áridos.

Figura 2.3.2.p Mapa centro logístico Zarate



2.3.2.6 CRUCES FRONTERIZOS

ARGENTINA Posadas (Misiones)– PARAGUAY Encarnación

Habilitado y en uso para pasajeros. Del lado de Paraguay las vías terminan en la localidad de Encarnación y aún no hay proyectos de extensión de las mismas. No obstante, en la playa ferroviaria de Encarnación, se han realizar actividades logísticas en el pasado reciente.

Figura 2.3.2.q Cruce ferroviario fronterizo Posadas-Encarnación



ARGENTINA Paso de los Libres (Corrientes) – BRASIL Uruguayana:

Actualmente sin uso. Supo tener mucho tráfico de intercambio, cuando desde Brasil se llegaba con buena cantidad de formaciones ferroviarias a la estación de Uruguayana. La trocha en Brasil es angosta, aunque tienen proyectos de modificarla a ancha.

En la playa de Uruguayana, se hacía el intercambio de carga de trocha angosta a media para cruzar la frontera.

El estado del cruce necesita revisión para ponerlo en funcionamiento desde el lado Argentino y desde el Brasileño requiere una revisión más profunda debido a proyectos de cambios de trocha y lugar de reubicación de su estación.

Figura 2.3.2.r Cruce ferroviario fronterizo Paso de los Libres - Uruguayana



ARGENTINA Concordia (Entre Ríos) - URUGUAY Salto

El cruce es en trocha métrica, y del lado de Uruguay todas las líneas férreas son de la misma trocha. En la actualidad la traza desde Concordia al puente internacional, se encuentra fuera de servicio, requiriendo trabajos de recuperación de vías y espacios para volver a circular. El tramo sobre el puente se encuentra en servicios y del lado de Uruguay la vía está en condiciones regulares.

Figura 2.3.2.s Cruce ferroviario fronterizo Concordia Salto

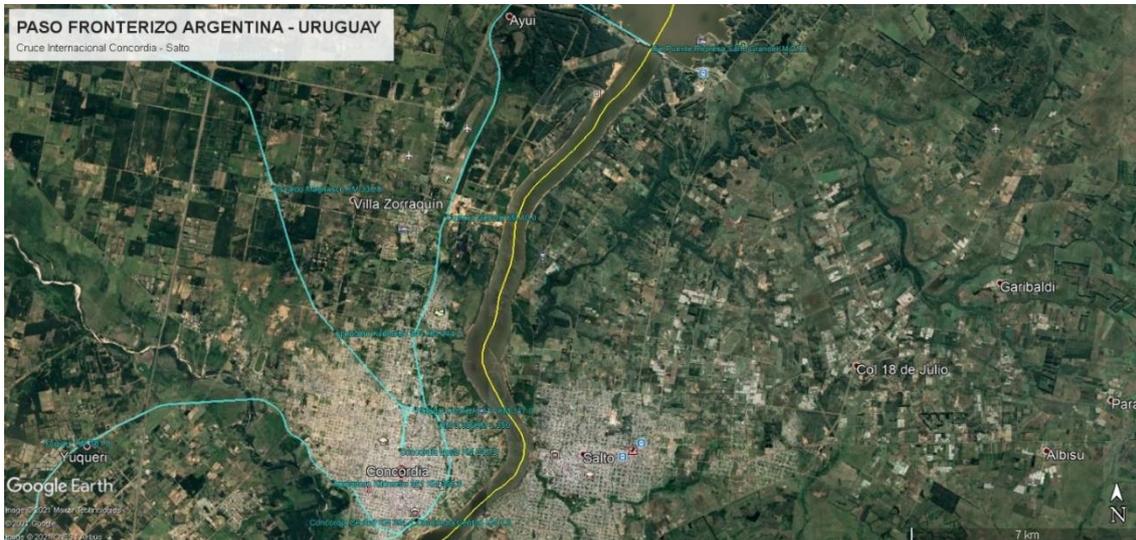


Tabla 2.3.2.a Carga transportada cruces fronterizos ferroviarios

CARGA TRANSPORTADA AÑO 2020 (CNRT)				
	Tons	Porcentaje	Procedencia	Destino
Contenedores	45	0,01%		
Maíz	2.000	0,59%	Basabilbaso	Del Guzú
Trigo	10.052	2,98%	Basabilbaso	Del Guzú
Soja	28.222	8,37%	Villaguay	Del Guzú
Madera	160.366	47,55%	Santo Tomé / Tapeibicué	Ibicuy
Pasta	14.435	4,28%	Garupá	Zárate
Piedra	101.010	29,95%	Curuzú Cuatiá	Zárate
Cemento	20.832	6,18%	Zárate	Garupá
Carga General	300	0,09%		
TOTAL, TONELADAS	33.7262	100,00%		
TON-KM (Mill)	218			
Distancia Media	649			

2.3.3 PUERTOS DE ENTRE RÍOS

A continuación, se presenta una descripción de los puertos y terminales portuarias de la Provincia de Entre Ríos:

Se describen:

- Características Generales
- Infraestructuras (ultimo relevamiento año 2018 Ministerio de Transporte)

También adicionalmente se han confeccionado una Fichas de los Puertos que se han ubicado en el Anexo 2.

2.3.3.1 DEL GUAZÚ S.A.

La terminal Portuaria Del Guazú S.A se localiza al sur de la Provincia de Entre Ríos, en el municipio de Villa Paranacito, cabecera del Departamento de Islas del Ibicuy, sobre las costas del Rio Paraná; se encuentra ubicada a la altura del km 178 sobre el margen izquierdo del Rio Paraná Guazú y al km 113 de la Ruta 12.

DEL GUAZU S.A Es una terminal Privada Multipropósito destinada a la recepción, almacenaje, carga y descarga de mercadería.

Figura 2.3.3.a Imágenes aéreas terminal portuaria del Guazú



CARACTERÍSTICAS GENERALES

Se trata de un Muelle Hº Aº sobre pilotes, vinculado a tierra por cuatro (4) viaductos, la longitud del muelle es de 200m, posee 7 bitas de 100t y 2 bitas de 150t en los macizos de amarre norte y sur. Una profundidad de 37 pies autodragable junto con

defensas elásticas de marca SHIBATA-SCN1200 con escudo frontal de acero de 2x2,5 m.

El puerto se complementa con una dársena situada aguas abajo del muelle de ultramar, que cuenta con instalaciones aptas para la descarga de barcasas cuya superficie es de 50.000m².

INFRAESTRUCTURA PORTUARIA

Este puerto realiza operaciones con cereales reciben y despachan aceites, removido de productos químicos y fertilizantes. Para ello cuenta con dos celdas 40.000t de capacidad cada una para el almacenamiento de cereales a granel, 1 depósito de almacenaje en celdas de 15.000 toneladas, 1 deposito fiscal de 6.000 m² y otro de 4.000m² para carga general.

Cuenta con 2 líneas de embarque a razón de 1200 toneladas hora de cereal.

2.3.3.2 DIAMANTE - Muelle EAPD

El puerto de Diamante se encuentra en la ciudad homónima de la provincia de Entre Ríos, a 533 Km del Puerto de Buenos Aires por la ruta principal de navegación del río Paraná, sobre la margen izquierda de dicho río. Dicho puerto tiene una ubicación, dentro de la zona cerealera, que resulta ser totalmente privilegiada por su posición estratégica.

Figura 2.3.3.b Imágenes Puerto Diamante





CARACTERÍSTICAS GENERALES

Posee dos galpones cuyas dimensiones son 50 m x 15 m de ancho tienen una superficie de 750 m², en el galpón N° 1 hay un baño para el personal de la estiba, ambos galpones tienen paredes de mampostería revocada que apoyan sobre encadenados que llevan el peso de las mismas a columnas que descansan en base de hormigón armado, el techo es de chapa.

El agua de consumo en la zona portuaria se provee por un tanque de hormigón armado que se encuentra cercano a los elevadores de grano de la Terminal cuya capacidad es de 50.000 litros.

La iluminación de la zona portuaria está determinada por columnas a lo largo de la calle de circulación y luminarias de 400 W dispuestas en cinco columnas. Cuenta a su vez con corriente trifásica de 380V. La Cooperativa Federal Agrícola Ganadera Diamante posee en la zona portuaria silos de almacenaje de grano, aunque estos no están conectados a los del elevador Terminal.

INFRAESTRUCTURA PORTUARIA

El muelle provincial está dispuesto en dirección norte sur, está construido en hormigón armado, con defensas elásticas, posee un frente de 150 m por 18 m de ancho y es utilizado para carga general y graneles con cinta.

PROBLEMÁTICAS

- Falta de dragado al acceso portuario, aporte continuo de sedimentación
- Dificultad de ingreso al puerto por las características propias del canal de acceso. Las maniobras son muy complicadas
- Tiene inactivo el acceso ferroviario
- No cuenta con habilitación aduanera
- Muelle provincial 7 averiado por colisión de una embarcación, hasta el momento sin reparar. Ver descripción del proyecto.

2.3.3.3 CARGILL S.A. - Muelle Elevador (Ex. Puerto Diamante S.A.)

Ubicado sobre el kilómetro 534,5 del río Paraná.

CARACTERÍSTICAS GENERALES

Es un puerto granelero utilizado para el acopio y embarque de granos.

INFRAESTRUCTURA PORTUARIA

La Junta Nacional de Granos vendió a la firma Puerto Diamante S.A. dentro de la zona portuaria un elevador Terminal cuya capacidad de almacenaje actual es de 18.500 toneladas.

Se trata de un elevador de la ex JNG que ha sido remozado y ampliada su capacidad de almacenamiento de granos, se cargan buques de ultramar y barcazas. Consta de un muelle de 177 metros y calado de 7 metros además de un sistema de amarre de 4 dolfinos y 4 torres de embarque de más de 30 m de altura y 800 t/h de rendimiento de carga.

Figura 2.3.3.c Fotos terminal Cargill- Diamante



2.3.3.4 COOPERATIVA AGROPECUARIA LA PAZ LIMITADA

CARACTERÍSTICAS GENERALES

El acceso al muelle se realiza a través de una pasarela, estando constituido el muelle por una plataforma soportada por pilotes de hormigón con camisas metálicas.

Figura 2.3.3.d Imágenes Cooperativa agropecuaria La Paz Ltd.



INFRAESTRUCTURA PORTUARIA

Es un puerto para acopio y embarque de granos y subproductos.

2.3.3.5 CONCEPCIÓN DEL URUGUAY (Muelle EAPCdeIU / Muelle YPF)

El puerto fluviomarítimo de Concepción del Uruguay se encuentra situado en la provincia de Entre Ríos, sobre la margen derecha del Río Itapé. Se vincula con el Río Uruguay por el canal artificial de acceso que atraviesa a la isla del puerto.

El puerto presenta dos áreas operativas diferenciadas, una de bajo nivel en la que se hallan ubicados los sitios 3-4 y 5-6-7-8, y otra de alto nivel en la que se ubican varios avanzaderos, el muelle elevador (ex Junta Nacional de Granos) y el muelle de combustibles.

Dado que las perspectivas de evolución de la demanda han sido marcadamente crecientes, surgió la necesidad de mejorar la oferta de muelles aptos para cargas

generales mediante la construcción de un nuevo sistema de defensas en los sitios 3-4 y la construcción de un nuevo muelle de alto nivel.

Figura 2.3.3.e Imágenes Puerto Concepción del Uruguay



CARACTERÍSTICAS GENERALES

El puerto de Concepción del Uruguay Ocupa una superficie de más de 18 hectáreas y cuenta con una plazoleta para almacenaje de mercaderías de aproximadamente 15.000 m² en el alto nivel y 7.000 m² en el bajo nivel.

Cuenta también con una playa de maniobras pavimentada ubicada frente a los muelles 3 al 7.

La red ferroviaria cubre toda la superficie del puerto, no es utilizada.

La provisión de fuerza motriz se realiza desde la red. El sistema de iluminación es de vigilancia en toda el área del puerto y operativo en la playa de maniobras junto a los Muelles 3 y 4.



La provisión de agua potable está asegurada en todo el puerto a través de una red con hidrantes, que trabaja a una presión natural de aproximadamente 2,5 kg/cm².

Los muelles se encuentran distribuidos en dos niveles con cotas de coronamiento de + 5.60 y + 7.70 m, respectivamente referidos al cero local.

La operativa portuaria se desarrolla principalmente en los Muelles 3 y 4 (de bajo nivel) y en los muelles de alto nivel que incluyen: el denominado “Muelle Nuevo” (ex -Muelles 14, 15, 16 y 16 Bis.); los Muelles 20, 21 y 22 del elevador Terminal y el Muelle 23 de combustibles líquidos.

Los restantes muelles que posee el puerto, presentan averías estructurales que los hacen inoperables.

INFRAESTRUCTURA PORTUARIA

Las características principales de los muelles son las que se describen a continuación:

- Muelles 1 y 2: Se trata de muelles de madera de dos niveles, son utilizados por embarcaciones menores y lanchas de la Prefectura Naval Argentina.
- Muelles 3 y 4: constituyen un sitio de atraque para buques ultramarinos, están destinados para carga general, el frente de atraque posee una longitud de 212 m, no se encuentran en condiciones operativas.
- Muelles 5, 6 y 7 Se encuentran fuera de servicio y en avanzado estado de deterioro.
- Muelles 8, 9, 10, 11 y 12 son avanzaderos que, en su conjunto, constituyen un frente de tipo discontinuo, no se encuentran en condiciones operativas.
- Muelle 13: Se trata de un muelle con estructura de madera, con una losa superior, se encuentra inoperable.
- Muelle Nuevo: Se trata de un muelle continuo, de alto nivel, con estructura de H° A° sobre pilotes del mismo material, posee defensas elásticas tipo escudo y bitas para el amarre de las embarcaciones. Dicho muelle, de carga general, fue construido en reemplazo de los ex Muelles 14, 15, 16 y 16 Bis.
- Muelles 20, 21 y 22: Constituyen en su conjunto el muelle del Elevador Terminal, el sitio es utilizado para la carga de granos a buques.
- Muelle 23: Es operado por la empresa YPF S.A. para la descarga de combustibles líquidos con destino a la zona. La planta de almacenamiento y distribución se encuentra fuera del área portuaria.

PROBLEMÁTICAS

- Dragado en el Río Uruguay. (Se cuenta hoy con 25' pero pudiera ser mayor)
- Estado de conservación de los muelles.
- El Muelle 23, operado por YPF S.A. para la descarga de combustibles líquidos, posee daños en su estructura.
- Operaciones de estiba manual.

2.3.3.6 EL MANÁ PUERTO BUEY S.A. (Santa Elena)

Puerto cerealero en las barrancas del río Paraná a la altura del Kilómetro 724, en Santa Elena, Entre Ríos. Este puerto está concesionado en su operación por la Cooperativa Agropecuaria La Paz Ltd.

Figura 2.3.3.f Imágenes el Maná Puerto Buey



CARACTERÍSTICAS GENERALES

La obra de atraque está conformada por una plataforma central (montada sobre 4 pilotes) y 2 dolfinos laterales vinculados con la plataforma central por pasarelas metálicas.

INFRAESTRUCTURA PORTUARIA

Es un puerto granelero de cereales y subproductos.

Sus instalaciones constan de 2 Celdas con capacidad de 10.000 Tns cada una, y 2 Silos para húmedo de 1.000 Tns cada uno, sumando 22.000 Tns de Almacenaje. Tiene una capacidad de descarga de 150 Tns/hr con una plataforma hidráulica y un sistema supresor de polvo, calado automático, oficina de recepción y análisis, balanza de peso camión y de embarque. Sistema de aireación completo y control de temperatura, con una capacidad de 300 Tns/hr de descarga a barcazas.

2.3.3.7 PIEDRAS BLANCAS (Cabrol)

CARACTERÍSTICAS GENERALES

El puerto se dedica a la carga de piedras de yeso a barcazas a granel, cuenta con un campo boyado para el amarre de barcazas y/o buques menores que allí operan.

Figura 2.3.3.g Imagen satelital Terminal Piedras Blancas



INFRAESTRUCTURA PORTUARIA

El sistema de carga consiste en una cinta transportadora que avanza unos 15m, sobre la costa del Río, que con un sistema de descarga de camiones es alimentado desde la costa a través de una tolva. La eslora de las embarcaciones es de 60m y 12m de manga. El uso de remolcadores se hace necesario para el movimiento de las barcazas.

2.3.3.8 PUERTO DE IBICUY

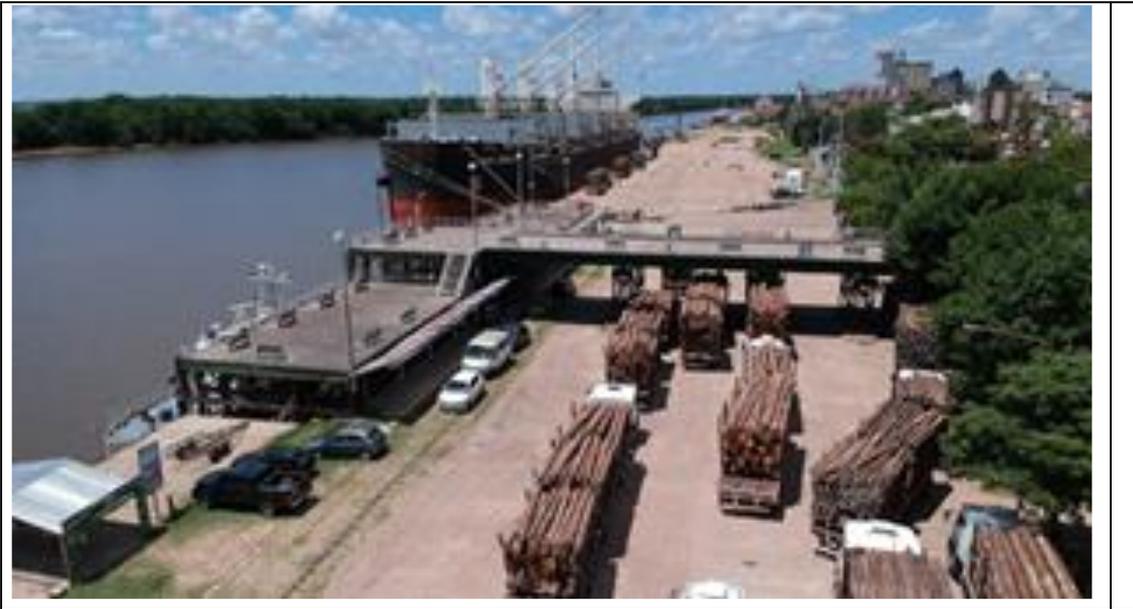
El puerto se encuentra ubicado en la localidad de Ibicuy, en el Departamento de Islas, provincia de Entre Ríos. Cuenta con un predio de 107 ha aguas arriba por el Río Paraná Ibicuy en el Km 218, a unos 12 Km del Río Paraná Guazú. Se accede al mismo por la ruta nacional N° 12 y por la ruta provincial N° 45.

El proyecto de desarrollo de la Terminal Portuaria se encuentra enmarcado en un proyecto general para el desarrollo del Complejo Ferroportuario Industrial Islas Ibicuy, el cual incluye el total de las 107 ha., hoy a cargo de la administración del Ente Autárquico Puerto Ibicuy, las cuales serán afectadas 54 ha. a la construcción del Parque Industrial Justo José de Urquiza y las restantes 53 a la Terminal Ferroportuaria Puerto Ibicuy.

El puerto sufrió un deslizamiento del suelo que se produjo en el lugar, que motivó el colapso de la estructura del denominado “Muelle Continental”. La actividad en el puerto en ese sector se encuentra suspendida por razones de seguridad.

Figura 2.3.3.h Imágenes satelitales Puerto Ibicuy



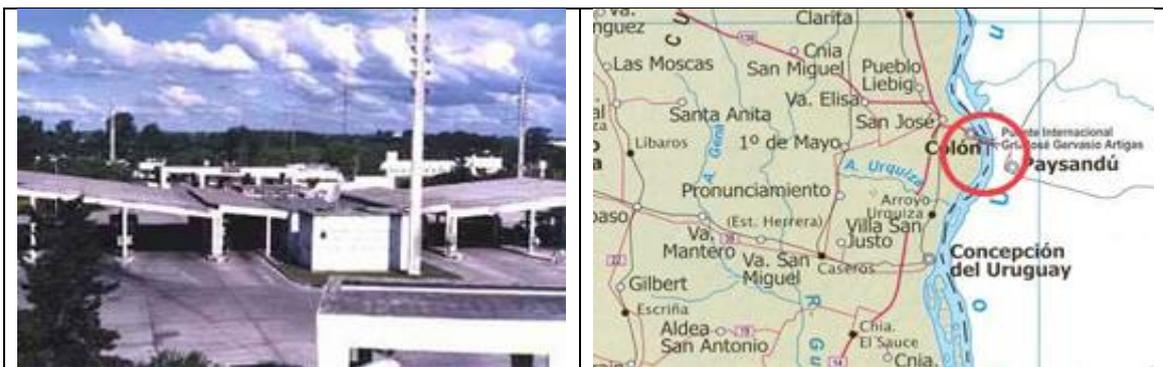


2.3.4 PASOS FRONTERIZOS

Se describe a continuación la situación de los Pasos Fronterizos de Entre Ríos y los de la región Mesopotámica, o sea, incluyendo Corrientes y Misiones.

2.3.4.1 PASO INTERNACIONAL COLÓN – PAYSANDÚ

Figura 2.3.4.a Imágenes paso Colón - Paysandú



UBICACIÓN GEOGRÁFICA Y CLIMA

Al noreste del país en la Provincia de Entre Ríos. Comunica a la República Argentina con la República Oriental Uruguay, a través del Puente Internacional 'Gral. José



Gervasio Artigas', sobre el Río Uruguay, uniendo a las ciudades de Colon (Argentina) con 52.487 habitantes y Paysandú (Uruguay) con 112.700 habitantes.

- Absoluto: 32° 10´ Latitud Sur - 58° 20´ Longitud Oeste
- Relieve: suaves ondulaciones, común de las cuchillas entrerrianas
- Clima: húmedo y templado.
- Temperatura extrema en verano: 38°
- Temperatura extrema en invierno: 6°

SERVICIOS

- Funciona como Control Integrado (A.C.I) (acorde Res GMC 49/97)
- Turismo y TVF - Cargas - Transporte Pasajeros
- Cabecera actual en Paysandú (ROU)
- Horario de atención al Público: 24 hs
- Categorías Migratorias Habilitadas: Temporario - Transitorio - Permanente, con sus respectivas sub-categorías.
- Operatorias Aduaneras Habilitadas: Tráfico Vecinal, régimen de equipajes, cargas, transportes en lastre, mercaderías de importación y exportación.

OTROS SERVICIOS DESTINADOS AL PÚBLICO

Sanitarios, Teléfonos (semi-público), Ómnibus desde Paysandú (ROU) hasta Colon y Concepción del Uruguay (ARG) y desde Montevideo (ROU) hasta Córdoba (ARG), Playa de Estacionamiento (turistas y cargas), comercios (kiosco y un free-shop).

AUTORIDADES DE CONTROL EN ARGENTINA

- Seguridad: Gendarmería Nacional Argentina.
- Migraciones: Gendarmería Nacional Argentina (Por Delegación)
- Aduana: Dirección General de Aduanas
- Transporte: Gendarmería Nacional Argentina y Dirección General de Aduanas
- Cargas: SENASA
- Equipaje: Gendarmería Nacional Argentina

RUTAS PRINCIPALES DE ACCESO Y SUS CARACTERÍSTICAS

Rutas Nacionales 14 y 135 (asfaltada).

DEPENDENCIAS DONDE PUEDE REQUERIRSE MÁS INFORMACIÓN

Sección "COLON": Teléfono 03447-421666 – Av. San Martín y Cabo Misael Pereyra - Colon (ER) - CP 3280.

Escuadrón 6 "C DEL URUGUAY". Suipacha 1500 - C. Del Uruguay (ER) C.P: 3360. Teléfono 03442-427605. E-mail: e6curuguay@gendarmeria.gov.ar

2.3.4.2 PASO INTERNACIONAL GUALEGUACHÚ - FRAY BENTOS

Figura 2.3.4.b Imágenes paso Gualeguaychú - Fray Bentos



UBICACIÓN GEOGRÁFICA Y CLIMA

Al Sureste del país en la Provincia de Entre Ríos. Comunica a la República Argentina con la República Oriental del Uruguay, a través del Puente Internacional 'Gral. San Martín', sobre el Río Uruguay, uniendo a las ciudades de Gualeguaychú (Argentina) con 66.000 habitantes y Fray Bentos, Departamento de Río Negro (Uruguay) con 21.000 habitantes.

- Absoluto:
33° 10´ Latitud Sur - 58° 30´ Longitud Oeste, emplazado a 97 km. al norte de la desembocadura del Río Uruguay en el Río de la Plata. La Ciudad más próxima en territorio argentino es la de Gualeguaychú (ER) distante a 40 km y en territorio uruguayo es la de Fray Bentos, distante a 9 km.



- Relieve: regular, llano.
- Clima: húmedo y templado.
- Temperatura extrema en verano: 37°
- Temperatura extrema en invierno: - 3° (bajo 0°)

SERVICIOS

- Funciona como Control Integrado (A.C.I) (acorde Res GMC 49/97)
- Turismo y TVF, Cargas, Transporte Pasajeros
- Cabecera actual en Paysandú (ROU)
- Horario de atención al Público: 24 hs.
- Categorías Migratorias Habilitadas: Tránsito - Tráfico Vecinal Fronterizo - Turista.
- Operatorias Aduaneras Habilitadas: Tráfico Vecinal, régimen de equipajes, cargas, transportes en lastre, comprobación de valores de mercadería, comprobación de destino de mercadería.

OTROS SERVICIOS DESTINADOS AL PÚBLICO

Sanitarios, Teléfonos (público - telecentro), Ómnibus desde Fray Bentos (ROU) hasta Gualeguaychú y viceversa, Playa de Estacionamiento (turistas y cargas), comercios (restaurantes y un free-shop).

AUTORIDADES DE CONTROL EN ARGENTINA

- Seguridad: Gendarmería Nacional Argentina.
- Migraciones: Gendarmería Nacional Argentina (Por Delegación)
- Aduana: Dirección General de Aduanas
- Transporte: Gendarmería Nacional Argentina.
- Fito-zoosanitario:
- Cargas: SENASA.
- Equipaje: Gendarmería Nacional Argentina

RUTAS PRINCIPALES DE ACCESO Y SUS CARACTERÍSTICAS

- Ruta Nro. 1 (ROU - asfaltada)
- Ruta Nacional Nro. 136 (ARG - asfaltada)

DEPENDENCIAS DONDE PUEDE REQUERIRSE MÁS INFORMACIÓN

- Escuadrón 54 Gualeguaychú: Teléfono (03446)-426014 - Calle Alem Nro. 458 - Gualeguaychú (ER).
- Sección Unzué: 03446-426014 interno 129

2.3.4.3 PASO INTERNACIONAL CONCORDIA - SALTO

Figura 2.3.4.c Imágenes paso Concordia - Salto



UBICACIÓN GEOGRÁFICA Y CLIMA

Al Este de la Provincia de Entre Ríos. Comunica a la Argentina con la República Oriental del Uruguay, a través del Puente Carretero y ferrovial de la Represa Hidroeléctrica 'SALTO GRANDE', sobre el Río Uruguay, uniendo las localidades de Concordia, República Argentina (156.000 habitantes) y Salto, República Oriental del Uruguay (108.487 habitantes).

- Absoluto: 31° 18' Latitud Sur - 51° 01' Longitud Oeste.
- Relieve: Llanura húmeda con lomadas.
- Clima: Templado - Húmedo.
- Temperatura extrema en verano: 40°.
- Temperatura extrema en invierno: 2°.



SERVICIOS

- Funciona como Control Integrado (A.C.I.) (acorde Res GMC 8/94).
- Turismo y TVF - Cargas (Terrestre y ferroviario).
- Cabecera: Concordia.
- Horario de atención al público: Las 24 horas.
- Categorías Migratorias Habilitadas: Permanentes, Temporarios, Transitorios y TVF.
- Operatorias Aduaneras Habilitadas: Tráfico Vecinal, Turistas, Régimen de Equipajes, Cargas (Importación - Exportación y en Tránsito - Terrestre y Ferroviario).

OTROS SERVICIOS DESTINADOS AL PÚBLICO

Sanitarios, Teléfono Público (con tarjeta), Ómnibus servicios regulares (Concordia-Salto y viceversa), Oficinas de Turismo (ARG) y (URU), Playas de Estacionamiento para Turistas y Transporte de Cargas.

AUTORIDADES DE CONTROL EN ARGENTINA

- Seguridad: Gendarmería Nacional Argentina.
- Migraciones: Gendarmería Nacional (Por Delegación) y Dirección Nacional Migraciones (ROU).
- Aduana: (ARG) AFIP-DGA y (ROU) Dirección General de Aduana.
- Transporte: (ARG) Gendarmería Nacional y (ROU) Ministerio de Transporte y Obras Públicas.
- Fitosanitario y Zoonosanitario: (ARG) SENASA y (ROU) Ministerio Ganadería, Agricultura y Pesca.

RUTAS PRINCIPALES DE ACCESO Y SUS CARACTERÍSTICAS

Ruta Nacional 14 (asfaltada) y Ruta Nacional AO015 (asfaltada).

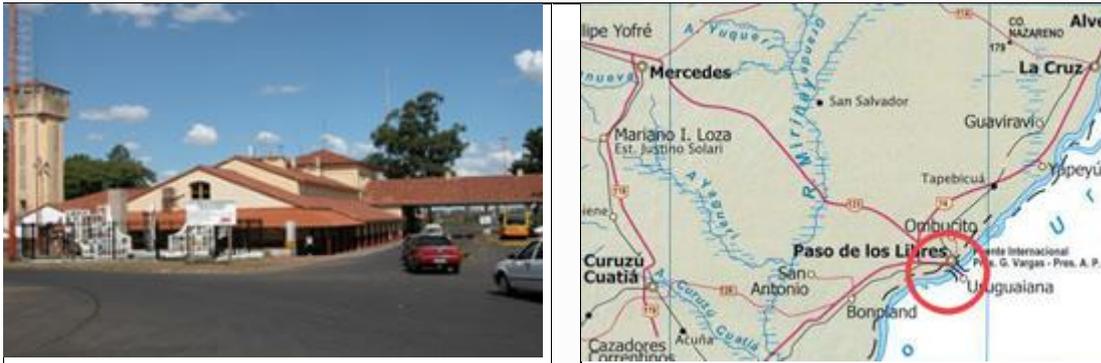
DEPENDENCIAS DONDE PUEDE REQUERIRSE MÁS INFORMACIÓN

- Sección (+) Puente Internacional 'SALTO GRANDE', teléfono 0345-4215681.
-

- Escuadrón 4 'CONCORDIA': Avenida Robinson Nro. 350, Concordia, Entre Ríos CP 3200, teléfonos 0345-4214551 y 0345-4225003, E-mail: e4concordia@gendarmeria.gov.ar

2.3.4.4 PASO INTERNACIONAL PASO DE LOS LIBRES – URUGUAYANA

Figura 2.3.4.d Imágenes paso de Paso de los Libres - Uruguaiana



UBICACIÓN GEOGRÁFICA Y CLIMA

En el Nordeste del país en la Provincia de Corrientes. Comunica a la Argentina con Brasil, a través del Puente Internacional Agustín P. Justo - Getulio Vargas, uniendo las localidades de Paso de los Libres de la República Argentina (50.000 habitantes) y Uruguaiana de la República Federativa de Brasil (150.000 habitantes).

- Absoluto: 29° 43' Latitud Sur - 57° 7' Longitud Oeste
- Relieve: Llanura
- Clima: Sub tropical con estación húmeda
- Temperatura extrema en verano: 43° C
- Temperatura extrema en invierno: 0° C

CARACTERÍSTICAS DEL PASO

Funciona como área de Control Integrado (A.C.I) a partir del 8 de mayo del 1997 (acorde Res. GMC 43/97). La Cabecera está ubicada en el Departamento de Paso de los Libres, Provincia de Corrientes.

SERVICIOS



- Horario de atención al Público: las 24 hs.
- Categorías Migratorias Habilitadas: Tráfico Vecinal fronterizo - Permanente - Temporario - Transitorio (Turista - Tripulante - Tránsito - Tratamiento Médico).
- Operatorias Aduaneras Habilitadas: Tráfico Vecinal fronterizo - Permanente - Temporario - Transitorio (Turista - Tripulante - Tránsito - Tratamiento Médico).

AUTORIDADES DE CONTROL EN ARGENTINA

- Seguridad: Gendarmería Nacional Argentina.
- Migraciones: Gendarmería Nacional Argentina (por Delegación DNM)
- Aduana: Dirección General de Aduanas
- Transporte: Gendarmería Nacional Argentina (Delegada por CNRT)
- Fito-zoosanitario: Gendarmería Nacional Argentina
- Carga: SENASA

AUTORIDADES DE CONTROL BRASILERAS EN ARGENTINA

- Migraciones: Policía Federal del Brasil
- Aduana: Receita Federal del Brasil
- Transporte: Policía Federal de Brasil
- Fito-zoosanitario: Ministerio de Agricultura y Fiscalización Federal del Brasil

OTROS SERVICIOS DESTINADOS AL PÚBLICO

- Sanitarios, Teléfonos (cabinas telefónicas, semipúblicos, públicos), Transporte de Remis, Taxis, Ómnibus (desde Paso de los Libres Argentina hacia Uruguayana Brasil y desde Buenos Aires hasta Camboriú).
- Dos playas de estacionamientos para turistas que ingresan y egresan del país y dos playas para los transportes de cargas.
- Comercios que se encuentran en el ACI: kiosco, restaurante, casa de repuestos de vehículos, mecánica ligera.
- Estación de servicio del Automóvil Club Argentino (A.C.A) para expendio de combustibles.
- Casa de Cambio de Moneda.

RUTAS PRINCIPALES DE ACCESO Y SUS CARACTERÍSTICAS

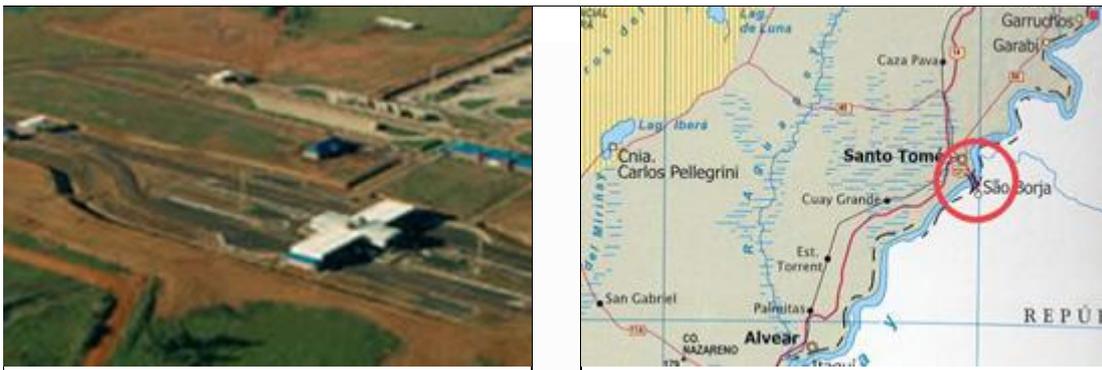
Ruta Provincial N° 117, asfaltado, hasta la cabecera del Puente Internacional y Ruta Nacional N° 14 asfaltada.

DEPENDENCIAS DONDE PUEDE REQUERIRSE MÁS INFORMACIÓN

- Escuadrón 7 Paso de los Libres: Félix María Gómez y Teófilo Niveyro - Paso de los Libres - Corrientes (C.P. 3220) - Teléfonos: (03772) 42 4888 / 42 4889.
- Sección Puente Internacional: Teléfono (03772) 42 4887.

2.3.4.5 PASO INTERNACIONAL SANTO TOMÉ - SAO BORJA

Figura 2.3.4.e Paso Santo Tomé - Sao Borja



UBICACIÓN GEOGRÁFICA Y CLIMA

Ubicado al noreste del país en la Provincia de Corrientes. Comunica a la República Argentina con la República Federativa del Brasil, a través del Puente Internacional de la Integración, uniendo las localidades de Santo Tomé, Provincia de Corrientes de la República Argentina (27.000 habitantes) y São Borja, Río Grande Do Sul de la República Federativa de Brasil (70.000 habitantes).

- Absoluto: 28° 36' 25" Latitud Sur - 56° 01' 04" Longitud Oeste
- Relieve: Llano y suave
- Clima: Sub tropical con estación húmeda.
- Temperatura extrema en verano: 43° C
- Temperatura extrema en invierno: 0° C



CARACTERÍSTICAS DEL PASO

El Puente Internacional Santo Tome São Borja es el primer Centro Unificado de frontera del Mercosur, es decir, el primero con infraestructura donde se asientan las autoridades de ambos países en uno solo el de la República Argentina, la misma se halla concesionada a la empresa Mercovía S.A., la que es la encargada del mantenimiento en general de todo el C.U.F. (Centro Unificado de Frontera).

SERVICIOS

Horario de atención al Público: las 24 hs.

Categorías Migratorias Habilitadas: Tráfico Vecinal fronterizo - Permanente - Temporario - Transitorio (Turista - Tripulante - Tránsito - Tratamiento Médico).

Operatorias Aduaneras Habilitadas: Tráfico Vecinal Fronterizo, Régimen de Equipajes, Cargas, Tránsito hacia otro País.

AUTORIDADES DE CONTROL EN ARGENTINA

- Seguridad: Gendarmería Nacional Argentina.
- Migraciones: Gendarmería Nacional Argentina (Por Delegación)
- Aduana: Dirección General de Aduanas
- Transporte: Gendarmería Nacional Argentina (Delegada por CNRT)
- Fito-zoosanitario: Gendarmería Nacional Argentina
- Carga: SENASA

AUTORIDADES DE CONTROL BRASILERAS EN ARGENTINA

- Migraciones: Policía Federal del Brasil
- Aduana: Receita Federal del Brasil
- Transporte: Policía Federal de Brasil
- Fito-zoosanitario: Ministerio de Agricultura y Fiscalización Federal del Brasil

OTROS SERVICIOS DESTINADOS AL PÚBLICO

- Sanitarios, Teléfonos (Cabinas telefónicas, públicos), Transporte Ómnibus (desde Santo Tomé Argentina hacia São Borja Brasil y desde Posadas Argentina hacia Camboriú Brasil).
- Dos Playas de Estacionamientos para ómnibus y vehículos livianos que ingresan y egresan del país. Un patio de camiones con cerco perimetral y con seguridad interna perteneciente a la empresa concesionaria con capacidad de albergar a 800 camiones con bocas de alimentaciones eléctricas para camiones térmicos -asimismo- un sector destinado a la verificación física de los transportes para ambas aduanas y un sector para los transportes de cargas peligrosas.
- La empresa concesionaria posee en el Centro Unificado de Frontera una oficina de apoyo al turista, con capacidad de efectuar reservaciones a diferentes lugares turísticos del Brasil y brindar todo tipo de información relacionado al estado de rutas, peajes, etc.
- Comercios que se encuentran en el Centro Unificado de Frontera: Casa de Cambio de Moneda y un Restaurante.
- La empresa concesionaria cuenta con una ambulancia y personal de salud en forma permanente.
- Servicio de auxilio mecánico.

RUTAS PRINCIPALES DE ACCESO Y SUS CARACTERÍSTICAS

Ruta Nacional N° 121, asfaltada en todo su recorrido, empalma con la Ruta Nacional N° 14, asfaltada de buen estado general.

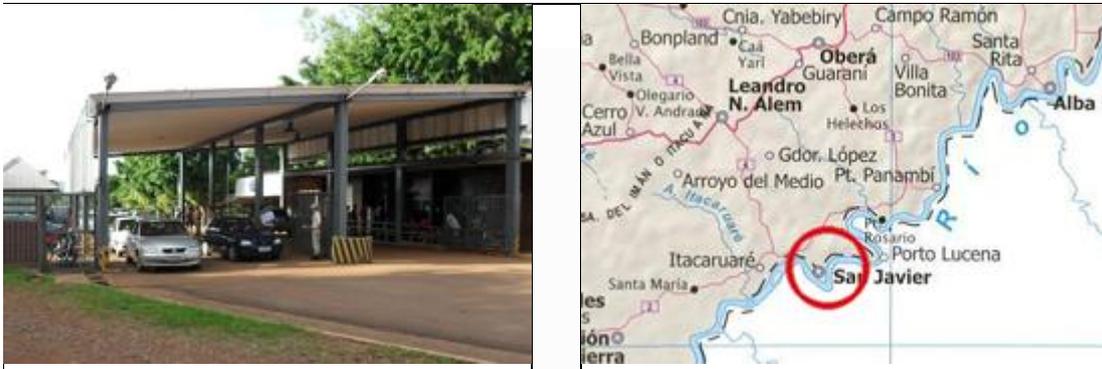
Desde la República Federativa del Brasil, Ruta N° 285, de buen estado.

DEPENDENCIAS DONDE PUEDE REQUERIRSE MÁS INFORMACIÓN

- Sección “Santo Tome”: Teléfono (03756) 42 0035.
- Sistema de Control Paso Internacional Santo Tomé - São Borja: Teléfono (03756) 42 1765.

2.3.4.6 PASO INTERNACIONAL PUERTO DE LA BARCA – PORTO XAVIER

Figura 2.3.4.f Imágenes paso La Barca - Porto Xavier



UBICACIÓN GEOGRÁFICA Y CLIMA

Ubicado a 110 m sobre el nivel del mar, en la Provincia de Misiones.
Localidades argentinas más próximas al Paso: San Javier (Misiones)
Localidades país limítrofe más próximas al Paso: Porto Xavier (Brasil)

- Absoluto: Latitud: 27° 53' 39" Sur. Longitud: 55° 08' 08" Oeste.
- Relieve dominante: Serranía con barrancas altas.
- Promedio Temperatura extrema en verano: 40°
- Promedio Temperatura mínima en invierno: 0°

SERVICIOS

Horarios de atención al público: Lunes a viernes de 8.00 a 12.00 y de 14.00 a 18.00 horas. Sábados, domingos y feriados, de 9.00 a 11.00 y de 16.00 a 1800 horas.

Puesto sanitario argentino más próximo al Paso: Hospital de Área San Javier (San Javier). Distancia del Paso: 4 km. Tel: 03754 – 482326

AUTORIDADES DE CONTROL EN ARGENTINA

- Seguridad: Prefectura Naval Argentina.
- Migraciones: Prefectura Naval Argentina, por Delegación.
- Aduana: Dirección Nacional de Aduanas.
- SENASA: SENASA.

RUTAS PRINCIPALES DE ACCESO Y SUS CARACTERÍSTICAS

Ruta de acceso: Argentina: Se accede por la Ruta provincial N° 4, luego 4 km por las avenidas Queirel y Paraguay (asfaltadas) hasta los controles ubicados en el paso.

DEPENDENCIAS DONDE PUEDE REQUERIRSE MÁS INFORMACIÓN

Prefectura Naval Argentina: Tel: 03754 – 482230

2.3.4.7 PASO INTERNACIONAL IGUAZÚ - FOZ DE IGUAZÚ

Figura 2.3.4.g Paso Iguazú - Foz de Iguazú



UBICACIÓN GEOGRÁFICA Y CLIMA

Es uno de los principales pasos internacionales situado en la denominada *triple frontera* (Argentina - Brasil - Paraguay). Se encuentra ubicado en el Nordeste del país en la Provincia de Misiones. Comunica a la Argentina con Brasil, a través del Puente Internacional *tancredo neves*, que se encuentra sobre el Río Iguazú con una extensión de 489 Mts, uniendo las localidades de Puerto Iguazú (Argentina 20.000 habitantes aproximadamente) y Foz de Iguazú Brasil (250.000 habitantes aproximadamente). Además, desde esta última ciudad, a través del puente internacional LA AMISTAD, se accede a Ciudad del Este (Paraguay).

- Absoluto: 25° 36' Latitud Sur - 54° 35' Longitud Oeste
- Relieve: Sierra Misionera (Macizo de Brasilia).
- Clima: Subtropical húmedo.
- Temperatura extrema en verano: 42°
- Temperatura extrema en invierno: -1°



CARACTERÍSTICAS DEL PASO

La totalidad de los trámites migratorios de ingreso/egreso de la Argentina son realizadas en el Centro de Frontera (lado argentino) por las autoridades locales. En tanto la Policía Federal (Brasil) y la Receita Federal (Brasil), cumplen funciones en Centro de Frontera (lado brasileño).

Controles de Rutas Fijos y de apoyo al turismo instalados en el acceso al Parque Nacional Iguazú sobre la Ruta Nacional N° 101; Ruta Nacional N° 12 y en adyacencias de la represa de Uruguay sobre Ruta Nacional N° 12 a aproximadamente 30 km. de la Ciudad de Puerto Iguazú.

SERVICIOS

- Horario de atención al Público: 24 hs.
- Categorías Migratorias Habilitadas: Todas las categorías migratorias.
- Operatorias Aduaneras Habilitadas: Tráfico Vecinal, Régimen de Equipaje, Cargas, Importación/Exportación Simplificada, Importación y Exportación.

AUTORIDADES DE CONTROL EN ARGENTINA

- Seguridad: Gendarmería Nacional Argentina.
- Migraciones: Dirección Nacional de Migraciones.
- Aduana: Dirección General de Aduanas.
- Transporte: Gendarmería Nacional Argentina.
- Fito-zoosanitario: SENASA.
- Carga: Gendarmería Nacional Argentina

OTROS SERVICIOS DESTINADOS AL PÚBLICO

- Sanitarios.
- Transporte de Ómnibus desde Argentina a Brasil y Paraguay y viceversa.
- Servicio de Taxis (habilitados para viajes internacionales).
- Playa de Estacionamiento para turistas.
- Playa de Estacionamiento para Cargas.

RUTAS PRINCIPALES DE ACCESO Y SUS CARACTERÍSTICAS

Ruta Nacional N° 12 (asfaltada).

DEPENDENCIAS DONDE PUEDE REQUERIRSE MÁS INFORMACIÓN

- Escuadrón 13 Iguazú: Avenida Victoria Aguirre N° 250 - Puerto Iguazú - Misiones (CP 3370)
- Teléfono: (03757) 420 629 / (03735) 420 880.
- Sección Puente Internacional Tancredo Neves: Teléfono (03757) 422 087

2.3.4.8 PASO INTERNACIONAL B. DE IRIGOYEN - DIONISIO CERQUEIRA

Figura 2.3.4.h Imágenes paso B de Irigoyen - Dionisio Cerqueira



UBICACIÓN GEOGRÁFICA Y CLIMA

Al Noreste del país en la Provincia de Misiones. Comunica a la Argentina con Brasil, a través de un puente sobre el Río Pepirí Guazú, uniendo las localidades de Bernardo de Irigoyen de Argentina (13.250 habitantes) y Dionisio Cerqueira del Brasil (14.286 habitantes).

- Absoluto: 25° 47' 15" Latitud Sur - 52° 02' 23" Longitud Oeste
- Relieve: Formaciones orográfica serrana
- Clima: Subtropical, sin estación seca.
- Temperatura extrema en verano: 37° C
- Temperatura extrema en invierno: 2° C



SERVICIOS

- Horario de atención al Público: 24 hs.
- Categorías Migratorias Habilitadas: Todas las categorías.
- Operatorias Aduaneras Habilitadas: Todas las categorías.

OTROS SERVICIOS DESTINADOS AL PÚBLICO

- Sanitarios.
- Playa de Estacionamiento para cargas.

AUTORIDADES DE CONTROL EN ARGENTINA

- Seguridad: Gendarmería Nacional Argentina.
- Migraciones: Gendarmería Nacional Argentina (Por Delegación)
- Aduana: Dirección General de Aduanas
- Transporte: Gendarmería Nacional Argentina
- Cargas: SENASA
- Equipajes: Gendarmería Nacional Argentina

RUTAS PRINCIPALES DE ACCESO Y SUS CARACTERÍSTICAS

Rutas Nacionales 14 (asfaltado) y 101 (terrada).

DEPENDENCIAS DONDE PUEDE REQUERIRSE MÁS INFORMACIÓN

- Escuadrón 12 Bernardo de Irigoyen: Chacra 15 - Bernardo de Irigoyen - Misiones (CP 3366)
- Teléfono: (03741) 420 066.

2.3.5 REDES LOGISTICAS DE TRANSPORTE FLUVIAL

Se describe a continuación el sistema de transporte fluvial de la Hidrovia Paraguay Paraná en el que se encuentra la provincia de Entre Ríos, en la cuenca baja del sistema que integran la Hidrovia Paraguay- Parana y la del Rio Uruguay

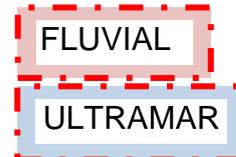
2.3.5.1 HIDROVIA PARAGUAY PARANA

Figura 2.3.5.a Hidrovía Paraná - Paraguay



Se presenta a continuación datos e informaciones acerca de la infraestructura física y logística vinculada con la conectividad a los puertos; la navegabilidad etc.

- Descripción de las condiciones naturales (Profundidades, pasos y meandros, ancho y longitud, corrientes, oleajes, régimen del río, curvas de permanencia y alturas, etc.).
- Descripción de las condiciones de navegación (Calados –batimetría-, dragados –roca/arena-, balizamiento, por tramos etc.).



2.3.5.2 INFRAESTRUCTURAS Y CONECTIVIDAD

Descripción tramos de Hidrovía y su navegación actual (Sistemas de transporte, por tramos, etc.)

- Descripción redes logísticas y de transporte Interconectadas
- Infraestructuras Logísticas (Puertos Secos, Zonas Logísticas, Zonas Francas, Silos, etc.)
- Ferrocarriles, carreteras
- Puertos, acceso a los puertos y logística asociada al puerto
- Embarcaciones (Parque, tipos según características de la carga)
- Corredores Logísticos (antecedentes y potencialidad)
- Conectividad de la Hidrovía en estudio con otras Hidrovías y/o con ejes regionales del continente (multimodal)

El sistema de la Hidrovía Paraná- Paraguay, Alto Paraná, y Paraná-Tieté está constituido por los siguientes ríos:

- **Río Tieté**, en el Estado de San Pablo, Brasil.
- **Río Paraná**, desde la confluencia de los ríos Paranaíba y Grande en Brasil hasta la desembocadura en el Río de la Plata,
- **Río Paraguay**, desde su nacimiento en el Estado de Mato Grosso en Brasil hasta su desembocadura en el Paraná en Confluencia
- **Río de la Plata**, recibiendo al Paraná Guazú a través del canal Martín García y al Paraná de las Palmas a través del canal Emilio Mitre.

Dentro de esta cuenca se distinguen diferentes Hidrovías:

- **Hidrovía Tieté-Paraná.** En esta Hidrovía el Río Paraná recibe en territorio brasileño las aguas de los ríos Tieté y Paranaíba. El Río Tieté nace en las cercanías de la ciudad de San Pablo (Brasil) en la confluencia de Piracicaba y Conchas. El Río Paranaíba parte desde San Simón y vierte sus aguas sobre el Río Paraná. Este último recorre territorio argentino, brasileño y paraguayo hasta alcanzar la desembocadura en el Río de la Plata.
- **Hidrovía Alto Paraná, desde aguas debajo de la represa de Itaipu hasta la “Confluencia” km 1238 a la altura de Corrientes.**
- **Hidrovía Paraguay-Paraná**, desde el Puerto Cáceres (en Mato Grosso- Brasil) hasta la ciudad de Santa Fe.
- **Traza Fluviomarítima**, desde ciudad de Santa Fe hasta el Océano.

2.3.5.3 SITUACIÓN DE LA NAVEGACIÓN ACTUAL

Las condiciones de navegación de la HPP están dadas por la profundidad que cuenta a lo largo de su trazado (existen pasos críticos y vueltas que son determinantes) y el tiempo de permanencia de dichas profundidades y anchos de paso, que el mismo tiene en el año que dependen de las condiciones hidrológicas del río (Bajantes y Crecidas).

La diferencia entre una Hidrovía y un Río es casualmente, que con obras ejecutadas por el hombre, se pueda por un lado, con una acción de dragado permanente y sostenible, “garantizar una permanencia de los calados navegables” durante todo el año o parcialmente, y por otro, con la señalización permitir navegar de noche, en forma segura, las 24 horas del día.

Estas condiciones mejoran sustancialmente la capacidad de la Hidrovía, que, si no, se ve limitada a poder navegar con menores calados en algunas épocas (bajantes) lo que significa cargar menos cada barcaza o cada buque, y, por otro lado, no poder navegar de noche alarga los tiempos de navegación casi duplicándolo, o triplicándolo si existen pasos críticos que requieren desarmar los convoyes.

Figura 2.3.5.b Situación de los calados navegables HPP

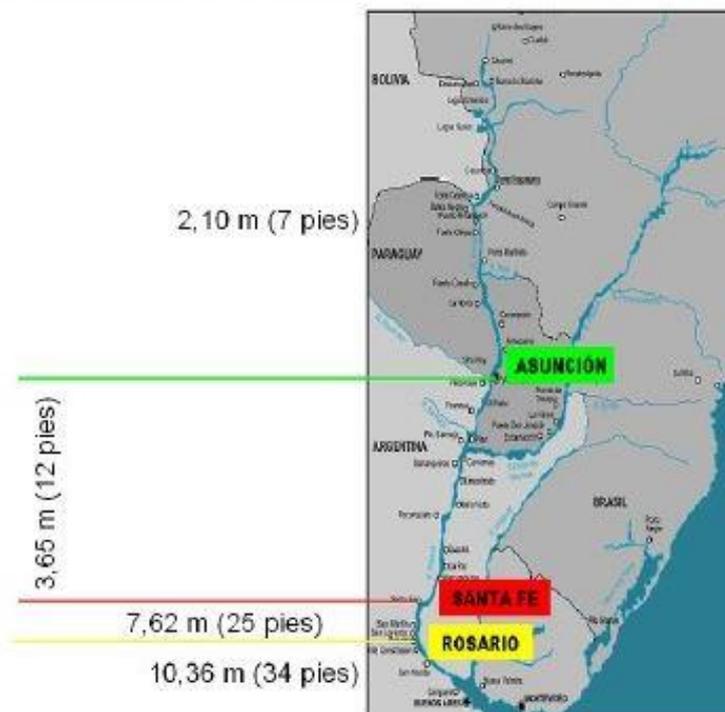


Figura 2.3.5.c Situación de las dimensiones de convoys permitidos



Figura 2.3.5.d Tipos de Trenes de Barcazas Permitidos por sección de la HPP

EMBARCACIONES DE PROYECTO
(convoyes compuestos por barcazas “jumbo” de 12.0 m. de manga y 60.0 m. de eslora)

a) Santa Fé - Corumbá

FORMACIONES DE BARCAZAS	REMOLCADOR		TREN DE BARCAZAS		CONVOY	
	Potencia (HP)	Eslora (m)	Manga (m)	Eslora (m)	Manga (m)	Eslora (m)
3 x 3	2.250	30	36	180	36	210
3 x 4	3.000	40	36	240	36	280
4 x 4	4.000	40	48	240	48	280
4 x 5	5.000	50	48	300	48	350

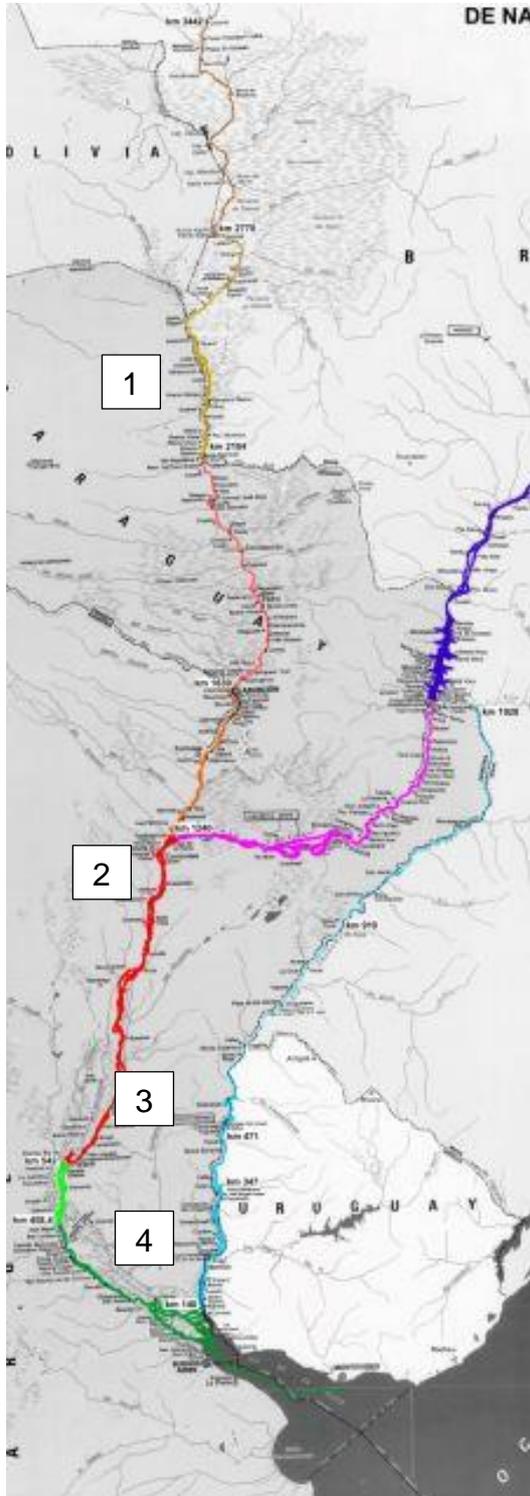
b) Tramo Corumbá-Cáceres

2 x 2	1.000	30	24	120	24	150
2 x 1	600	25	24	60	24	85
1 x 2	600	25	12	120	12	145
1 x 1	200	20	12	60	12	80

En este sentido, la situación de navegación hoy en la HPP, puede diferenciarse por

Figura 2.3.5.e Tramos hidrovía

lo siguiente:



1. **Hidrovía Fluvial Tramo 1: 7 a 10 pies de Calado:** Desde Confluencia, Km 1240 a Km 2770 Corumbá se presenta sin mantenimiento garantizado de calados navegables, fluctúa según el régimen del Río Paraguay con algunas intervenciones esporádicas de dragado, entre 7 y 10 pies, dependiendo del régimen del Río. No es posible la navegación nocturna. Existen Pasos críticos en donde se deben armar y desarmarse los trenes de barcazas, por restricción del ancho, para poder pasar.

2. **Hidrovía Fluvial Tramo 2: 10 pies más dos de revancha, garantizados:** desde confluencia Km 1240 a Santa Fe Km 542, concesionado a la empresa Hidrovía S.A. que mantiene la vía navegable los 365 días del año garantizando ese calado, navegar de noche y eliminar las restricciones en pasos críticos. Hoy este tramo de Hidrovía está siendo testado por los usuarios y corregido los ejes y diseños de canales. No se cobra peaje para la navegación, el costo del mantenimiento lo asumió el Estado Nacional Argentino como una ampliación del contrato del concesionamiento de la Hidrovía Santa fe-Océano.

3. **Hidrovía Fluvio Marítima Tramo 3: 25 pies más dos de revancha, garantizados.** Desde Santa Fe Km 542 hasta Timbues Km 456, la empresa concesionaria Hidrovía S.A. garantiza los 365 días del año la navegación para buques de Ultramar o fluvio marítimos hasta ese calado. La navegación se efectúa sin problemas de noche y de día, durante todo el año. Existe ya prefactibilidad aprobada para profundizar este tramo hasta 28 pies.

Figura 2.3.5.f Convoy de barcazas



**4. Hidrovía Fluvio Marítima Tramo 4:
De Timbues a Océano: 34 pies más dos
de revancha, garantizados.**

Desde Timbues Km 456, la empresa concesionaria Hidrovía S.A. garantiza los 365 días del año la navegación para buques de Ultramar o fluvio marítimos hasta ese calado. La navegación se efectúa sin problemas de noche y de día, durante todo el año. Existe ya prefactibilidad aprobada para profundizar

este tramo hasta 40 pies. El sistema incluye los canales del Río de la Plata hasta Pontón Recalada cercano al puerto de Montevideo (Km 239 del Canal Punta Indio) que corresponde a la salida o entrada desde el Océano, a la isobata natural de 15 metros. Puede verse en el Anexo 3 Tomo II el plano 1: “Hidrovía como Sistema Logístico” que en detalle grafica esto mismo.

Tiempos y condiciones de navegación actuales⁷

En cuanto a los tiempos de navegación entre los diversos puertos y terminales corresponde indicar:

- En términos generales, en condiciones normales de las aguas, la navegación en la Hidrovía
- Paraguay – Paraná se realiza de la manera que se describe a continuación:

Tramo Corumbá – Asunción:

Características del convoy: 16 barcazas en formación 4 x 4 (barcazas tipo “Mississippi” de 10,66 m de manga y 60 m de eslora, 8 con proa y 8 tipo “caja”)

Remolcador (3.600 HP)

⁷ Elaboración a partir del “Estudio Prospectivo para la Sustentabilidad de la Hidrovía Paraguay – Paraná, 2009. Centro de Estudios Estratégicos de la Prefectura Naval Argentina” y el Estudio del Sistema de Transporte Fluvial de Granos y Productos Procesados en la Hidrovía Paraguay – Paraná BID-FOMIN

Condiciones de la navegación: Más de 9,5 pies de calado, zarpando – siempre – a primeras luces del día para llegar con luz diurna a la zona de los puentes sobre el río Paraguay.

Características de la navegación aguas abajo (barcazas cargadas):

Desde Corumbá a la zona de los puentes Morrinho y Barón de Río Branco: 13 horas de navegación. Corresponde destacar que no está autorizado el franqueo de dichos puentes en horas nocturnas y que para tal franqueo son necesarios tres cortes del tren de barcazas, tardándose 6 horas en cada puente a efectos del desarmado, la navegación aguas abajo hacia la zona de amarre y la navegación aguas arriba para tomar los siguientes cortes.

_ Desde la zona de los puentes Morrinhos y Barón de Río Branco a paso Arrecifes: 58 horas de navegación. Corresponde indicar que paso Arrecifes no se franquea de noche por lo que se deben esperar las horas diurnas a efectos de realizar el franqueo en dos cortes del tren de barcazas que implican unas 6 horas de demora.

_ Desde paso Arrecifes a puerto Colón: En este tramo la navegación implica: **a)** 7 horas de navegación hasta aguas arriba de los pasos ubicados al Norte de Concepción, **b)** espera de las horas diurnas (ya que normalmente no es posible llegar de día), **c)** 6 horas para el franqueo de los pasos, y **d)** 7 horas de navegación hasta puerto Colón.

_ Desde puerto Colón a Asunción: 35 horas de navegación continua.

_ Características de la navegación aguas arriba (barcazas vacías):

Desde Asunción a río Apa (543 km): 90 horas de navegación; no obstante, corresponde indicar que paso Arrecifes no se franquea de noche por lo que se deben esperar las horas diurnas a efectos de realizar dicho franqueo (en dos cortes del tren de barcazas que implican unas 6 horas de demora).

_ Desde río Apa a Corumbá (581 km): 58 horas de navegación continua sin considerar el franqueo de los puentes Morrinho y Barón de Río Branco que se realiza en tres cortes del tren de barcazas (tardándose 6 horas en cada puente).



En síntesis, en condiciones normales de las aguas, la navegación del tramo Corumbá –Asunción suele implicar entre 7 y 9 días (considerando que no siempre es posible la llegada en horas diurnas a las zonas de franqueo de puentes y pasos difíciles).

Tramo Asunción a Confluencia:

_ Características del convoy:

_ Desde Asunción a Confluencia / Corrientes:

16 barcazas en formación 4 x 4 (barcazas tipo “Mississippi” de 10,66 m de manga y 60 m de eslora, 8 con proa y 8 tipo “caja”). Remolcador (3.600 HP)

_ Desde Confluencia / Corrientes a San Lorenzo: 25 / 32 barcazas, Remolcador (5.700 HP o más)

_ Características de la navegación aguas abajo (barcazas cargadas):

_ Desde Asunción a Confluencia / Corrientes: 2 días de navegación.

_ Desde Confluencia / Corrientes a San Lorenzo: 5 / 6 días (considerando el franqueo – en dos cortes – del puente General Belgrano y que, aguas abajo de los km 920 y 790, no se navega de noche por lo que se pierden, al menos, dos noches).

_ Características de la navegación aguas arriba (barcazas vacías):

_ Desde San Lorenzo a Confluencia / Corrientes: 5 días de navegación continua (día y noche).

_ Desde Confluencia / Corrientes a Asunción: 6 horas para el franqueo (en dos cortes) del puente General Belgrano y 3 días de navegación hasta Asunción debiendo considerarse un día adicional de navegación para aquellos meses en que el río Bermejo presenta una fuerte descarga (desde noviembre / diciembre a febrero).

En síntesis, en condiciones normales de las aguas, la navegación del tramo Asunción al Sur suele implicar, también, entre 7 y 9 días.

No obstante lo anterior, el tramo de jurisdicción exclusiva de la República del Paraguay, que es el que presenta las mayores dificultades de toda la Hidrovía

Paraguay – Paraná, ocasiona, particularmente durante los períodos de estiaje, diversas dificultades operativas:

_ Mayores tiempos de navegación por efecto de la necesidad del cruce, en horas diurnas, de ciertos pasos críticos de naturaleza arenosa y/o rocosa que, además, determinan la necesidad de fraccionado del tren de barcazas (en dos o tres cortes, según las condiciones propias de cada paso).

Según encuestas realizadas⁸ a la Sociedad de Capitanes de Cabotaje y Prácticos de la zona Norte del río Paraguay así como a capitanes de tres de las empresas más importantes de navegación (Panchita G., Transbarge y UABL) en los últimos años, debido a la necesidad de cruce de los pasos críticos en horas diurnas, se han perdido hasta seis (6) noches de navegación determinando que la navegación desde Corumbá a Asunción implique entre 13 y 14 días (en vez de los 7 / 9 días empleados en el caso de aguas normales).

Por otra parte, a los tiempos de demora para esperar las horas diurnas se deben sumar los tiempos requeridos para el fraccionamiento del convoy (y su posterior armado) así como los tiempos necesarios para la realización de sondajes y balizamientos. En efecto, muchos capitanes y patronos utilizan, además de los elementos que ofrece la tecnología (el radar, el ecosonda y el sistema de posicionamiento global o GPS), un sistema combinado de relevamiento batimétrico y señalización sobre la marcha.

Cabe agregar que, en las condiciones de estiaje ocurridas entre los meses de octubre de 2008 y abril de 2009, la navegación hacia el Sur de los trenes de barcazas procedentes de los puertos del Brasil y Bolivia, debió cumplir, además, la disposición permanente de la Autoridad Marítima del Brasil de navegar exclusivamente en horas diurnas así como la necesidad de fraccionar dichos trenes en varios pasos:

_ En efecto, si no era posible llegar de día a los alrededores del paso Aguirre – Palacio Cué (km 2.095 – 2.100), el convoy debía detenerse, amarrarse a árboles de la costa y esperar el día para cruzar dicho paso fraccionando el tren de barcazas.

⁸ En Base al Estudio de Factibilidad del Transporte de LNG de Bolivia a Paraguay y Uruguay. Proyecto URUPABOL, CAF – ECS, 2012

_ Un procedimiento similar, de fraccionamiento del tren de barcazas y de espera de las horas diurnas, se debió adoptar aguas arriba de los alrededores de:

_ El km 2.060 (paso Guardia Cué), donde se amarra y fracciona el tren de barcazas para cruzar dicho paso así como el comprendido entre los km 2.047 – 2.050 (paso Arrecifes).

_ El km 1.967 – 1.970 (paso Romero Cué), donde se amarra y fracciona el tren de barcazas para así cruzar dicho paso.

_ El km 1.958, donde se amarra y fracciona el tren de barcazas para navegar fraccionado hasta aguas abajo del km 1.948 (pasos Punta Yrigoyen, Itacurubí – Yaguareté y Saladillo). Allí se deja el primer corte y se vuelve aguas arriba para buscar el segundo corte y navegar aguas abajo hasta los alrededores del km 1.927 (cruzando, además de los anteriores, los pasos Mercedes, Isla del Medio –

Concepción / Guggiari, Riacho Negro y Milagro). Luego se regresa aguas arriba (hasta los alrededores del km 1.948), se recoge el primer corte y se navega aguas abajo hasta los alrededores del km 1.927, donde se acopla el segundo corte.

_ El km 1.726 (paso Montero Cué). A ello se suma el hecho de que no está permitido cruzar en horas nocturnas el puente Remanso Castillo. _ Menor volumen de la carga embarcada (por efecto del calado máximo con que es posible navegar, teniendo en cuenta las alturas hidrométricas observadas en el río). En las condiciones del período antes considerado (octubre de 2008 a abril de 2009) la pérdida de carga no embarcada, para una disminución genérica de 2 pies en el calado de las barcazas y considerando un tren conformado por 16 barcazas, alcanzó las 8.300 ton. De hecho, la Autoridad Marítima paraguaya, por medio de las correspondientes Resoluciones Marítimas, fijó los calados máximos para la época de estiaje (que alcanzaron un máximo de 7 pies).

Alto Paraná

Navegación aguas abajo: Desde puerto Tres Fronteras a San Gotardo:

Características del convoy: 6 barcazas

Características de la navegación: 12 horas de navegación continua.



Desde San Gotardo a Encarnación:

Características del convoy: 16 barcazas

Características de la navegación: 12 horas de navegación continua.

Desde Encarnación a Confluencia:

Características del convoy: 20 barcazas

Características de la navegación: 48 horas de navegación continua (incluido el tiempo de esclusado que, normalmente, se realiza en horas nocturnas).

_ Navegación aguas arriba:

_ Desde Confluencia a Encarnación:

_ Características del convoy: 20 barcazas

_ Características de la navegación: 72 horas de navegación continua y 36 horas adicionales para el caso de que no sea posible la navegación nocturna. Corresponde indicar que el tiempo de esclusado (en grupos de 6 barcazas) es, como mínimo, de 2 horas (aguas arriba o aguas abajo).

_ Desde Encarnación a San Gotardo: _ Características del convoy: 16 barcazas

_ Características de la navegación: 24 horas de navegación continua y otras 24 horas adicionales para el caso de que no sea posible la navegación nocturna.

Tramo desde Confluencia a Santa Fe

Este tramo ha sido concesionado recientemente el mantenimiento del dragado y balizamiento como ampliación del Contrato con Hidrovía S.A. que comprende también el tramo Santa Fe al Océano. La navegación está garantizada con 10 pies de calado más 2 pies de revancha en todo el tramo, los 365 días del año. Sin embargo, en este momento se está testeando el proyecto y corrigiendo en algunos lados el eje del canal y sus secciones, para mejorar el proyecto original, pero en general no existen problemas de navegación.



_ Características del convoy: Hasta 42 barcazas se han registrado trenes navegando sin problemas aguas abajo. Lo más común es de 20 a 30 barcazas por tren. Los remolcadores son de 5000 a 6000 HP.

_ Características de la navegación: desde Confluencia (Km 1240) a San Lorenzo (Km 450) la navegación se realiza normalmente en 9 días, ida y vuelta, 5 días aguas abajo (trenes cargados y a favor de la corriente) y 4 días aguas arriba (barcazas en lastre y en contra de la corriente). En Confluencia se efectúa una operatoria de recibir barcazas del Alto Paraná y del Rio Paraguay y en general con destino a San Lorenzo-San Martín, donde se descargan en general (cereal y mineral), otra parte, inferior, sigue hasta el Puerto de Nueva Palmira u otros puertos de la Baja Cuenca.

Tramo desde Santa Fe al Océano y/o KM 0 Nueva Palmira

Este tramo, que para el proyecto HPP termina en el KM 0 Nueva Palmira, es típicamente de ultramar, con calados navegables garantizados hoy por la concesionaria Hidrovía S.A., de 34 pies más 2 pies de revancha. La navegación se realiza sin ningún inconveniente con Buques Panamax, Handy Size o menores, que pueden tardar de 30 a 36 hs desde Rada La Plata (donde paran para tomar Practico del Rio Paraná) hasta Rosario o San Lorenzo. (450 km)

También navegan Trenes de Barcazas sin restricciones pero lo hacen mayormente por el Rio Paraná Guazú, Bravo y Talavera hasta llegar a Nueva Palmira, último punto de navegación fluvial, ya que luego, en el Rio de la Plata, por sus condiciones de estuario y ambiente marítimo (oleaje), no pueden navegar.

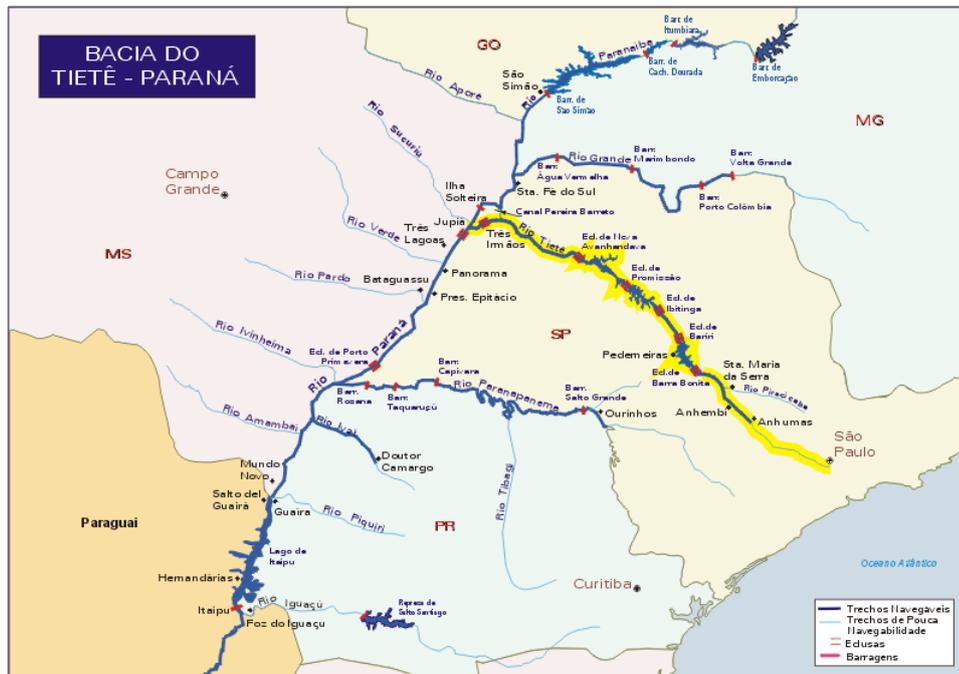
2.3.5.4 HIDROVÍA TIETÉ-PARANÁ

Si bien no constituye la denominada Hidrovía Paraguay Paraná, es la continuidad natural del “Alto Paraná” que fue cortada su navegación por la represa de Itaipú e integra la Cuenca del Plata, con lo que se considera interesante describirla.

La Hidrovía Tieté-Paraná es un medio de comunicación que une las zonas más importantes de Sudamérica desde el punto de vista económico, como son los Estados de San Pablo y Paraná en Brasil con todo el litoral argentino y Paraguay, con un área de influencia de 100 millones de hectáreas.

El Río Tieté cruza el Estado de San Pablo de este a oeste, y después de recorrer 1.200 km. desemboca en el río Paraná. Este último bordea los Estados de Goias, Minas Gerais, San Pablo, Mato Grosso do Sul, Paraná, y luego Paraguay y Argentina.

Figura 2.3.5.g Hidrovia Tieté Paraná



El aprovechamiento de los ríos Tieté y Paraná -en su trecho paulista- estuvo en concesión de la CESP -Compañía Energética de San Pablo- hasta hace muy pocos años. Creada en 1966, se había convertido en la mayor generadora de electricidad de Brasil, pero a través del proceso de privatización se fue desprendiendo de algunas usinas. Hacia 1998 tenía una capacidad instalada superior a los 9.500 MW, con 20 usinas. Hoy tiene 6 usinas hidroeléctricas en operación y una potencia instalada de 7.455 MW. De esas usinas, 3 están instaladas en el río Paraná, una próxima a la desembocadura del río Tieté y las otras en los ríos Paraibuna y Jaguarí

Para facilitar la navegación, que está obstaculizada por la represa de Ilha Solteira que no tiene esclusa, se construyó el Canal Pereira Barreto, el cual permite la navegación entre el río Paraná y el río Tieté, y bajar productos desde el Estado de Goias hasta la terminal intermodal de Pederneiras, en el río Tieté.

Las seis represas sobre el río Tieté estaban hasta hace muy poco administradas por la CESP, pero entre los años 1996 y 1999 fueron privatizadas a la Companhia de

Geracao de Energia Elétrica Tiete. Otra central, sobre el río Paranapanema, también pasó a una compañía con ese nombre.

Con la conclusión de los diques y sus esclusas sobre el río Paraná y el río Tieté comenzó el aprovechamiento comercial de esta Hidrovía. Al inaugurarse en 1991 el canal Pereira Barreto se permitió la extensión del Tieté en el norte del río Paraná, uniendo la navegación hasta Goias y el oeste del Estado de Minas Gerais. En 1998 se terminó la esclusa de Jupuí, que permite la conexión con la parte sur del río Paraná en territorio brasileño. En este tramo el múltiple uso de la represa de Porto Primavera permite la navegación de la Hidrovía con problemas menores. De esta manera se tienen 1.750 km. de vías navegables principales y 550 km. de vías secundarias.

El gobierno de San Pablo ha programado que la navegación se extienda a través del bajo río Piracicaba -afluente del Tieté-, llegando a la zona industrial más importante de este estado. Para lo cual se proyecta la ejecución hídrica de Santa María da Serra, que permitirá la navegación hasta el municipio de Piracicaba.

En territorio brasileño la Hidrovía es navegable en sus 2.300 km. de extensión con barcazas más pequeñas, gracias a la conclusión de las obras en la esclusa de Jupuí. La Hidrovía del río Tieté permite la navegación de embarcaciones de 2,5 metros de calado, totalizando 2.200 toneladas de carga por barcaza o 4.400 toneladas de carga para dos barcazas Tieté.

A nivel de información oficial (Fuente: DNIT- Brasil) por la Hidrovía Tietê-Paraná se transporta un total de más de 1 millón de toneladas de granos anuales, con una distancia media de 700 km. Si se computan cargas que requieren menores distancias como arena, cáscara y caña de azúcar, se observa un tráfico total de 2 millones de toneladas anuales.

La Represa Hidroeléctrica de Itaipú, que pertenece a un ente Brasileño-Paraguayo, tiene una potencia de 14.000 MW y no tiene esclusa. Nuestro país proponía la construcción de varias represas aguas abajo de Itaipú -cota 220-, como Libertad -cota 150-, San Ignacio I -cota 115- o San Ignacio II -cota 125-, y Apipé -cota 87-, cuyas construcciones no se llevaron a cabo, salvo la última mencionada -Yaciretá-Apipé-, con lo que la navegación quedó cortada.

La realización de esclusas en Itaipú permitiría salvar el salto de 120 metros.

En la actualidad, para poder trasponer las esclusas de Itaipú, es necesario hacer un “by pass” a través de las estaciones de transferencias en Hernandarias y Puerto Franco, por arriba y debajo de la represa; descargar/cargar barcazas y transitar 38 km. con camión cruzando el Puente Tancredo Neves.

2.3.5.5 HIDROVÍA DEL ALTO PARANÁ

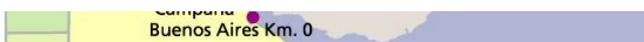


El río Paraná en territorio argentino es navegable hasta Puerto Iguazú ya que la esclusa de la represa hidroeléctrica de Yaciretá-Apipé -argentina-paraguaya- es operable. El tramo más complicado para la navegación comercial es el que va de la represa de Yaciretá hasta Confluencia, y en particular la zona comprendida entre Ituzaingó e Itá-Ibaté, debido a las bajas profundidades y el suelo rocoso.

2.3.5.6 HIDROVÍA PARAGUAY-PARANÁ.

En la Hidrovía Paraguay-Paraná,

Figura 2.3.5.h Progresivas Hidrovía Paraguay Paraná



pueden distinguirse, dos secciones

bien diferenciadas:

- Cáceres – Corumba, con 672 kms de ríos dentro del “Pantanal” de muy difícil navegación y con serias restricciones a obras y navegación por limitaciones ambientales.
- Corumba-Confluencia, 1532 km con calados dependiendo de la altura de aguas, que muchas veces es menor a 8 pies de calado, navegable por convoyes de barcazas de 1.000 a 2.000 toneladas cada una.
- Confluencia – Santa Fe, 820 km con 10 pies de calado, apto para barcazas con mayor capacidad de carga.

Tramo Cáceres – Confluencia

Este eje fluvial tiene diferencias muy marcadas. Los 700 Km. más septentrionales, entre Cáceres y Corumbá presentan las mayores dificultades. El río es allí meandranoso, angosto y muy poco profundo. Atraviesa en esta sección un Pantanal que constituye una reserva ecológica para la humanidad dado que regula el caudal de las aguas de ambos ríos. El pantanal funciona como una esponja y absorbe el exceso de agua en el Río Paraguay originado en la época de grandes lluvias, disminuyendo así el nivel de las inundaciones, ya que retrasa la llegada de la crecida de éste respecto de la del río Paraná. En línea recta la distancia es de sólo 300 kilómetros, siendo preciso utilizar barcazas de poco porte y planas, con el desarme de los convoyes en los numerosos meandros y pasos y continuas esperas por aguas altas.

El tramo desde Río Apa a Asunción configura el cuello de botella de la Hidrovía. En bajante la profundidad se reduce a 6 ó 7 pies y en los Km. 1.645, 1.940 y 2.048 aparecen afloramientos rocosos. Al ser una zona rocosa, no basta con dragar, sino que hay que remover materiales duros para alcanzar mayor profundidad.

Desde Asunción a la ciudad de Santa Fe es, en su mayor parte, navegable todo el año. Cuenta con 10 pies de profundidad, pero posee varios pasos críticos hasta Itá Purú.

Una vez que recibe al Bermejo, el lecho del Río Paraguay se caracteriza por su movilidad. Esta es producida por la importante descarga sólida suspendida del mencionado afluente y pérdida de competencia del canal colector.

El ciclo hidrológico del Río Paraguay presenta crecidas en otoño-invierno y bajantes en primavera-verano, con régimen laminar y de variaciones lentas. En dicha zona, la morfología del Río Paraguay presenta un aspecto meandranoso. El ancho medio del río en esta zona es de unos 0,6 km, pudiendo variar entre 0,3 y 1,4 km. El material del lecho está compuesto por arenas medianas a muy finas, menores que las del Paraná con un 5 a un 20% de limos y arcillas.

En correspondencia con la citada desembocadura del Bermejo en el Paraguay, se verifica en este último la existencia de un banco de arena. Si bien la concentración de arenas en suspensión en el Bermejo es muy reducida si se la compara con la de limos, constituye la mayor concentración de arena encontrada en cualquier estación del río Paraguay hacia aguas arriba.



El comportamiento de la carga sólida del Río Paraguay está vinculado íntimamente a la descarga que impone el Bermejo. Según un análisis realizado⁹ para el período comprendido entre 1993-1998, la carga sólida en suspensión del Paraguay para la sección “Puerto Pilcomayo” fue de 8.125.000 toneladas anuales. Luego de recibir al Bermejo dicho valor ascendió a unos 115.000.000 de toneladas.

Tramo Confluencia a Santa Fe- Km 1238 al 601)

Este tramo ha sido profundizado y señalado garantizando un calado navegable de 10 pies más 2 de revancha, durante los 365 días del año. El tramo denominado “Hidrovía de Santa Fe al Norte” se mantiene por cuenta del Estado Argentino en un plan de obras que se incluye en la renegociación del Contrato de Concesión de la empresa concesionaria del tramo desde Santa Fe al Océano, “Hidrovía S.A.”

La confluencia del Río Paraguay con el Río Paraná marca un cambio importante para las características hidrodinámicas, hidrosedimentológicas y morfogenéticas del Paraná.

El material del lecho está conformado por arena muy gruesa a fina, y las formas de fondo van desde ondas de arena a dunas y megaóndulas, cuyas longitudes llegan a superar los 120 m y las alturas de onda los 7 m.

Luego de la unión de los ríos, la profundidad es de alrededor de 10 pies. Particularmente en el lugar de la confluencia la profundidad incrementarse considerablemente.

El río continúa con rumbo dominante NNE-SSO. En todo este recorrido la margen izquierda es más elevada que la derecha, la cual es deprimida e inundable, desarrollándose allí la planicie aluvial cuyo ancho varía entre 10 y 40 km.

Mientras que el ancho del canal de navegación disminuye desde Corrientes hacia Rosario, la llanura de inundación aumenta desde 13 km hasta 56 km en la sección Rosario-Victoria.

⁹ Brea et al. 1999

Las barrancas de la margen izquierda, correspondiente a la provincia de Corrientes y norte de Entre Ríos, son altas, mientras que las de la margen derecha que corresponden al Chaco y norte de Santa Fe son bajas, anegadizas y se inundan con las crecientes, ensanchando la desembocadura de los riachos que desaguan en él.

Las aguas se infiltran a través de los terrenos poco compactos de la orilla santafecina y resurgen formando arroyos de dirección paralelas a la del río. La diferencia de alturas entre ambas márgenes se va invirtiendo paulatinamente al sur de la ciudad de Santa Fe, donde la costa entrerriana desciende y la santafecina se eleva en altas barrancas, como las que existen en San Lorenzo, Rosario, Villa Constitución, San Nicolás y San Pedro, y que continúan hasta su desembocadura en el Plata.

En la localidad de Diamante comienza el delta del Paraná, ocupando una superficie inundable de 14.000 km^2 . Esta área deltaica tiene un avance variable hacia el Océano Atlántico, mencionándose entre 60 y 100 metros por año según la zona y el período que se considere. Ello implica el dragado de $21.000.000 \text{ m}^3$ de sedimentos por año en el Paraná y canales de acceso en el Río de la Plata, para mantener la ruta de navegación en condiciones operables.

Desde el punto de vista hidrológico, puede distinguirse una época de crecida que corresponde al verano, con niveles hidrométricos máximos entre febrero y marzo, debido a la acumulación de lluvias estivales. La bajante se inicia a fines del otoño, con niveles máximos en agosto y septiembre -pudiéndose prolongar hasta noviembre-diciembre-.

En el Delta Medio y Superior, las islas son distintas, más planas y surcadas por madrejones, lagunas, albardones y médanos fijos, que tienen un sentido paralelo a los grandes cursos de agua. A partir de la ciudad de Diamante, en su tramo inferior, el Paraná conforma un delta vivo de 14.000 km^2 , originado por la deposición de sedimentos provenientes de toda la Cuencas del Paraná - Plata. La carga de sedimentos en suspensión sorprende por su magnitud: más de 100 millones de toneladas por año, que son, como ya se ha mencionado en su mayor parte aportadas por el Río Bermejo.

2.3.5.7 TRAZA FLUVIOMARÍTIMA: CIUDAD DE SANTA FE AL OCÉANO

Este eje fluvial profundo comprende una extensión aproximada de 700 Km. Y se distinguen dos tramos:

- **Ciudad de Santa Fe – Puerto Gral. San Martín-Timbúes:** con profundidades de 25 pies.
- **Puerto Gral. San Martín- Timbúes al océano:** con profundidades de 34 pies.

Luego de recorrer en toda su longitud un terreno de suave pendiente de aproximadamente 3 cm, las aguas se vuelcan al Río de la Plata a través de catorce bocas. Se destacan, de norte a sur:

- Río Paranacito
- Arroyo Martínez
- Arroyo de La Tinta
- Arroyo Brazo Largo
- Río Gutiérrez
- Río Paraná Bravo
- Río Sauce
- **Río Paraná Guazú**
- Río Barca Grande
- Río Paraná Miní
- **Río Paraná de las Palmas**
- Río Luján

La compleja red hídrica definida por el delta, está sometida a periódicas inundaciones, de mayor o menor magnitud, que tienen a veces graves consecuencias para la población pero que funcionan como reguladores naturales de la vida silvestre - transportando nutrientes, semillas, plantas y animales- y como agente modelador del paisaje. Las precipitaciones varían entre 1.600 y 2.000 mm distribuidos en todo el año.

2.3.5.8 PARANÁ DE LAS PALMAS – CANAL EMILIO MITRE

Entre el **Puerto San Martín y el Paraná de las Palmas**, el río se extiende 220 Km y las profundidades superan los 40 pies en el 90% de su extensión. En menos del 10% -17,6 Km- existen problemas para la navegación profunda. Estos determinantes corresponden a 9 pasos críticos: Los Ratones, Abajo las Hermanas, Las Hermanas, Tonelero, Isla Nueva, Abajo Yaguarón, Isla Paraguay y Alvear. En ellos, las profundidades naturales superan los 24 pies, salvo en dos pasos con un total de 4.000 metros y una profundidad de 20 pies.

A partir de Ibicuy, las islas son más altas y poseen forma de una palangana con las márgenes elevadas -los albardones- cubiertos de bosques, sólo alcanzados por las grandes y breves crecidas, y con un interior bajo, pantanoso, con aguas estancadas, ocupado mayormente por el pajonal.

El **Paraná de las Palmas**, con sus 120 Km. une el Río Paraná con el Río de la Plata - Canal Emilio Mitre. En general la profundidad supera los 50 pies requiriendo escaso dragado en no más de 3.000 metros.

Ya en el Río de la Plata, nos encontramos con el Canal Emilio Mitre, que nace en el canal de Acceso al puerto de Buenos Aires y se vincula con el Paraná de las Palmas. El dragado, la defensa de taludes, la rectificación de curso y el encauzamiento en la zona del Delta del Canal Emilio Mitre se efectuó a comienzos de la década del '70 para la navegación con 30 pies entre el kilómetro 12 del canal de Acceso y el comienzo del Paraná de las Palmas a la altura del kilómetro 54,6. La falta de dragado en la década siguiente disminuyó en varios pies la profundidad, creándose un cuello de botella para la navegación ultramarina. En especial, la crecida extraordinaria de 1983 provocó un serio problema, de manera que se pensó en utilizar en forma permanente el canal Martín García para el acceso al Paraná. Este canal -entre la isla y la costa uruguaya-, es de fondo rocoso, limitando su profundidad a sólo 24 pies, salvo costosas voladuras en tramos del Canal del Infierno y La Barra de San Pedro.

El concesionamiento del dragado y señalización que tuvo lugar a mediados de la década de los '90 mejoró notablemente la navegación del Canal Emilio Mitre cuya profundidad actual alcanza los 34 pies.

2.3.5.9 PARANÁ GUAZÚ – BRAVO-TALAVERA- CANAL MARTÍN GARCÍA

Para la utilización del canal Martín García fue precisa la rectificación de su traza, utilizándose el antiguo Canal de Buenos Aires que pasa al oeste de la isla, y por donde el río busca naturalmente su escurrimiento.

El dragado, señalización y mantenimiento de este canal es supervisado por la Comisión Administradora del Río de la Plata (CARP) que integran la Argentina y el Uruguay.

A comienzos de 1999, después de dos años de trabajo, quedó inaugurado el Canal Martín García con 32 pies de calado, que permite una alternativa para la salida oceánica del Paraná, utilizando el brazo del Paraná Guazú. Este canal permite un alivio de tráfico de los grandes barcos, sobre todo en épocas de cosecha. La ventaja del Paraná Guazú, además de su profundidad natural, es que evita las curvas pronunciadas del Paraná de las Palmas. El canal está diseñado para buques tipo Panamax de hasta 245 metros de eslora y 32 metros de manga.

Figura 2.3.5.i Bravo Talavera - Canal Martín García



2.3.5.10 DROVIA DEL RÍO URUGUAY

Figura 2.3.5.j RÍO URUGUAY BAJO MEDIO



Se presentan a continuación datos e informaciones acerca de la infraestructura física y logística vinculada con la conectividad a los puertos; la navegabilidad etc. Por otro lado, se presentan los principales aspectos medioambientales y sociales del Río Uruguay.

DESCRIPCION DEL ESTADO ACTUAL DEL RÍO URUGUAY

Se resumen en este capítulo las principales características del Río Uruguay en la actualidad.

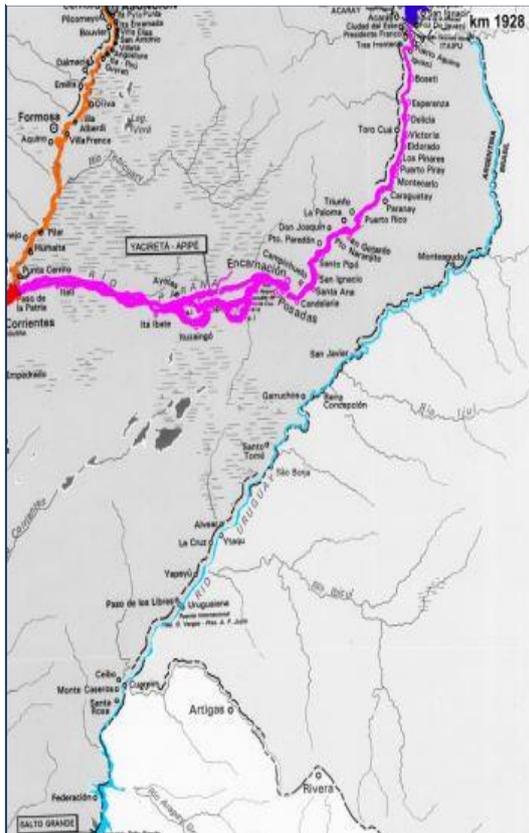
Se consideraron cuatro tramos principales del río, de acuerdo a las posibilidades de navegación:

- Tramo A : Nueva Palmira – Paysandú
- Tramo B: Paysandú/ Colón – Salto/ Concordia

- Tramo C: Salto/ Concordia - Represa de Salto Grande
- Tramo D: Aguas Arriba de la Represa de Salto Grande

Del análisis técnico de los diferentes tramos y de las distintas disciplinas intervinientes,

Figura 2.3.5.k ALTO RÍO URUGUAY



los profesionales y técnicos consideraron la necesidad de realizar una subdivisión de los cuatro tramos principales, quedando así conformados diez subtramos:

- Tramo A : Nueva Palmira – Paysandú
 - Subtramo A1 - Nueva Palmira => Fray Bentos Desarrollo Regional y Mejora de la Navegabilidad del Río Uruguay
 - Subtramo A2 - Fray Bentos => Concepción del Uruguay
 - Subtramo A3 - Concepción del Uruguay => Paysandú
- Tramo B : Paysandú – Salto/Concordia
 - Subtramo B1 – Paysandú/ Colón => Nueva Escocia
 - Subtramo B2 - Nueva Escocia => Salto/Concordia
- Tramo C : Salto/Concordia - Represa de Salto Grande
 - Subtramo C1 - Salto/Concordia => Embalse
- Tramo D : Aguas Arriba de la Represa de Salto Grande
 - Subtramo D1 - Embalse => Monte Caseros
 - Subtramo D2 - Monte Casero => Uruguayana
 - Subtramo D3 - Uruguayana => Butuhí (km 710)
 - Subtramo D4 - Butuhí (km 710) => Santo Tomé

Calados Navegables Actuales

Figura 2.3.5.I Calados Navegables río Uruguay

		PK	Observaciones	Bote tipo	Estado Actual				
					Confiabledad (%)	Calado	Revancha	Profundidad	Prof al 0
A1	Nueva Palmira => Fray Bentos	de 5 a 90	dragados esporádicos (mantenimiento irregular)	panamax	80	19	2	21	18
A2	Fray Bentos => Concepción	de 90 a 183		panamax	80	19	2	21	17
A3	Concepción => Paysandú	de 183 a 200		barcazas y buques	80	10	2	12	8
B1	Paysandú => Nueva Escocia	de 200 a 292	estado natural	buque piedras	80	7	2	9	4
B2	Nueva Escocia => Salto Concordia	de 292 a 335	estado natural	buque piedras	80	7	2	9	4
C1	Salto Concordia => Embalse	de 335 a 349	no se navega comercialmente	deportivo					
D1	Embalse => Monte Casero	de 349 a 490	no se navega comercialmente	deportivo					
D2	Monte Casero => Uruguayana	de 490 a 580	no se navega comercialmente	deportivo					
D3	Uruguayana => Butuhi	de 580 a 710	no se navega comercialmente	deportivo					
D4	Butuhi => Santo Tome	de 710 a 770	no se navega comercialmente	deportivo					

Datos Hidrológicos Principales

La sub cuenca, que va del Río Uruguay hasta Salto Grande está localizada entre los 26° y 32° de latitud sur y entre los 49° y 58° de longitud oeste, tiene un área de aporte de 244.000 km², de los cuales 60% pertenecen a la República Federativa del Brasil y el resto a la República Argentina y a la República Oriental del Uruguay. La región ubicada al Norte de Salto Grande corresponde a la región subtropical templada. A efectos de su caracterización, la cuenca aguas arriba de Salto Grande puede ser subdividida en tres subcuencas:

Cuenca Alta

Comprende el tramo entre las nacientes hasta El Soberbio, provincia de Misiones (Argentina). Tiene una superficie de 99.521 km² y una precipitación media de 1.854

mm anuales. Se caracteriza por tener pendientes muy elevadas, generando hidrogramas de crecidas rápidos, con altos caudales de pico y poco flujo base. El traslado de las ondas originadas en este sector de la cuenca demora, dependiendo del caudal entre 7 y 11 días, en llegar al embalse. En esta sub cuenca se han construido tres embalses de magnitud para generación de energía: Machadinho, Itá y Passo Fundo.

Cuenca Media

Comprende la sub-cuenca correspondiente al tramo del Río Uruguay que limita a Brasil y Argentina, teniendo como límite sur la ciudad de Paso de los Libres. Tiene un área de 97.214 km² y una precipitación media de 1.552 mm. En esta zona el relieve se suaviza gradualmente hacia el sur, apareciendo suelos de mayor desarrollo y permeabilidad. Los hidrogramas generados son, en consecuencia, muy extendidos con bajo caudal de pico y gran tiempo de base.

Cuenca Inmediata

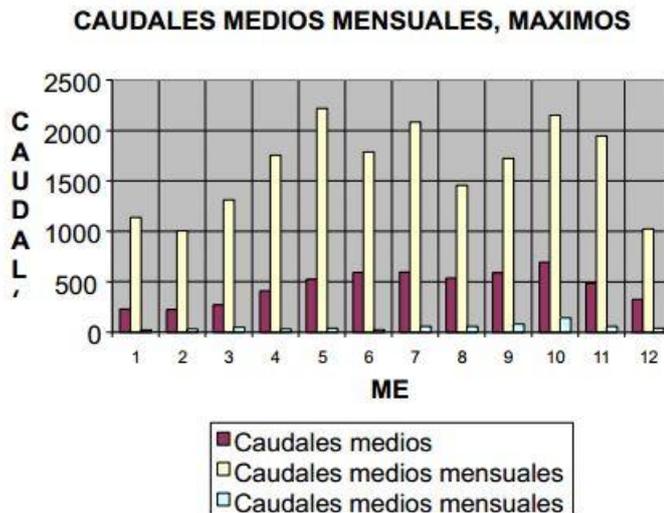
Se ha denominado de esta manera a la sub cuenca, entre Paso de los Libres y la represa de Salto Grande. Se trata de una superficie de 47.235 km², con una precipitación media del orden de los 1.240 mm. Se caracteriza por tener un relieve ondulado con pendientes medias del orden de 1,5 por mil. Predomina un suelo de muy baja permeabilidad determinado por una roca madre basáltica, muy frecuentemente aflorante. Estas propiedades, más las frecuentes tormentas frontales de alta intensidad y duración en la región, le dan a la Cuenca Inmediata un potencial hidrológico elevado, donde se destacan los elevados coeficientes de escorrentía y los bajos tiempos de concentración, que varían entre unas pocas horas y 48 horas.

Régimen hidrológico en Salto Grande

El Río Uruguay tiene una serie histórica de caudales en el puerto de Concordia, iniciada en el año 1898. Esta serie fue base de los estudios que justificaron técnica y económicamente la construcción de Salto Grande. Del análisis de la serie se observa un régimen de caudales muy irregular. El Río Uruguay tiene un caudal medio histórico de 4.563 m³/seg. Si se analiza la figura 2.3.1.2.a, en la distribución media anual se podrá observar que, el período “rico” va desde mayo a noviembre, mientras que el “pobre” comprende los meses de diciembre a abril. Si se analizan conjuntamente las figuras 7.a y 7.b, resalta claramente la irregularidad del río, tanto considerando un

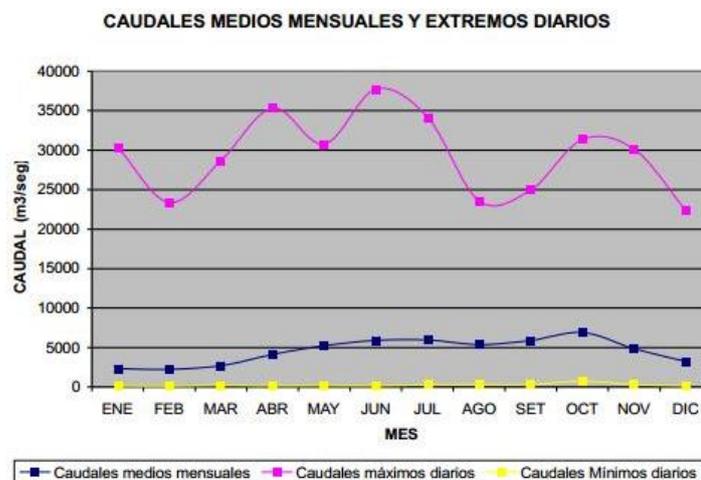
paso de tiempo mensual como a nivel diario. Si analizamos sólo los extremos diarios, observamos que el caudal mínimo se produjo en el año 1945 (109 m³/seg.) y el máximo en el año 1992 (37.714 m³/seg).

Figura 2.3.5.m Caudales Medios Mensuales



El espejo de agua de Salto Grande, a la cota nominal de operación de 35.00 m, cubre una superficie de 780 km²., tiene una longitud de 140 Km y un volumen total de 5.500 Hm³. Si definimos el coeficiente de regulación, como el cociente entre el volumen útil del embalse (3.000 Hm³) y el volumen total anual aportado por el río en un año medio, se tiene para Salto Grande un valor del 2,1 %.

Figura 2.3.5.n Caudales medios mensuales y Extremos diarios

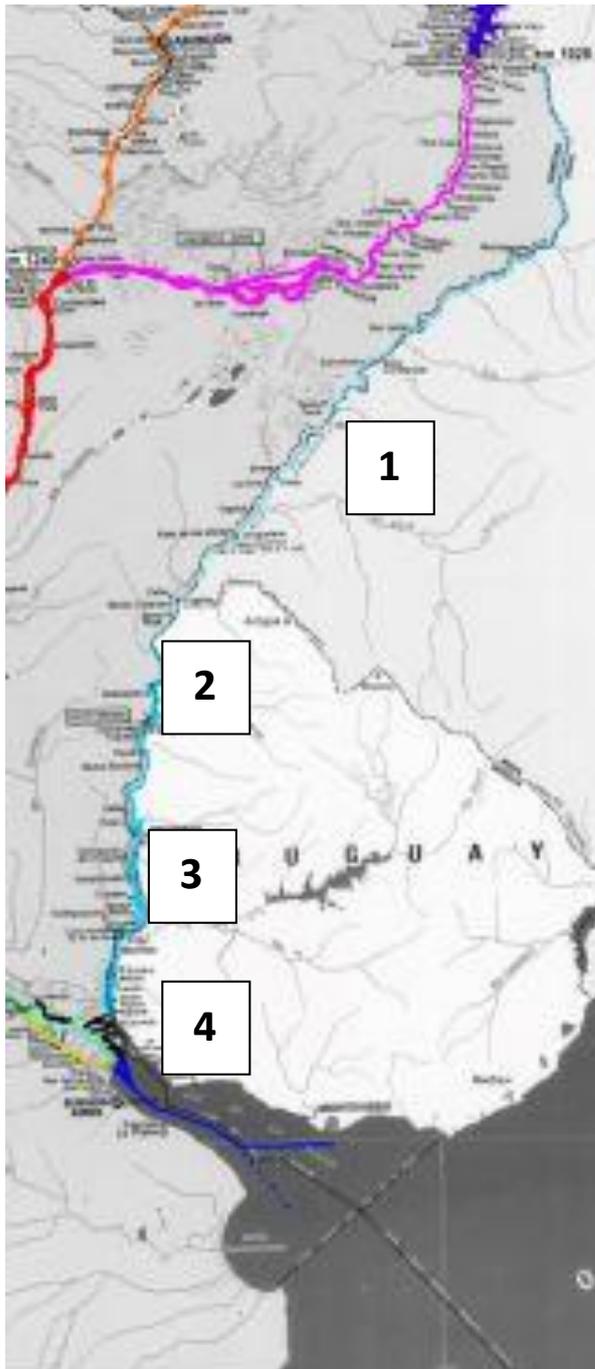


2.3.5.11 INFRAESTRUCTURAS Y CONECTIVIDAD

Descripción tramos de Hidrovía y su navegación actual (Sistemas de transporte, por tramos, etc.)

2.3.5.12 SITUACIÓN DE LA NAVEGACIÓN ACTUAL

Figura 2.3.5.o Hidrovía del río Uruguay



1. **Alto Uruguay – Tramo 1:** Desde la represa de Salto Grande hasta aproximadamente el km 1000, el río es navegable dependiendo del régimen (sobre todo en época de crecientes).

2. **Alto Uruguay - Tramo 2:** Desde Salto Grande a Paysandú del Uruguay, el Río se caracteriza por su navegación fluvial, con barcazas y/o con buques feeder de 8 a 12 pies de calado, dependiendo de las condiciones del río.

3. **Medio y Bajo Uruguay:** de Paysandú a Concepción del Uruguay el nuevo proyecto de dragado está profundizando hasta 17 pies más 2 pies de revancha y ancho de solera del canal 80 m. Desde Concepción del Uruguay a Nueva Palmira se tomó el diseño de un buque Panamax, pero con 23 pies de calado más 2 pies de revancha. La excepción a este diseño es Nueva Palmira que cuenta hoy con 32 pies, en vez de los 34 pies que cuenta el resto de la vía navegable.

4. **Nueva Palmira al Océano:** Hidrovía Fluvio Marítima Tramo 2: De Timbues a Océano: 34 pies más dos de revancha, garantizados. Desde Timbues Km 456,

Figura 2.3.5.p Puertos y Progresivas del Río Uruguay

	Puerto	KM Rio Uruguay	Margen Up River	Pais
Bajo Uruguay	Conchillas	50	MD	Uruguay
	Carmelo	63	MD	Uruguay
	Nueva Palmira	140	MD	Uruguay
	Aldao	183	MD	Uruguay
	Landa	201	MD	Uruguay
	Basilio	202	MD	Uruguay
	Soriano	206	MD	Uruguay
	Fray Bentos	234	MD	Uruguay
	Unzue	244	MI	Argentina
	Galeguaychu	250	MI	Argentina
	Nuevo Berlin	255	MI	Argentina
	Cupalen	277	MI	Argentina
	Campichuelo	296	MI	Argentina
	Concepcion del Uruguay	325	MI	Argentina
Medio Uruguay	Paysandu	347	MD	Uruguay
	Colon	355	MI	Argentina
	Liebig	363	MI	Argentina
	Nueva Escocia	434	MI	Argentina
	Terua	447	MI	Argentina
	Yuquerí	465	MI	Argentina
	Concordia	468	MI	Argentina
Salto	471	MD	Uruguay	
Alto Uruguay	Federación	520	MI	Argentina
	Santa Rosa	620	MI	Argentina
	Monte Caseros	629	MI	Argentina
	Ceibo	635	MI	Argentina
	Cuare	635	MD	Brasil
	Paso de los Libres	722	MI	Argentina
	Uruguayana	722	MD	Brasil
	Yapeyú	763	MI	Argentina
	La Cruz	803	MI	Argentina
	Itaquy	803	MD	Brasil
	Alvear	815	MI	Argentina
	Sao Borja	910	MD	Brasil
	Santo Tomé	911	MI	Argentina
	Garruchos	1008	MI	Argentina
	Barra Concepción	1019	MD	Brasil
San Javier	1099	MD	Brasil	
Monteagudo	1249	MD	Brasil	

Canal Martín García, la salida de la HRU al Océano

La salida más directa de la HRU al océano es, en primer lugar, el canal Martín García, luego Farallón y, finalmente, mediante el Canal de Acceso, se entra sistema de canales que termina con el canal Punta Indio para salir a Zona Alfa, con una profundidad natural en el océano de 15 metros.

Para la utilización del canal Martín García fue precisa la rectificación de su traza, utilizándose el antiguo Canal de Buenos Aires que pasa al oeste de la isla y por donde el río busca naturalmente su escurrimiento. El dragado, señalización y mantenimiento de este canal es supervisado por la Comisión Administradora del Río de la Plata (CARP), integrada por Argentina y Uruguay.

La salida de buques cargados desde Nueva Palmira está actualmente perjudicada, pues, para no perder 2 o 3 pies de carga, la mayoría de los buques salen por el Paraná Guazú hasta el Canal Mitre del Río de la Plata (Trazado Rojo en Figura 2.4.2.2), camino más largo que la salida directa (en verde) por el Canal Martín García y Canal Farallón. Este perjuicio se ha calculado entre 3,85 7 9,63 U\$S/ton de extra-costo por buque y para la totalidad de la soja que se exporta desde Nueva Palmira.

Figura 2.3.5.q Salida al Océano de la HRU





2.4 ESTUDIO DE MERCADO ACTUAL Y POTENCIAL

En este apartado se pasa a describir la situación del mercado actual y potencial de servicios a las cargas, logísticos y portuarios de la Provincia de Entre Ríos, partiendo de una breve introducción de la situación macroeconómica para poner en contexto los análisis.

2.4.1 Análisis Macroeconómico General Provincial

Este apartado tiene por objetivo recorrer algunos de los principales indicadores de la Provincia de Entre Ríos, con miras a caracterizar brevemente su situación socio-económica reciente.

Según los últimos datos disponibles, el nivel de actividad de la economía entrerriana tuvo una evolución creciente entre 2016 y 2018, donde el Valor Agregado Bruto (VAB) provincial a precios básicos se ubicó en: \$167.161 millones (2016), \$215.194 millones (2017) y \$291.917 millones (2018) (Dirección general de Estadística y Censos de Entre Ríos, 2021).

Si consideramos la composición del VAB provincial según se trate de actividad primaria, secundaria o terciaria, en 2014 sus guarismos eran del 19,6%, 19,7% y 60,8%, respectivamente, mientras que el total nacional para el mismo año corresponde a 12,4%, 24,5% y 63,1%, respectivamente (Informes Productivos Provinciales, 2018). En este sentido, si bien la actividad terciaria es importante en Entre Ríos -en una proporción similar al total nacional-, la actividad primaria refleja su importancia relativa en esta provincia.

En esta dirección, es posible identificar en la economía entrerriana, la importancia relativa del sector agropecuario, dado el peso de los cereales, oleaginosas y actividad ganadera. De acuerdo con datos del Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Nación, dentro del grupo de los cereales, los más importantes en Entre Ríos son arroz, trigo y avena. Para la campaña 2019/2020, se destaca la producción de trigo con más de 1,3 millones de toneladas producidas y más de 474 mil hectáreas cosechadas (DGEYC, 2020).

En el caso de las oleaginosas, sólo se cuenta con información respecto al girasol y al lino; y, en lo que respecta a la producción ganadera, la faena de aves alcanzó en junio de 2020 a más de 32.475.100 ejemplares. El ganado vacuno, ovino y el porcino en

junio de 2020 alcanzaron un total de 82.191, 136 y 60.080 cabezas, respectivamente (DGEYC, 2020).

En relación a la actividad industrial, sus principales expresiones se vinculan con el ámbito agropecuario, a partir del desarrollo de molineras (de soja, arroz y trigo pan) y la producción de aceites y expellers de soja (DGEYC, 2020).

La actividad de construcción puede medirse en la evolución de los permisos de construcción y el consumo de cemento. Tanto en el caso de las construcciones nuevas como en las ampliaciones, la superficie construida en metros cuadrados cayó fuertemente durante el primer semestre de 2020¹⁰, si se lo compara con el desempeño alcanzado durante el 2019. Del mismo modo, el consumo de cemento en bolsa y a granel registraron una caída acumulada en el primer semestre de 2020, respecto al mismo periodo en 2019, del 5% y del 41,1% respectivamente (DGEYC, 2020).

En relación a las exportaciones de Entre Ríos, para el año 2017, representaron U\$S 1.134,1 millones, ocupando el octavo lugar en el ranking de exportaciones por provincia, representando el 1,9% de las exportaciones nacionales. Sus principales mercados de destino son: China (18%), Brasil (13%), y Chile y Unión Europea en una misma proporción (7%) (Informes Productivos Provinciales, 2018). En el año 2018, la contribución del comercio exterior entrerriano al total nacional se mantuvo en la misma proporción, con un nivel de exportaciones de U\$S 1.159 millones (CEER, 2018).

Tabla 2.4.1.a Valor Agregado Bruto Provincial y Nacional por rama de actividad económica a precios básicos. Valores anuales a precios corrientes (millones de U\$S)

	Descripción	2016			2017 (*)			2018 (*)		
		ER	N	ER/N	ER	N	ER/N	ER	N	ER/N
VAB	VALOR AGREGADO BRUTO PROVINCIAL A PRECIOS BÁSICOS	11.821,2	491.339,4	2,4%	13.352,3	558.018,5	2,4%	11.001,5	461.925,1	2,4%
	SECTORES PRODUCTORES DE BIENES	3.853,0	164.778,9	2,3%	4.587,3	178.680,8	2,6%	3.931,4	155.408,8	2,5%

¹⁰ Cabe considerar que, debido a la Pandemia por el COVID-19, el gobierno nacional, a través del Decreto N 297/2020 estableció el Aislamiento Social, Preventivo y Obligatorio (ASPO), lo cual afectó fuertemente el funcionamiento de las actividades económicas a nivel nacional y provincial.



	Descripción	2016			2017 (*)			2018 (*)		
		ER	N	ER/N	ER	N	ER/N	ER	N	ER/N
A	AGRICULTURA ,GANADERIA,CAZA Y SILVICULTURA	1.956,8	34.896,8	5,6%	2.414,0	32.898,2	7,3%	2.039,1	26.966,7	7,6%
B	PESCA	2,6	1.555,0	0,2%	3,4	1.706,0	0,2%	2,3	2.061,9	0,1%
C	EXPLOTACION DE MINAS Y CANTERAS	50,2	18.720,8	0,3%	56,3	19.497,3	0,3%	41,7	21.036,5	0,2%
D	INDUSTRIAS MANUFACTURERAS	1.294,0	78.483,3	1,6%	1.441,3	84.897,5	1,7%	1.272,9	70.023,7	1,8%
E	SUMINISTRO DE ELECTRICIDAD , GAS y AGUA	179,6	8.818,3	2,0%	235,8	11.434,3	2,1%	229,7	13.295,6	1,7%
F	CONSTRUCCION	369,8	22.304,7	1,7%	436,5	28.247,5	1,5%	345,6	22.024,3	1,6%

Referencias:

ER = Entre Ríos; N = Nacional; * Dato provisorio

- **Nota:** Tipo de cambio correspondiente al promedio del mes de junio de cada año.
- **Fuente:** Dirección general de Estadística y Censos de Entre Ríos, INDEC, BCRA.
- **Referencias:**
- CEER (2018) Informe de exportaciones de Entre Ríos. Consejo Empresario de Entre Ríos.

DGEYC (2020) Informe de coyuntura económica de la Provincia de Entre Ríos. Primer Semestre 2020. Año 5, N 1. Dirección General de Estadística y Censos, Ministerio de Economía, Hacienda y Finanzas, Gobierno de Entre Ríos.

Dirección general de Estadística y Censos de Entre Ríos (2021). Informes técnicos. PBG. Disponible en: <https://www.entrerios.gov.ar/dgec/pbg/>. Fecha de consulta: 21/06/2021.

Informes Productivos Provinciales (2018) Entre Ríos. Año 3, N 22. Ministerio de Hacienda, Presidencia de la Nación.

2.4.2 ENTREVISTAS ACTORES CLAVES

Con el objetivo de registrar aportes de opinión experta y de actores institucionales clave en el Sistema, se realizaron entrevistas que sumaron información y miradas valiosas a las tareas del diagnóstico de la situación actual.

El perfil de los entrevistados incluyó funcionarios de alto nivel del Gobierno Provincial, autoridades de los entes portuarios, otros actores relacionados con la Comunidad Portuaria y Logística de la Provincia y de Argentina, tanto del Sector Público como del Sector Privado.

Este informe refleja opiniones, propuestas y contribuciones a través de un cuestionario auto administrado que indagó sobre diversas dimensiones directamente relacionadas con desarrollo del sistema portuario y logístico de la Provincia de Entre Ríos. (En Anexo 1 puede verse el Cuestionario Aplicado).

Asimismo, se reflejan los aportes obtenidos en entrevistas en profundidad.

- Respuestas a cuestionarios auto administrados: 7
- Entrevistas realizadas: 15 (Ver 2.1.3 OTROS DATOS SURGIDOS DE ENCUESTAS)

2.4.2.1 ASPECTOS GENERALES – FUNCIONALES – MODELO DE GESTIÓN PORTUARIA

El Marco Legal Provincial está conformado por la Ley N° 8900, luego modificada por Ley N°8911(Art. 1 Convenio de Transferencia de Puertos de la Nación a la Provincia y creación del Instituto Portuario Provincial), y la ley N°9750 que establece nuevas competencias y articulaciones institucionales dentro del sistema portuario de la Provincia. La primera ley crea el Instituto Portuario Provincial y tres Entes Autárquicos: Puerto Concepción del Uruguay, Puerto Diamante y Puerto Ibicuy, sistema que continúa vigente con las modificaciones antes señaladas.

Pregunta: 1.1. ¿Usted considera que habría que hacer actualizaciones o cambios en esta legislación o en el modelo de gestión portuaria actual?

Respuestas: No: 5 Sí: 2

Si respondió afirmativamente en la pregunta anterior ¿Cuáles cambios? ¿Por Qué?

Diversas sugerencias

- Se debería mejorar para evitar “antigüedades “ y que logren cumplir plenamente los objetivos. No debe modificarse la Ley, pero sí debería darse más autonomía a las decisiones del órgano mandatario que es el Consejo Directivo donde se encuentran representadas las partes involucradas directamente, las ejecutivas, Presidentes de los Entes Portuarios, y la representación que tienen ambas Cámaras del Poder Legislativo. También, indirectamente representados los privados (a través de los anteriormente mencionados).



- La normativa debería posibilitar o habilitar la creación de nuevas unidades portuarias con mayor amplitud.
- Debe establecer un organismo como Concejo Intermodal de Transporte o estructura equivalente para posibilitar una mejor y más fluida la articulación entre todas las áreas que componen el transporte en todas sus facetas (tren, transporte terrestre de cargas, aéreo, fluvial).
- Desarrollar mejor la autarquía
- La Ley N° 9750 es superadora de su antecesora la 8900, habiendo dispuesto un “Sistema” que interrelaciona 4 Entes Autárquicos estatales que administran las terminales portuarias públicas, todos bajo la órbita de un Ente Descentralizado del Poder Ejecutivo (IPPER) que aúna las políticas portuarias provinciales dadas desde el Poder Ejecutivo tanto comerciales, de tarifas, y toda otra decisión que hagan a un funcionamiento armónico del sistema.
- Entes Portuarios donde se encuentran representados a través de las Cámaras de Exportadores y Servicios del Sector Privado.
- La Ley N° 9750 no ha sido aplicada en la totalidad de sus posibilidades a causa de los vaivenes de las políticas económicas que hacen muy difícil la aplicación de políticas de mediano y largo plazo.

1.2 ¿Cuál es su opinión sobre cómo ha sido el desempeño del Instituto Portuario Provincial (IPPER)? ¿Por qué?

Respuestas: Bueno 2 Aceptable 1 Regular 2 Malo 1

Aspectos positivos y destacables de la gestión del IPPER

- Desarrollo de la complementariedad tanto con países vecinos como con otros puertos y tipos de transporte.
- La vuelta del FF CC Urquiza a partir del contrato que gestionara el Ente de Puerto Ibicuy con privados para transportar rollizos de madera.



- La creación del Comité de Hidrovía del Río Uruguay que culminó con el dragado del río a 25" en el Puerto de Concepción del Uruguay con un mantenimiento de cuatro años.
- Planteó una jerarquización vertical donde las decisiones de los Entes eran puestas a consideración de la máxima autoridad portuaria provincial (IPPER), y de esta manera se definían políticas portuarias por consenso.
- El IPPER tuvo preponderancia y era el referente provincial de la toma de decisiones y posturas a nivel portuario ante organismos nacionales y/o otros puertos de la región.

Obras realizadas (programas nacionales, recursos de los propios Entes y/o con recursos provinciales)

- La realización de dos muelles en Concepción del Uruguay.
- La reparación del Muelle Provincial Nº 7 de Diamante.
- El acceso terrestre de tránsito pesado del Puerto de Concepción del Uruguay.
- Reparación del Muelle Continental del Puerto Ibicuy.
- Reparación y habilitación del Muelle de Puerto Márquez en La Paz.
- Distintos dragados de apertura y mantenimiento en los accesos portuarios de los puertos públicos.

Aspectos negativos y a mejorar en la gestión del IPPER

- Sería conveniente modernizar al IPPER y que adquiera un perfil más comercial
- Accionar poco efectivo por una falta de unidad en las posturas de política portuaria provincial que se debería canalizar a través de la autoridad de aplicación de la Ley de Puertos.
- Existe falta de información, falta de medición de los impactos de las políticas en cuanto a la matriz productiva, y las decisiones se han tomado con escasos análisis o estudios de conocimiento público (incluso para áreas de gobierno).

- El desarrollo del sistema portuario en Entre Ríos ha sido mínimo en comparación al generado en otras provincias vecinas que acaparan incluso la producción entrerriana.
- En la actualidad las decisiones de política portuaria provincial se presentan de forma dispersa, por lo cual la actuación del IPPER puede parecer en muchos casos errática y contradictoria con respecto a otros estamentos del Estado, pero esto no se puede atribuir a una deficiente normativa.
- El IPPER no provee soluciones.
- No se realiza una adecuada promoción de los puertos entrerrianos y los puertos están en una posición que pretende ser dominante frente a los Entes que solo ayuda a trabar y ralentizar las gestiones y las actividades.
- En opinión de algunas personas consultadas no debería existir el IPPER; los entes podrían ser monitoreados por una dirección en el Ministerio de la Producción, señalando que los Entes tienen que rendir cuenta de sus actos administrativos ante el Tribunal de Cuentas de la Provincia.
- Reportamos a Vías Navegables de Nación y jamás nos solicitan información desde Provincia

Propuestas

- Profesionalización del Instituto.
- Diseño de un Plan Director a 30 años, con objetivos a corto, mediano y largo plazo, con planes de acciones para lograr los objetivos propuestos, con momentos en el tiempo, para verificar y/o corregir, donde se permita trazar una política portuaria provincial transversal a los momentos políticos de la misma y que perdure en el tiempo, más allá de las personas involucradas.

1.3 ¿Cuál es su opinión sobre el funcionamiento de los Entes Portuarios Públicos en General? ¿Por qué?

Respuestas: Bueno 4 Regular 3 *¿Por qué?*

- Deberían existir planes que se cumplan. Se han realizado estudios de manera esporádica, pero no existe una política que se ejecute en el largo plazo.
- Deberían funcionar más en línea con otros organismos como ser la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables, AGP y otras dependencias como ser PNA y Aduana. Este comentario se enfoca a cuestiones normativas que muchas veces se tornan burocráticas y desactualizadas generando recursos y tiempos excesivos.
- La cuestión es que no importa si es un Ente Público, sino que éste funcione y brinde adecuados servicios, genere posibilidades de trabajo y sea una salida de la producción, como a su vez un puerto de entrada para otros productos.

Desempeño - Facultades – Composición del Ente

- El desempeño de los Entes Autárquicos Portuarios no puede responderse en general dado las diferentes características de cada caso.
- Desarrollar competitivamente al ENTE, de acuerdo con las características y ubicación de cada uno la actividad y captar cargas para un desarrollo sustentable y eficiente de acuerdo con sus características.
- Los Entes cuentan con las facultades legales para el desarrollo de una administración ágil, eficaz y necesariamente transparente.
- Composición de su Consejo de Administración: 2(dos) integrantes de la comunidad como lo son el representante de la Cámara de prestadores de servicios portuarios locales y el representante de los usuarios o exportadores de la terminal portuaria pública. Es decir, hay una participación ciudadana que constantemente está presente en la toma de decisiones de la administración como garante de que el erario público sea bien invertido, de manera que la terminal se transforme en una fuente de desarrollo genuino para la región y principalmente en una posibilidad de logística más económica y accesible para el productor local, y de esta manera favorecer a las economías regionales.

Ciudad - Puerto

- Por último y respecto a los Entes se puede mencionar que la representación del municipio donde se asienta el puerto es una normativa de avanzada para época

de sanción de la Ley 9750, ya que asegura el manejo de cualquier inconveniente que la interrelación ciudad-puerto genera en el lugar.

Específico para Puerto Ibicuy

- Es un puerto "público" y funciona perfectamente.
- Cuenta con el otorgamiento de un permiso de uso a una empresa que ya está poniendo en valor el muelle Isla (muelle que estuvo involucrado en un acto de corrupción) y que nunca se terminó y hoy estamos en ese camino, y como dije antes dimos un permiso de uso sin exclusividad y obviamente la empresa tiene que invertir cerca de 30 millones de dólares en el término de 10 años (en caso de que no cumpla podemos cancelarles el contrato sin ningún problema)
- Estamos trabajando con una empresa de intereses uruguayos y otra Argentina las cuales se dedican a la exportación de rollizos de pino de manera individualmente.

Específico para Ente Portuario Concepción del Uruguay

- Modelo de gestión que queremos ("Landlord")
- Desarrollar un esquema logístico, junto con IPPER, y de cargas, donde apuntemos básicamente a profesionalizar la dirigencia portuaria. Básicamente, quienes toman decisiones a diversos niveles, y a los trabajadores que responden.
- Desarrollar un tipo de gestión acorde a los momentos portuarios que se vive, y además, a reforzar las infraestructuras necesarias para que el operador privado pueda considerar atractivo desarrollarse en este puerto.

1.4 Mencione los principales problemas de gestión de las infraestructuras en la Provincia.

Falta de Coordinación entre Políticas Nacionales y Provinciales

- Cambios de gestión: Uno de los mayores problemas que enfrentamos es que cada 2 o 4 años se producen momentos políticos importantes (elecciones), y esto conlleva al cambio de las personas que dirigen y toman decisiones. No se ha podido ver claramente el objetivo trazado a nivel nacional sobre todo, uno que perdure en el tiempo, y que plantee reglas claras tanto para los públicos como los privados. • La

relación entre ambas políticas varía en el tiempo y conforme a los vaivenes de la economía y la política.

Aspectos destacables (en los primeros años de funcionamiento de la Ley 9750) el IPPER realizó:

- Articulaciones adecuadas con programas nacionales de la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables, como por ejemplo el “Programa de Modernización Portuaria” llevando a cabo reparaciones y construcción de muelles nuevos en la infraestructura transferida de la Nación a la Provincia.
- También se gestionaron y se llevaron adelante convenios con la Dirección Nacional de Puertos para el Dragado del acceso al Canal del Puerto Diamante, y Concepción del Uruguay, funcionando correctamente ambos convenios.

Falta de Coordinación de políticas provinciales en Puertos, y/o camiones y/o ferrocarriles.

Negativo

- Cambios de gestión y de las personas a cargo que dirigen y toman decisiones.
- Mala coordinación de políticas provinciales entre los puertos debido a la falta de unidad en las gestiones y objetivos planteados.
- Falta de políticas nacionales de largo plazo con reglas claras tanto para los representantes de los sectores públicos como los privados.

Positivo

- Actualmente se puede ver una clara coordinación de las cargas entre Puerto Concepción del Uruguay e Ibicuy, y estos negocios se han generado desde el Instituto Portuario Provincial mediante convenios de carga.

Falta de Operadores/inversores privados en Puertos

- La falta de políticas claras y que perduren impiden que haya reglas para ser predecibles en el tiempo, así poder llevar seguridad, razonabilidad y transparencia, tanto a los operadores/inversores privados, para dar confianza en el sistema.



Marco legal que hace que la inversión privada debe ser bajo el control estatal

- Los Entes que administran las terminales portuarias y, las normas de orden público que impiden monopolios dentro de los puertos públicos.
- Concesionar un puerto público completamente a un operador privado está en contra de la ley que regula la actividad y contra todos los principios bajo los cuales estas terminales públicas se presentan como una ayuda a la economía regional.
- Con la legislación actual es posible y necesaria la inversión privada bajo las modalidades permitidas por la ley, y en parte de los predios portuarios, de manera tal que, permitan un uso compartido de las infraestructuras de carga y descarga.

Burocracia Estatal Provincial

- Existe burocracia importante al momento de comprar, contratar servicios, etc., llevando al extremo de tener disponibilidad de partidas presupuestarias para realizar ciertas compras y no poder realizarlas debido a la cantidad de trámites, firmas etc. que se debe enfrentar dentro de la administración estatal.
- Imprevisibilidad de tiempos: todo trámite que ingresa al circuito administrativo Provincial donde en los tiempos no son previsible y se necesita que el IPPER o los ENTES realicen un esfuerzo extra para culminar con dichos trámites.
- Para trámites simples (permisos, informes, etc.) se cuenta con una buena articulación para llevar a cabo los mismos.
- Se solicita la exactamente la misma información desde varias entidades del estado provincial tales como Industria y Ambiente. Se presenta casi la misma carpeta. No hay digitalización de trámites.
- Se pagan aranceles aduaneros por mercadería que hace cabotaje

Aspectos a considerar para la mejora

- Considero que esta situación se debería corregir en lo inmediato y dar mayor autonomía, de forma tal que permita a los puertos provinciales y sus operadores y usuarios ser competitivos, operativos y de la suficiente inercia para reaccionar rápidamente ante cambios que suceden en el mundo, y en particular en la logística.

Descentralización. Con la Ley N° 9750 se logró descentralizar a los sujetos administrativos que administran el sistema portuario, y así, lograr una eficaz y ágil tramitación en lo que refiere a contrataciones, reparaciones, tarifas, obras y demás cuestiones, lo cual pone casi en un pie de igualdad al puerto público con el puerto privado en la toma de decisiones para lograr la competitividad. La posibilidad normativa está en la ley.

Si el problema no es ninguno de los factores mencionados, ¿explique cuál o cuáles cree que son?

Aplicar una concepción / visión multimodal al sistema logístico que:

- Integre el transporte terrestre de cargas (camiones) en distancias próximas,
- el ferrocarril en distancias medias, y
- el transporte fluvial o aéreo en grandes distancias, aprovechando al máximo la capacidad de carga y las ventajas de cada modalidad según las situaciones.
- Contar con suficiente dragado con objeto de atraer mayor demanda y,
- Contar con un equipamiento completo: grúas, cintas transportadoras, silos, superficie de depósito, balanzas, posibilidad de alojamiento de contenedores frigoríficos, conectividad eléctrica, depósitos de almacenaje.

¿Cuál es su opinión sobre Cámaras de Puertos Privados, de Transporte y Empresariales?

Respuestas: Bueno 4 Regular 2 Sin opinión 1

- Se piensa en ganancias en el corto plazo, no en forma estratégica.
- La actuación de los privados dentro del sistema es buena, favorecida en nuestro medio provincial y con la conformación que tienen los Consejos de Administración de los Entes Autárquicos Portuarios y la posibilidad de crear Consejos Consultivos que prevé la Ley 9750.



- Forman parte del órgano de toma de decisiones y administración de los puertos públicos desde hace más de veinte años, lo que los convierte también a los privados en coadministradores de las terminales públicas.
- Porque actúan como nexo con organismos estatales, unificando criterios entre los socios de estas Cámaras pudiendo trasladar una idea / problemática / sugerencia consensuada y por el bien común. Con esto, se gana tiempo concentrando el dialogo con los organismos estatales.
- Las cámaras privadas deben desarrollar inversiones, y con esto promover mejores condiciones para la prestación de servicios.
- Los privados deben trabajar de manera articulada con el sector público ampliando al máximo posible las hipótesis de comercialización entrerriana.
- Buena articulación con las diversas cámaras. La Cámara de servicios portuarios y de Exportadores poseen presencia en el Consejo de Administración. También por la formación profesional que poseemos, existen buenas relaciones con las demás cámaras.
- Realizan gestiones para la defensa de los puertos privados con el Estado Nacional

¿Cuál es su opinión sobre Gremios Portuarios?

Respuestas: Regular 2 Bueno 3 Desconoce 1

Buena

- Relación reciente: en los últimos tiempos los gremios portuarios han tenido en la provincia una interacción con las autoridades portuarias, la relación es BUENA.
- Prestos a solucionar conflictos en forma consensuada, y
- Admitiendo que tienen entre los diferentes gremios cuestiones más bien territoriales entre los mismos, que con las autoridades de las terminales portuarias.



- Mas allá de algunas diferencias que siempre existen y que son parte de la Argentina en la que vivimos, estos Gremios son, en general, conscientes del funcionamiento y desempeño portuario.
- El accionar de los gremios debe buscar promover también un máximo potencial logístico la defensa del Estado, los bienes del Estado, la soberanía y la producción regional. El estancamiento del sector tiene origen, entre otros factores de la pasividad de los representantes de los gremios portuarios.
- No hemos tenido problemas y cuando hay alguno lo solucionamos hablando

Regular

- Creo que el Sistema Gremial debería estar más enmarcado con una posición más firme y justa a nivel nacional, de forma tal que no se generaren momentos de anarquías gremiales o zonas grises legales, donde se conciben confusiones tanto en los agremiados, como en los inversores y/o operadores, llevando incertidumbre a los mismos, además de los operadores y exportadores del exterior.

Desconoce

- La realidad de este sector, pero la matriz logística de la provincia me da una idea de la escasa utilización y aprovechamiento.

¿Cuál es su opinión sobre Gremios Embarcados?

Respuestas: Bueno 3 Regular 2

Esta pregunta no corresponde a la situación real de los puertos de la provincia 1

No tengo opinión 1

¿Por qué?

Respuesta ya incluida en el punto anterior

Al igual que lo comentado referido a los gremios portuarios, el estancamiento del sector tiene origen, entre otros factores de la pasividad de los representantes de los sindicatos de embarcados.



¿Cuál es su opinión sobre Gremios de Transportistas?

Respuestas Regular 5 Bueno 1

Esta pregunta no corresponde a la situación real de los puertos de la provincia. 1

Ninguna opinión 1

Regular

- El Sistema gremial debería estar enmarcado con una posición más firme y justa a nivel nacional, de forma tal que no se generaren momentos de anarquías gremiales o zonas grises legales, donde se conciben confusiones tantos en los agremiados, como en los inversores y/o dueños, llevando incertidumbre a los mismos, además de los operadores y exportadores del exterior.
- No tengo una buena imagen, sobre todo en algunos modos y exigencias. Creo que además el tema de las tarifas influye mucho en este negocio (como en toda la logística).
- Se debería trabajar en ello desarrollando mejores vías de comunicación y alternativas.
- La concentración en las luchas por demandas del sector ha hecho olvidar una visión complementaria e integrativa de universo logístico multimodal que necesita el Estado y la actividad productiva e industrial.
- Tenemos negociaciones permanentes con la FETAC

¿Cuál es su opinión sobre Otros organismos y Entidades Provinciales que intervienen en Puertos?

Respuestas: Bueno 3 Regular 3 Malo 1 Aquí reitero lo mencionado el punto 1.3

Negativos

- Hay falta de coordinación

- No ejercen una incidencia relevante a los fines de producir cambios necesarios en miras de promover un mayor uso de la conectividad fluvial.
- El IPPER no tiene razón de existir.
- Ambiente / Industria . Burocracia extrema en el pedido de informes, las respuestas son lentas y nada digitalizado .

Positivos (Mencionando casos y ejemplos)

- Que Vialidad Provincial siempre y dentro de sus posibilidades asiste a la mejora de los accesos terrestres para facilitar la operatoria. En la actualidad en el Puerto Ibicuy, se encuentra con el acceso en malas condiciones, para lo cual, Vialidad Provincial está analizando las alternativas de adecuación de los accesos.
- Dirección de Hidráulica de la Provincia: en la época en que por la profundización de los accesos a los puertos podía llevarse adelante mediante el equipamiento provincial, se realizaron convenios de cooperación entre el IPPER y la Dirección de Hidráulica llevándose a cabo sin ningún problema. También presta sus técnicos para la realización de batimetrías en los accesos portuarios.
- Con la Dirección de Transporte, en lo que respecta al ferrocarril oportunamente se llevaron a cabo tareas conjuntas para relevar las obras necesarias para los accesos ferroviarios y el estado de la troncal a los puertos de Uruguay, Ibicuy y Diamante. En la actualidad el estado de las vías de acceso no es bueno con lo que conlleva un retraso en las cargas y dificulta las exportaciones.
- Subsecretaria de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante, existe buena relación y coordinación. Aunque a veces se desconoce los objetivos que se ha planteado la misma para llevar adelante en un periodo determinado.
- Vialidades Nacional y Provincial, el vínculo es bueno y las mismas se encuentran trabajando para que la red caminera terrestre se encuentre de la mejor forma posible. • Ferrocarriles Argentinos, se bien la relación es buena, es difícil llegar a ellos en el sentido de que se realicen obras de mejoramiento logístico, inversiones de infraestructura, etc. Creemos que debería existir una mejor articulación.
- Prefectura Naval Argentina, la relación es buena y sin inconvenientes.

- Aduanas, la relación es buena, pero creemos que su gestión debería ser más rápida y dinámica.
- SENASA, la relación es buena y sin inconvenientes.
- CARU, la relación es buena, pero consideramos que falta iniciativa o comunicación de obras que se están realizando o se realizan, que involucren a los nuestros intereses. En particular, el dragado del Río Uruguay. Un ejemplo de eso es que en el próximo año se vence el contrato de mantenimiento del Río Uruguay y aún no conocemos las acciones que se realizarán en el futuro. Es más, hemos pedido (junto con IPPER) que se realice un estudio técnico-económico para saber a qué profundidad se puede dragar el Río Uruguay en sus diferentes puntos, para poder tener un elaborar un plan de acción acorde a la realidad. Y que el empresario sepa las condiciones en que se encontrará el río con el transcurso de los años.
- Municipio Local, la relación es buena, pero hemos observado mucho desconocimiento de temas portuarios, que han llevado a generar algunos inconvenientes con el puerto. Para ello hemos realizado para el municipio y la población en general un plan comunicacional, de forma de llevar información portuaria a los mismos.

2.2 Estado de las Infraestructuras Viales (Mantenimiento, Funcionamiento y Operación)

Respuestas: Regular 2 Malo 2 Bueno 1

- El estado en general es bueno, tanto de las redes viales, rutas provinciales en aceptable estado y una autovía (14) nacional que se encuentra también en buen estado. Considero que se debería mejorar el ingreso a la ciudad con un acceso más directo.
 - No existen controles. En el caso vial, tenemos una trama vial muy compleja y con elevados costos de inversión y mantenimiento, al ser comparados con otra provincia. No hay controles de pesos, las rutas se rompen por sobrepesos, mal uso, etc.
 - Lo que respecta a las rutas de acceso al Puerto Ibicuy están recién mejoradas y están en buenas condiciones, y en lo que respecta al ferrocarril tenemos la estación a dos mil metros del puerto todo funciona perfectamente.
-



2.3 Estado de las Infraestructuras ferroviarias (Mantenimiento, Funcionamiento y Operación)

Respuestas: Malo 4 Bueno 1

- La infraestructura ferroviaria, estuvo muchos años sin ningún tipo de mantenimiento por lo cual su estado de conservación decayó. A partir del 2018 se empezó a recuperar la misma gracias a gestiones del IPPER, junto con privados, quienes han mejorado poco a poco las mismas. Pero para nuestro caso, la misma aún faltan dos tramos que son de vital importancia que se reparen para poder llegar hasta el puerto mismo.
- La infraestructura ferroviaria se encuentra destruida.
- Se necesita más infraestructura, mantenimiento y desarrollo en general.
- Desinversión y abandono del ferrocarril como medio estratégico logístico.
- No hay infraestructura ferroviaria en nuestra zona

Estado de las Infraestructuras Portuarias (Mantenimiento, Funcionamiento y Operación)

Respuestas: Malo 2 Regular 3

Considerados en general

- Son puertos que no tienen la infraestructura del primer mundo. Todo lo positivo se da por el efecto geográfico natural.
- Separaría Infraestructuras provinciales de las privadas.
- Presentan escaso equipamiento. Los puertos deben contar con suficiente dragado con objeto de atraer mayor demanda y deben contar con un equipamiento completo: grúas, cintas transportadoras, silos, superficie de depósito, balanzas, posibilidad de alojamiento de contenedores frigoríficos, conectividad eléctrica, depósitos de almacenaje.

Hay que considerar cada caso. No se puede responder en General. C. del Uruguay bueno, Ibicuy malo, Diamante bueno, La Paz mejorable.

- El Ente Portuario Concepción del Uruguay, poseía un grado importante de deterioro, el cual se fue mejorando en partes, con las partidas presupuestarias que el mismo ha generado, faltando aun cosas por mejorar en infraestructura de accesibilidad y portuaria.
- C. del Uruguay en recuperación dentro de su faceta multipropósito, Ibicuy lo mismo pero muy primario y con todo por desarrollar, Diamante con muelle a reparar lo mismo que La Paz
- No hay nada que decir en cuanto al funcionamiento, pero si a la infraestructura, ya que el puerto Ibicuy carece de suficiente infraestructura para funcionar plenamente para poder trabajar por ej. con granos

2.5 Estados de los Pasos Fronterizos (Mantenimiento, Funcionamiento y Operación)

Estados: Regular 4 Bueno 1

Esta pregunta no corresponde a la situación real de los puertos de la provincia 1

Sin opinión 1

- Tenemos pasos fronterizos con Uruguay, donde existe escasa información, tecnología que se busca mejorar, pero obsoleta. Sirven porque el flujo es escaso.
- No tengo experiencia en estos Pasos Fronterizos dado que nuestra actividad en el intercambio de mercaderías se da más por agua que por vía terrestre.
- Es regular porque solamente explota una sola vía o modalidad de interacción logística.
- Nuestra frontera es con Corrientes. Faltan puentes que conecten sobre el Rio Guayquiraro para ampliar el área

3. Medidas Y Proyectos Claves

3.1 ¿Indique el nivel de prioridad que le asigna a cada una de estas medidas para mejorar el funcionamiento del sistema portuario-logístico de la provincia (Use una escala de 1 a 5 donde 1 es la más alta prioridad y 5 la más baja)

Integrar a los puertos privados y cámaras empresariales de transporte y logística de la provincia a una mesa coordinadora de la Autoridad Portuaria Provincial, sobre todo en aspectos de planificación

- Muy alta prioridad 2
- Alta prioridad 0
- Prioridad Media 2
- Baja Prioridad 1
- Muy baja prioridad 2

Comentario:

Cámaras se encuentran dentro de los consejos de administración de los entes portuarios.

Promover las concesiones portuarias, logísticas, y de transporte de largo plazo.

- Muy alta prioridad 1
- Alta prioridad 3
- Prioridad Media 1
- Baja Prioridad 0
- Muy baja prioridad 2

Comentario:

Pero sin que las concesiones signifiquen el monopolio de la actividad en el puerto, de manera que la terminal conserve su característica de ser de uso público.

Promover la integración de empresas operadoras portuarias y multimodales logísticas en la provincia, a través de instalación de zonas logísticas y puertos secos.

- Muy alta prioridad 0



- Alta prioridad 2
- Prioridad Media 1
- Baja Prioridad 2
- Muy baja prioridad 2

Comentario:

Hoy hay en la Provincia puertos de ultramar, puertos barcaceros, nodos logísticos de FF CC, Zona Franca, Depósitos fiscales etc.

Promover legislación de facilitación de comercio y del comercio exterior para promover los servicios portuarios y logísticos de tránsitos y transbordos regionales (argentinos y de otros países)

- Muy alta prioridad 3
- Alta prioridad 1
- Prioridad Media 0
- Baja Prioridad 0
- Muy baja prioridad 3

Comentario:

Especialmente en el Río Uruguay.

Mencione según su opinión al menos tres inversiones en infraestructuras y/o proyectos clave para mejorar el funcionamiento del sistema portuario-logístico

En general

- Análisis de datos claros y de impacto para la toma de decisiones. Información transparente y programas de acceso a otros usos de logística a los empresarios locales.
- Integrar los distintos organismos y políticas a nivel nacional, para luego adaptarlas a nivel provincial.
- Entre Ríos debería replantearse el abordaje y la estructura administrativa que le brinda el Estado al sistema logístico de transporte. Actualmente, por un lado, la Secretaría de Transporte tiene, a través de la Dirección General de Transporte,

competencia sobre el transporte terrestre de cargas. A su vez, cuenta con cierta injerencia en la actividad ferroviaria a través de la Unidad Ejecutora Ferroviaria de Entre Ríos (UEFER). Para completar, dicha Secretaría depende de la estructura del Ministerio de Planeamiento, Infraestructura y Servicios. En tanto, el sistema portuario es abordado por el Instituto Portuario de Entre Ríos (IPPER) que, si bien es un organismo descentralizado del Poder Ejecutivo Provincial, tiene una dependencia funcional muy marcada con el Ministerio de Producción, Turismo y Desarrollo Económico. A su vez, cada terminal portuaria es una unidad autárquica propia; cuando lo ideal, en una visión integradora de la materia, recomendaría que todo sea comprendido por una misma área del Estado, tal cual sucede en el gobierno central, con el Ministerio de Transporte de la Nación. Como mínimo, en caso de no poder ser comprendida toda la materia en una misma dependencia del Estado, debería haber al menos una necesaria articulación conjunta entre las áreas y organismos en una suerte de Concejo Intermodal de Transporte o estructura equivalente.

- Ninguna

Obras portuarias

- Readecuación de una zona del puerto en zona de actividades logísticas.
- Readecuación de un frente de atraque
- Dragado de pie de muelles (todos los puertos)
- Dragado de acceso de puntos críticos a mayor profundidad
- Equipamiento para manejo de contenedores (Grúa y Reach Stacker)
- Ibicuy, puerto de ultramar con infraestructura multimodal
- Dragado y balizamiento, junto con zonas de fondeo + accesos a los mismos
- Desarrollo de nuevas zonas portuarias en Paraná, Curtiembre-Brugo, Hernandarias-Piedras Blancas y Santa Elena. Reequipamiento para los puertos ya existentes, con objeto de diversificar tanto la comercialización de salida como de entrada al territorio: grúas, cintas transportadoras, silos, superficie de depósito, balanzas, posibilidad de alojamiento de contenedores frigoríficos, conectividad eléctrica, depósitos de almacenaje.



- Pavimentación de la playa de maniobras del muelle continental; complejos de baños para el personal contratado por las empresas que operan en el puerto; oficinas nuevas.
- Créditos para realizar inversiones

Obras Ferroviarias

- Puesta en funcionamiento Ramal Basabilbaso – C. del Uruguay.
- Puesta en funcionamiento Ramal Concordia – C. del Uruguay.
- Mejoramiento del Troncal del FF CC Urquiza.
- Recuperación de los accesos a los Puertos.
- Recuperación del ramal Concordia/ C. del Uruguay y Basabilbaso/ C. del Uruguay.
- Recuperación de los ramales.
- Desarrollo general del ferrocarril ampliando/mejorando su infraestructura y red (para mejor conexión).
- Conectividad con el Puerto de Ibicuy.
- Reacondicionamiento de la traza que une Basabilbaso con Crespo y el ramal al Puerto de Diamante. 3) Reacondicionamiento de la traza/ramal que une Basabilbaso con el Puerto de Concepción del Uruguay.
- Llevar las vías hasta inmediaciones del puerto aproximadamente 1000 metros de vías.

Obras Viales

- Generación de un acceso más directo Autovía 14 - Puerto • Mantenimiento de caminos y formas de inversión alternativas. Por ejemplo, el ripio, ¿no existe una tecnología superadora? Obras millonarias que no tienen una duración mayor a 10 años por el mal mantenimiento.



- Mejoramiento de rutas existentes y nuevas rutas que faciliten la conexión logística.
- Todas las complementarias al acceso de los puertos.
- Obras Viales:

Conexión Norte Bella Vista/ Concepción del Uruguay

Acceso pavimentado Sagastume/ Ibicuy

Acceso La Paz/ Márquez

- Puente el Birrinchin zona norte de Entre ríos (conectividad Departamento La Paz- Federal.

Infraestructuras Logísticas:

- Zonas Logísticas
- Aeropuerto de cargas Paraná
- Pasos Fronterizos
- Hago hincapié en infraestructura vial y ferroviaria (lado terrestre) y mejoramiento de la Hidrovía (calado y ensanchamiento de canales de navegación que permitan una navegación más segura, acortando tiempos de tránsito y aprovechar aún más la capacidad de carga en los buques (más calado). Zonas de fondeo y señalización.

Mencione según su opinión al menos tres inversiones en infraestructuras y/o proyectos clave para mejorar el funcionamiento del sistema portuario-logístico

- Terminación del Muelle Isla del Puerto Ibicuy, rellenos para poder desarrollar las diferentes actividades
- Equipamiento portuario y mantenimiento de las instalaciones del Puerto Concepción Del Uruguay



- Equipamiento y dragado del puerto de diamante para carga por el Muelle Provincial N° 7.
- Mejorar el acceso al Puerto La Paz/Márquez
- Dragados en ambos ríos y accesos, a la mayor profundidad posible que permita la ecuación económica con limpiezas de pies de muelles
- Para el Norte entrerriano son vitales las conexiones viales con Corrientes y hacia ER, principalmente con Federal y Feliciano

Anexo 1

Cuestionario

1. Aspectos Generales – Funcionales – Modelo de Gestión.

1.1. Marco Legal Provincial. (Modelo de Gestión Portuaria) Ley N° 8900 crea Instituto Portuario y tres Entes Autárquicos: Puerto Concepción del Uruguay, Puerto Diamante y Puerto Ibicuy, modificada y está vigente es la Ley N°9750/06 que renueva el sistema portuario de la Provincia.

¿Usted considera que habría que hacer actualizaciones o cambios en esta legislación o en el modelo de gestión portuaria actual?

Si respondió afirmativamente en la pregunta anterior ¿Cuáles cambios? ¿Por Qué?

1.2 ¿Cuál es su opinión sobre el desempeño del Instituto Portuario Provincial? ¿Por qué?

1.3 ¿Cuál es su opinión sobre el funcionamiento de los Entes Portuarios Públicos en General? ¿Por qué?

1.4 Mencione los principales problemas de gestión de las infraestructuras en la Provincia.

Si el problema no es ninguno de los factores mencionados, explique cuál o cuáles cree que serían en su opinión.



¿Cuál es su opinión sobre Cámaras de Puertos Privados, de Transporte y Empresariales? ¿Por qué?

¿Cuál es su opinión sobre Gremios Portuarios? ¿Por qué?

¿Cuál es su opinión sobre Gremios Embarcados? ¿Por qué?

¿Cuál es su opinión sobre Gremios de Transportistas? ¿Por qué?

¿Cuál es su opinión sobre Otros organismos y Entidades Provinciales que intervienen en Puertos? ¿Por qué?

2.2 Estado de las Infraestructuras Viales (Mantenimiento, Funcionamiento y Operación)

2.3 Estado de las Infraestructuras ferroviarias (Mantenimiento, Funcionamiento y Operación) ¿Por qué?

Estado de las Infraestructuras Portuarias (Mantenimiento, Funcionamiento y Operación) ¿Por qué?

2.5 Estados de los Pasos Fronterizos (Mantenimiento, Funcionamiento y Operación) ¿Por qué?

Integrar a los puertos privados y cámaras empresariales de transporte y logística de la provincia a una mesa coordinadora de la Autoridad Portuaria Provincial, sobre todo en aspectos de planificación

Promover las concesiones portuarias, logísticas, y de transporte de largo plazo.

Promover la integración de empresas operadoras portuarias y multimodales logísticas en la provincia, a través de instalación de zonas logísticas y puertos secos.

Promover legislación de facilitación de comercio y del comercio exterior para promover los servicios portuarios y logísticos de tránsitos y transbordos regionales (argentinos y de otros Países)

Otras Medidas Sugeridas por Ud. en relación con:

- Obras Portuarias



- Obras Ferroviarias
- Obras Viales
- Infraestructuras Logísticas:
- Otras

2.4.3 ESTUDIO DE MERCADO ACTUAL

En la provincia de Entre Ríos se transportan cargas por diferentes modalidades. Se realiza una descripción de las mismas según su modo de transporte o nodo logístico.

- Modos de Transporte de Cargas
 - Vial
 - Ferroviario
 - Fluvial
- Nodos Logísticos
 - Puertos
 - Pasos Fronterizos

2.4.3.1 ESTADÍSTICAS DE TRANSPORTE VIAL

A continuación, se adjuntan las estadísticas de transportes de cargas viales cuyo origen es la Provincia de Entre Ríos. Dicha información se elabora a partir del análisis de los datos obtenidos en el Ministerio de Transporte de la Nación/ Cargas y Logísticas /Matrices de origen-destino viales Año 2016. Estas fueron sistematizadas en el marco del desarrollo de un Modelo de transporte nacional, el cual divide al país en 123 zonas de tránsito, de las cuáles, 5 corresponden a la provincia de Entre Ríos. Cabe destacar que la clasificación de cargas originales denominadas como carnes, granos, regionales, semiterminados, industrializados, minería y combustibles, fueron reasignados a los fines de este estudio según la clasificación por tipo transportable en GSO, CG CONT DRY, CG CONT REFFER, GSI, GLO y GLI.

Las 5 zonas, antes mencionadas, están compuestas por grupos de departamentos o partidos de manera tal que cada zona es homogénea en términos de tráfico al interior de la misma. A su vez para cada una se eligió un centroide que se corresponde con los centros de población donde está representado el grueso de la generación o atracción de tráfico. (MINISTERIO DE TRANSPORTE , 2019). En la siguiente tabla puede observarse los departamentos que componen cada una de estas zonas.

Figura 2.4.3.a Zonas y Centroides de Entre Ríos.



Tabla 2.4.3.a Zonas, departamentos y centroides Entre Ríos

ZONA	DEPARTAMENTOS	CENTROIDE
ECO	Feliciano, Federal, Federal, Villaguay, Colón, San Salvador y Concordia.	CONCORDIA
ECP	La Paz, Paraná.	PARANÁ
ENO	Diamante, Nogoyá, Victoria y Gualaguay	NOGOYÁ
ERT	Rosario del Tala	ROSARIO DEL TALA
EGU	Concepción del Uruguay, Gualaguaychú e Islas del Ibicuy	GUALEGUAYCHÚ

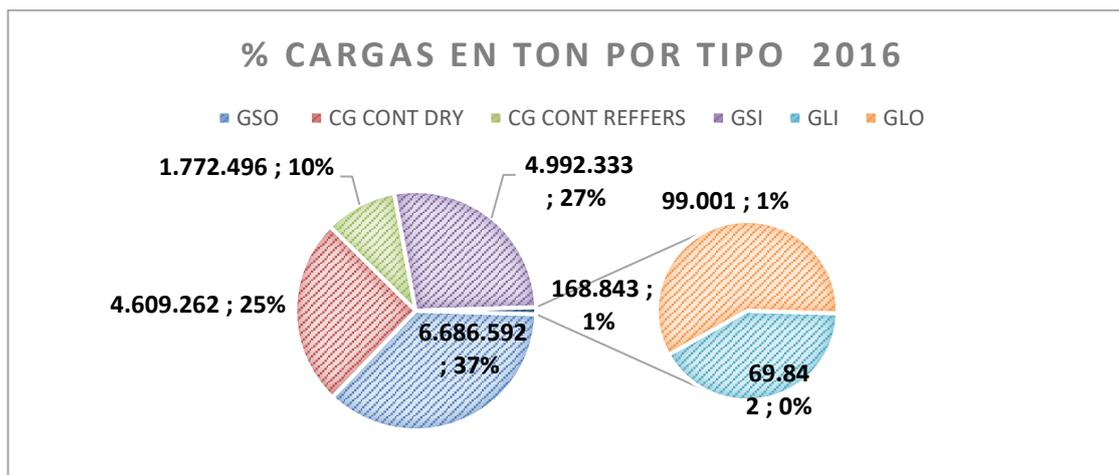
Para cada uno de los 5 centroides de origen se analizaron las cargas según tipo transportable, dando como resultado la siguiente tabla:

Tabla 2.4.3.b Total toneladas por grupo de cargas

CENTROIDE	GSO ¹¹	CG CONT DRY ¹²	CG CONT REFFERS ¹³	GSI ¹⁴	GLI ¹⁵	GLO ¹⁶	TOTAL
CONCORDIA	1.163.173	3.167.341	955.231	1.442.029	2.314	1.240	6.731.327
GUALEGUAYCHU	1.569.721	667.203	377.766	2.312.229	9.881	49.625	4.986.425
NOGOYA	2.246.948	355.868	245.240	270.875	45.087	18.361	3.182.379
PARANÁ	1.463.578	368.742	192.567	864.253	12.560	29.775	2.931.475
ROSARIO DEL TALA	243.173	50.108	1.692	102.946	0	0	397.919
TOTAL TONELADAS	6.686.592	4.609.262	1.772.496	4.992.333	69.842	99.001	18.229.526

También pueden visualizarse dichas cargas expresadas en toneladas en porcentajes del total de cargas según tipo:

Figura 2.4.3.b % Cargas en toneladas por grupo de 2016



¹¹ **GSO:** Graneles sólidos orgánicos que incluyen las cargas totales de granos.

¹² **CG CONT DRY:** Cargas generales contenedores secas cómo algodón, azúcar, carbón vegetal, forestal, lana, miel, papas, tabaco, te, yerba, vinos y mostos, harina, y cigarrillos.

¹³ **CG CONT REFFERS:** Cargas generales contenedores refrigeradas tales cómo carnes, pescados, lácteos y frutas.

¹⁴ **GSI:** Graneles sólidos inorgánicos asimilable productos minería.

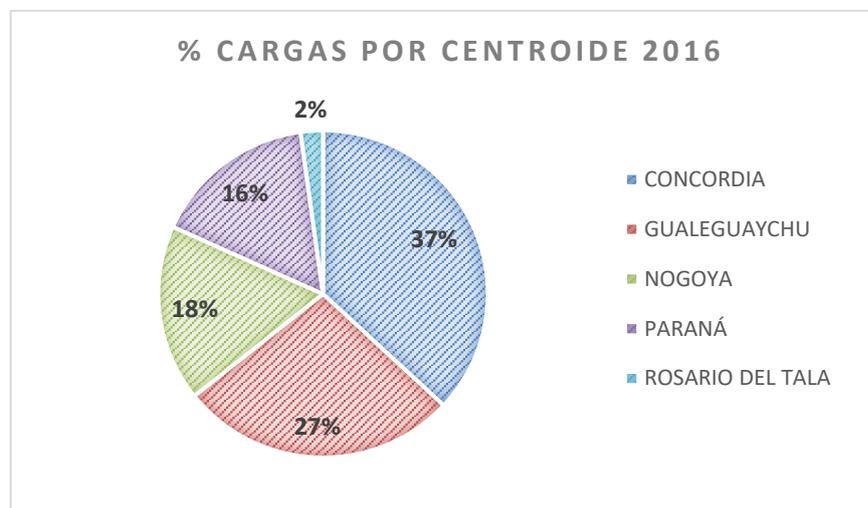
¹⁵ **GLI:** Graneles líquidos inorgánicos asimilables cargas de combustibles.

¹⁶ **GLO:** Graneles líquidos orgánicos tales cómo aceite de soja.

Para el gráfico inmediato anterior, puede visualizarse que del total (18.229.526 toneladas), el 37% corresponde a Graneles sólidos orgánicos, el 27% a Graneles sólidos inorgánicos y el 25% a Cargas generales contenerizadas secas, en su mayoría productos regionales. En el mismo sentido el 10% de las cargas corresponden a cargas generales contenerizadas refrigeradas, tales como lácteos, carnes o pescados.

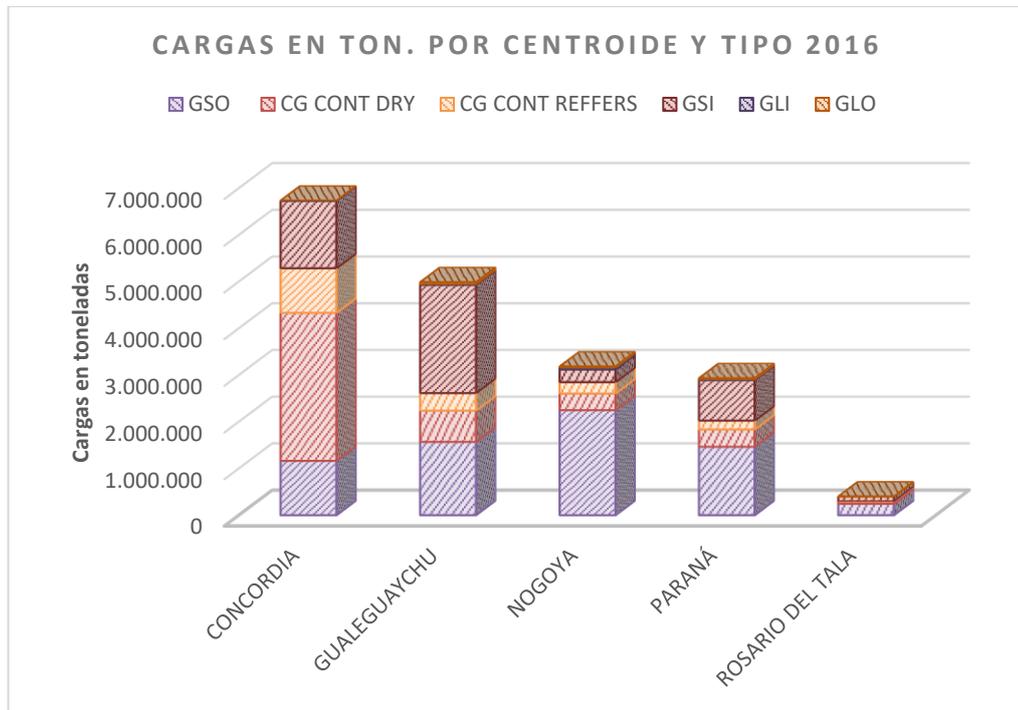
A su vez si se distribuyen dichas cargas por centroides de origen, se puede visualizar que 37% corresponde al centroide de Concordia, un 25% al de Gualeguaychú, un 18% al de Nogoyá, un 16% al de Paraná y un 2% a Rosario de Tala.

Figura 2.4.3.c % De cargas por centroide de origen



En el próximo gráfico puede visualizarse el tipo de carga mayoritaria por cada uno de los centroides. De dicho gráfico puede analizarse que la mayor cantidad de graneles sólidos orgánicos (GSO) tienen origen en Nogoyá, mientras que la mayor cantidad de cargas generales contenerizadas secas (CG CONT DRY) tienen origen en el centroide de Concordia.

Figura 2.4.3.d Cargas en ton por centroide y tipo 2016



Finalmente, para cada una de las cargas, puede visualizarse la cantidad de camiones con las que fueron transportadas. En dicho estudio, para la obtención de estos datos, se tuvieron en cuenta las densidades de cada una de las cargas que contempla la posibilidad de que existan diferentes relaciones peso/volumen a la hora de transportar la carga en un camión tipo.

Figura 2.4.3.e Resumen Tipo de carga toneladas y camiones

TIPO DE CARGA	TONELADAS	CAMIONES	% CAMIONES
GSO	6.686.592	445.845	39,5%
CG CONT DRY	4.609.262	199.696	17,7%
CG CONT REFFERS	1.772.496	118.195	10,5%
GSI	4.992.333	353.287	31,3%
GLI	69.842	4.656	0,4%
GLO	99.001	6.600	0,6%
TOTALES	18.229.526	1.128.280	100%

Las conclusiones de la tabla anterior, es que al igual que las cargas, la mayor cantidad de camiones que circularon en la provincia en el año 2016 cuyo origen fue la misma provincia, están asociados en un 39,5% a granos y en un 31,3% a minerales o graneles sólidos inorgánicos.

Para concluir este punto es importante remarcar que si comparamos el total de toneladas transportadas por vía vial en relación al total de las toneladas producidas (Ver punto Estructura productiva de Entre Ríos), puede verse que alrededor de un 80% de las mismas son transportadas por modo carretero o vial (el total de cargas es 23.609.397 TN).

Considerando que, en la Argentina, la matriz de transporte modal según (FILIPUZZI, BEVILAQUEA, & GOÑI, 2020) podría aproximarse cómo:

Figura 2.4.3.f Matriz modal de transporte Argentina

Tabla N° 3: Matriz modal de transporte de Argentina

Vial	96.9%
Ferroviaria	2.98%
Vías navegables	0.12%

Fuente FILIPUZZI et al.,2020

Se podría afirmar que las cargas con origen en Entre Ríos son transportadas predominantemente por este modo.

2.4.3.2 ESTADÍSTICAS DE TRANSPORTE FFCC

La provincia de Entre Ríos es atravesada en su margen este por la Línea Urquiza (Ver Imagen). Dicha línea fue reactivada en su tramo norte en Julio de 2020, a través del mejoramiento de 146 km de vías y reactivación del ramal que une Santo Tomé, en Corrientes, con Garupá Misiones.

Tabla 2.4.3.c Cargas Línea Urquiza 2015- 2020

Tipo de Cargas (Toneladas)	2015	2016	2017	2018	2019	2020
CG CONT DRY	29.561	40.807	54.850	46.185	263.947	276.156
GLI	1.270	842				
GSI	95.493	67.656	136.098	193.309		20.832
GSO				2.194	54.129	40.274
Total general	126.324	109.305	190.948	241.688	318.076	337.262

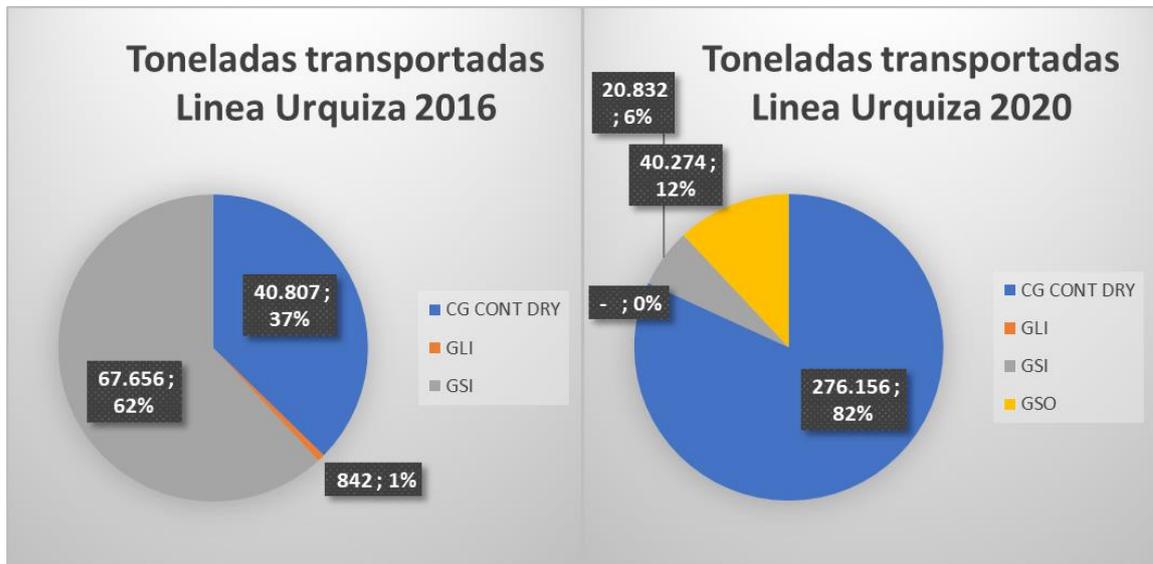
Desde el 2015 hasta la fecha se ve un mantenido aumento de cargas llegando a operar 337.262 toneladas en 2020. La mayor carga se registra en el Tipo de Cargas Generales de Contenedores Secos, donde se pueden ver transportadas, bebidas, durmientes de hormigón y cargas generales, pero mayormente dicha carga se debe a piedras de balasto y maderas, estas últimas han aumentado significativamente en los últimos dos años.

Figura 2.4.3.g Línea Ferrocarril General Urquiza en Entre Ríos



Haciendo un análisis entre las cargas operadas por dicha línea en 2016 y las cargas operadas en 2020 puede observarse la disminución de los Graneles sólidos inorgánicos, del 62% del total de las cargas al 6%, y un significativo aumento de las Cargas generales de contenedores secos de un 37% a un 82% en 2016 y 2020 respectivamente. Por otro lado, desde el año 2018 se observa la incorporación de graneles sólidos orgánicos, representando en 2020 un 12% del total transportado.

Figura 2.4.3.h Toneladas transportada línea Urquiza 2016-2020



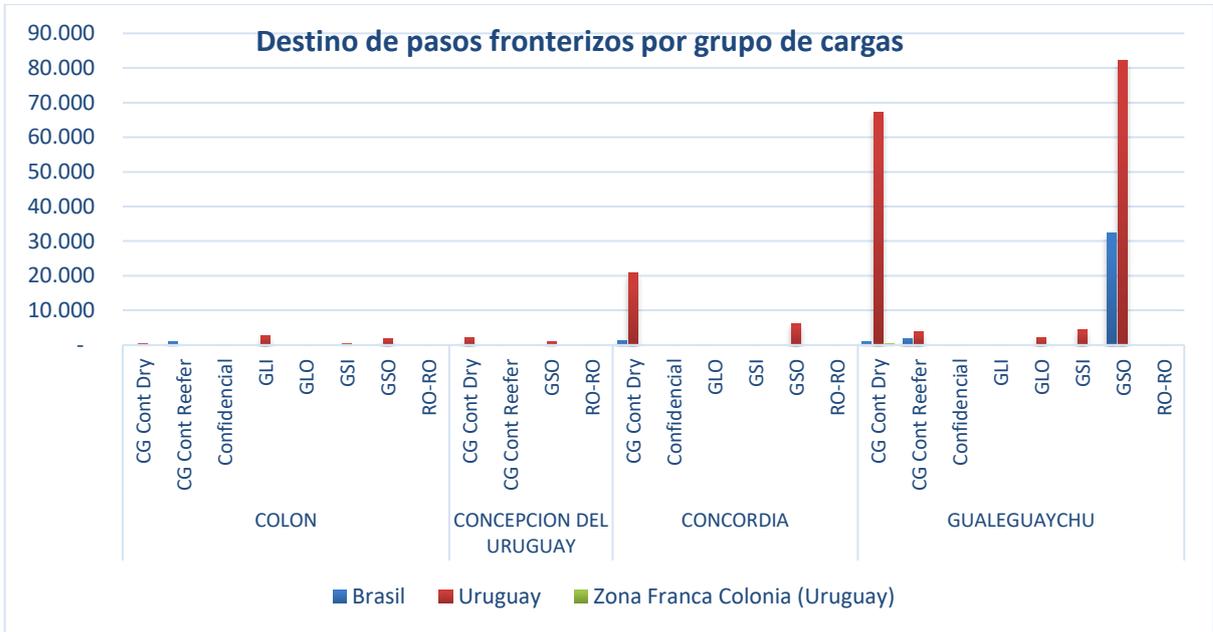
2.4.3.3 ESTADÍSTICAS DE PASOS FRONTERIZOS

Del análisis de las matrices de origen/destino utilizadas en el punto de estadísticas viales, también pueden visualizarse las toneladas transportadas por los pasos fronterizos y sus destinos. Del transporte realizado por pasos fronterizos internacionales, puede observarse que la mayor cantidad de toneladas es con destino a Uruguay, representadas por 191.088 tn. De un total de 234.164 tn.

Tabla 2.4.3.d Toneladas de Pasos fronterizos por destino

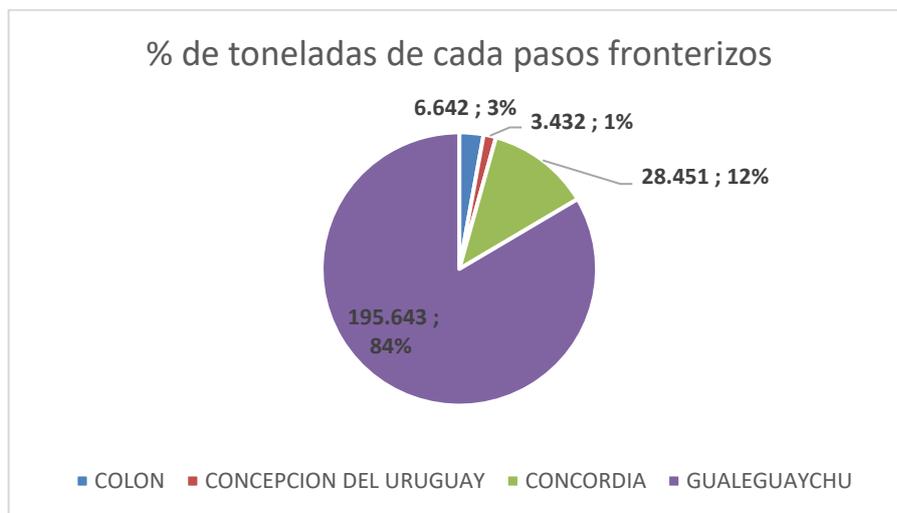
Toneladas (Año 2016)	Brasil		Uruguay			Zona Franca Colonia (Uruguay)	Total general
	Marítima	Camión	Camión	Oleoducto/Gasoducto	Marítima	Camión	
COLON		995	2.945	2.702			6.642
CONCEPCION DEL URUGUAY		210	1.165		2.057		3.432
CONCORDIA		1.311	27.139				28.450
GUALEGUAYCHU	32.446	2.858	159.838		18	484	195.643
Total general	32.446	5.373	191.088	2.702	2.075	484	234.167

Figura 2.4.3.i Destino de pasos por grupo de cargas



Por último, si se analiza las cargas de pasos fronterizos, en relación al destino y grupo de carga, se puede ver que la mayor cantidad de toneladas sale por el paso fronterizo de Gualeguaychú – Fray Bentos representando un 84% del total (ver Figura inferior). Y de ese total, la mayor cantidad está representada por cargas del Grupo GSO cuyo destino es Brasil y Uruguay. En segundo lugar, aparecen las cargas generales de contenedores secos CG Cont dry.

Figura 2.4.3.j Gráfico % de toneladas por paso



En segundo lugar de cargas transportadas se encuentra el paso de Concordia- Salto, cuyas principales cargas están constituidas en por CG Cont dry y luego por graneles sólidos orgánicos.

2.4.3.4 ESTADÍSTICAS DE PUERTOS

La provincia de Entre Ríos, posee actualmente 13 puertos, de los cuales 11 se encuentran en operación. Para analizar la incidencia del total de las cargas movilizadas por los mismos se analizarán los datos obtenidos del Ministerio de Transporte/ Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante/ Estadísticas de cargas/ cargas no contenerizadas. No existen actualmente estadísticas oficiales de cargas contenerizadas para la provincia de Entre Ríos.

De ese total de puertos, cuatro corresponden a puertos públicos que operan como Entes Autárquicos, bajo el ámbito del Instituto Portuario de Entre Ríos. El resto son puertos privados. De los primeros cuatro, los Puertos La Paz-Márquez (Km 757/758) y Diamante (Km 533) se encuentran en el río Paraná, el Puerto de Ibicuy (del cual no existen estadísticas oficiales aún) se encuentra a la altura del Km 218 del río Ibicuy y a 6km de la confluencia con el río Paraná Guazú. Por último, el puerto de Concepción del Uruguay se encuentra en el río Uruguay a la altura del km 183.

Figura 2.4.3.k Ubicación de los puertos de E.R.



1- Puerto La Paz - Márquez

2- Puerto Coop. Agropecuaria La Paz Ltda.

3- El Maná Puerto Buey S.A.

4- Puerto Piedras Blancas S.A.

5- Puerto Brugo - Coop. La Ganadera de Gral.

Ramírez Ltda.

6- Puerto Cattorini Hnos. S.A.I.C.F.I.

7- Cargill S.A. - Muelle Elevador

8- Puerto Diamante

9- Estación de Transferencia Paraná Iron



10- Puerto Ibicuy - Muelle Continental

11- Puerto Del Guazú S.A.

12- Muelle YPF S.A.

13- Puerto Concepción del Uruguay

De los puertos públicos, existen algunas particularidades importantes de destacar. En primer lugar, el Puerto de Ibicuy sufrió un derrumbe de su muelle continental que impidió su operación por ocho años, hasta su reactivación en 2019. Desde entonces, si bien no existen registros estadísticos oficiales de la Secretaría de Puertos, Vías Navegables y Marina Mercante, haciendo una visualización de noticias periodísticas de las páginas oficiales de la provincia, se puede ver que se han embarcado en 2020 alrededor de 195.650,600 toneladas.

Por otro lado, en relación a los puertos privados, el Puerto Paraná Iron ha dejado de estar operativo desde 2018. Pero hasta ese entonces lo operado, representaba casi un 42% del total provincial.

Finalmente, el Puerto de Canttorini Hnos. S.A.I.C.F.I., dedicado específicamente a arenas silíceas, obtuvo su permiso para operar en el año 2019, y hasta el momento, tampoco se cuenta con estadísticas oficiales del mismo.

Analizando la tabla que se adjunta a continuación, sobre la operatoria de los Puertos de la Provincia desde el año 2014 hasta el año 2020, se puede visualizar que se operaron entre todos los puertos un total de 17.339.001 Toneladas, es decir un 1,5% del total operado a nivel nacional (1.157.589.049). Eso ubica a la provincia en 5to lugar de toneladas operadas en el mismo período, luego de provincia de Santa Fé que operó el 48% del total nacional, provincia de Buenos Aires -sin incluir Ciudad de Buenos Aires-, Chubut y Santa Cruz que operaron el 37%, el 6,7% y el 3,49% del total nacional.

En relación a la operatoria intra-provincial, si miramos el total del período 2014-2020 los puertos públicos operaron en el alrededor del 11% y los privados el 89% del total. Mientras que si observamos la tendencia de los últimos años. Se puede ver que en los años 2019 y 2020 los puertos públicos, han tenido un aumento significativo de su operatoria, posicionándose en 2020 en alrededor de un 27% del total operado.

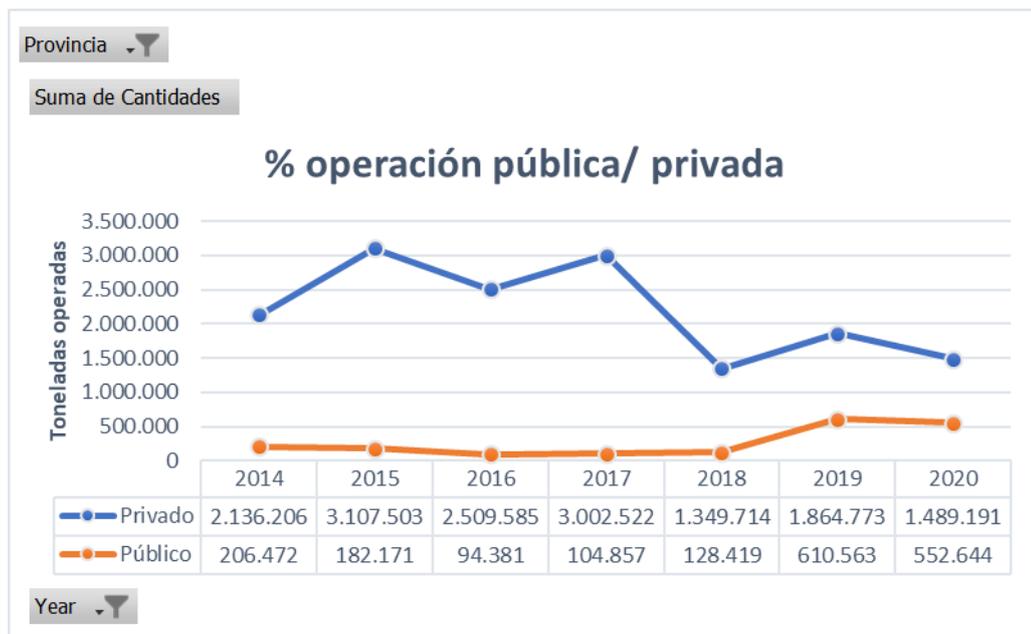
Tabla 2.4.3.e % del total de la operación públicos- privados 2014-2020

Puerto	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Total general
Privado	91,19%	94,46%	96,38%	96,63%	91,31%	75,33%	72,93%	89,16%
Público	8,81%	5,54%	3,62%	3,37%	8,69%	24,67%	27,07%	10,84%

Esta variación está ligada a tres eventos significativos como fueron el fuera de servicio del Puerto Paraná Iron, el aumento de operación de Concepción del Uruguay y la reactivación del puerto de Ibicuy en 2019.

A continuación, puede observarse dicha evolución en toneladas:

Figura 2.4.3.1 % de Operación público/ privada



Por último, analizando la operatoria de todos los puertos de la provincia, del puerto de mayor volumen, al puerto de menos volumen para el período 2014-2020, puede verse que el puerto que más operó fue el puerto Del Guazú S.A. A continuación, pueden verse las evoluciones de cada puerto.

Tabla 2.4.3.f Cargas operadas por puertos entrerrianos 2014-2020

Puerto Cargas (tn.)	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Total general
Del Guazú	519.330	990.741	859.384	1.310.424	797.496	1.052.074	760.352	6.289.801
Paraná Iron	1.025.851	1.552.302	1.189.348	1.002.424				4.769.925
Concepción del Uruguay - Muelle YPF	270.681	224.240	210.328	214.160	209.454	229.952	192.912	1.551.726
Cargill Diamante - Muelle Elevador	148.554	169.995	112.120	282.177	200.807	300.790	287.994	1.502.437
Concepción del Uruguay	191.266	138.866	82.573	74.657	122.120	402.105	326.854	1.338.442
Coop. Agr. La Paz	96.373	98.112	85.200	104.930	73.788	141.507	141.745	741.655
La Paz - Márquez	15.206	15.375	11.808	30.200	6.300	208.458	30.139	317.485
Coop. "La Ganadera" Gral. Ramírez	23.034	13.406	24.566	51.653	35.418	91.386	54.765	294.228
Maná Puerto Buey	26.311	29.836	28.640	36.754	20.162	47.775	44.189	233.666
Puerto Ibicuy - Muelle Continental ¹⁷							195.651	195.651
Piedras Blancas	26.073	28.870			12.588	1.289	7.235	76.055
Diamante - Muelle EAPD		27.930						27.930
Total general	2.342.679	3.289.673	2.603.966	3.107.379	1.478.133	2.475.336	2.041.835	17.339.001

Tipos de rubros operados 2016 y 2020

A nivel informativo se presenta la comparación de los pesos porcentuales de los rubros operados en el año 2016 y los rubros operados en el año 2020.

¹⁷ Cantidades obtenidas de noticia periodística de página oficial del Puerto de Ibicuy:
<http://www.entrierios.gov.ar/puertoibicuy/>

Figura 2.4.3.m Gráfico rubros operados 2016

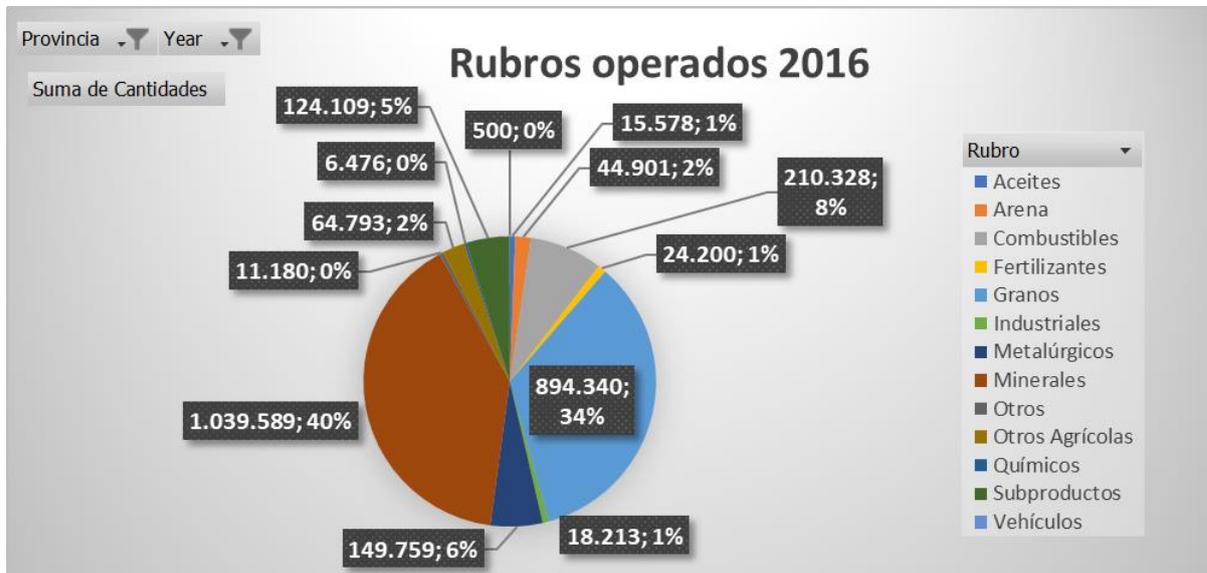
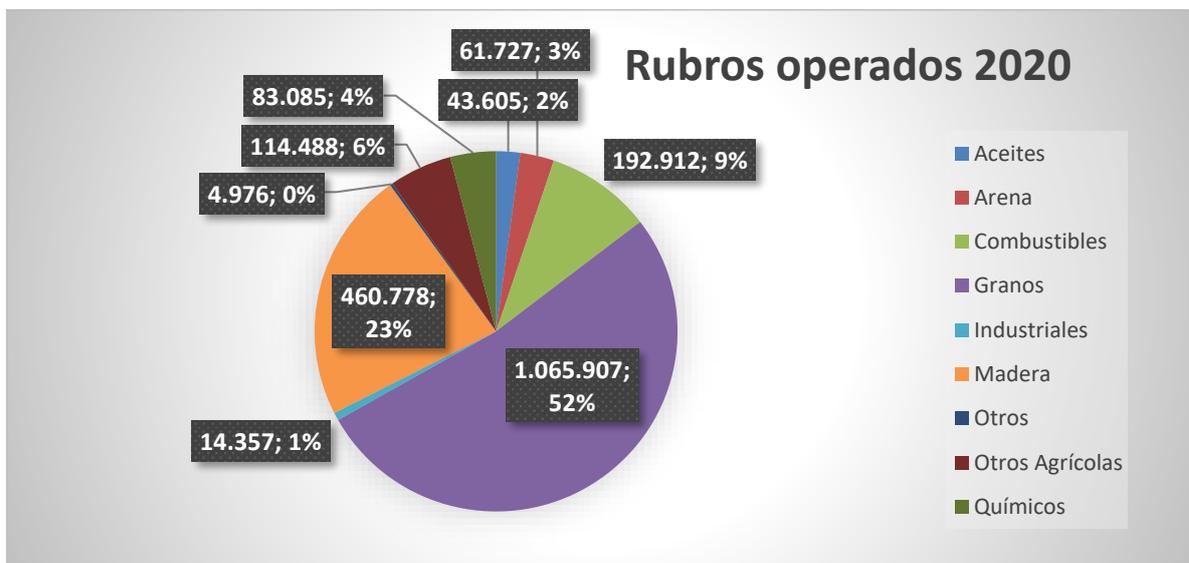


Figura 2.4.3.n Gráfico rubros operados 2020



De los gráficos anteriores puede verse un aumento del 34% al 52% del rubro granos, la disminución del 40% al 0% del rubro minerales. El aumento del 2% al 6% del rubro arenas y finalmente la aparición del rubro Maderas en un predominante 23%. Por otro lado se observa un mantenimiento del rubro combustibles y una disminución del rubro industriales.

Tipos de operaciones 2016 y 2020

En lo que respecta al tipo de operaciones realizadas, pueden observarse un gran aumento del 29% al 56% de las operaciones de exportaciones. Un aumento del 15% al 27% de las operaciones de cabotaje de salida un aumento de las operaciones de importación del 1% al 4% y finalmente asociado a lo anterior una disminución de las operaciones de transbordo de salida y transbordo de entrada.

Figura 2.4.3.o Gráfico tipo de operaciones 2016

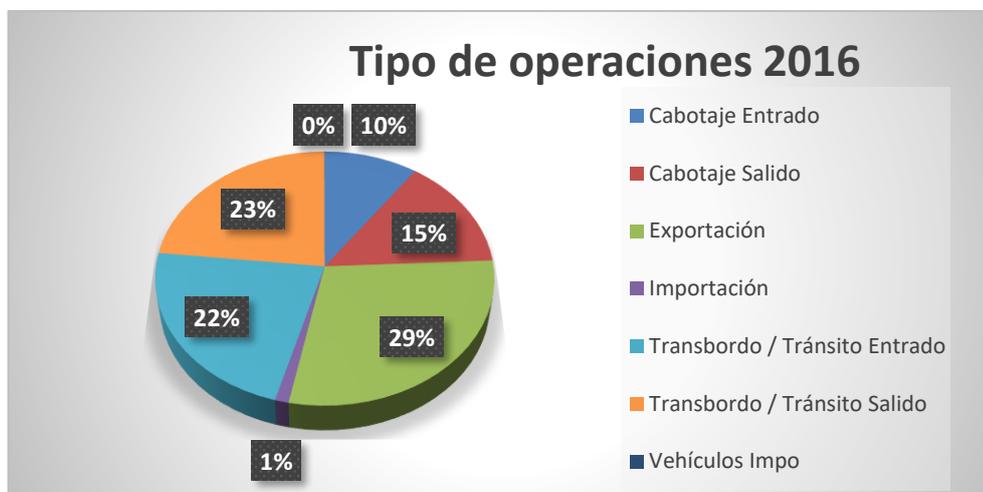


Figura 2.4.3.p Gráfico tipo de operaciones 2020



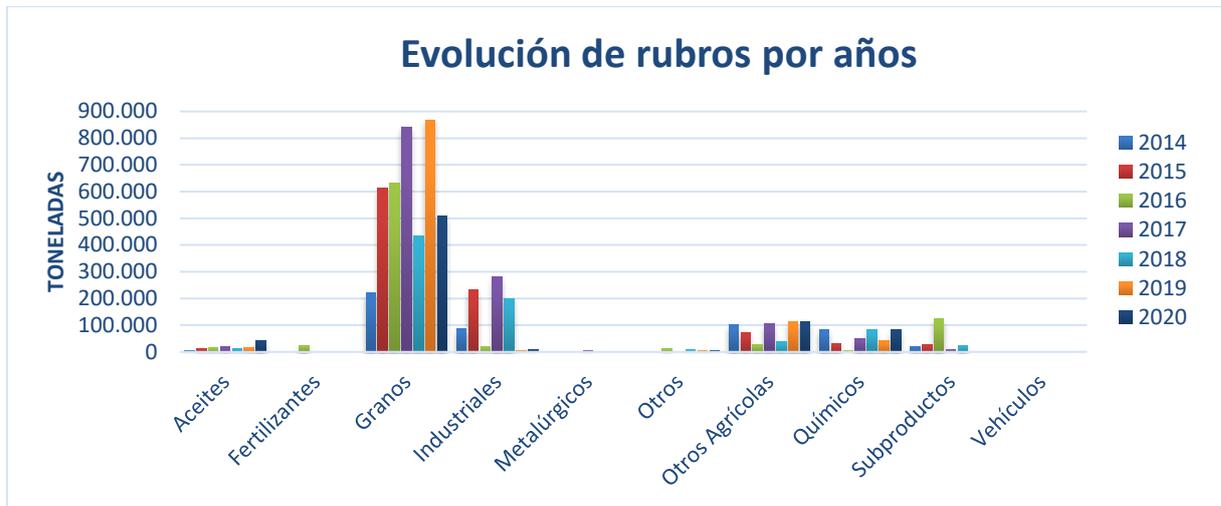
A continuación, se desglosa dicha información por puerto, tipo de carga, tipo de operación y trimestre.

Puerto Del Guazú S.A.

Tabla 2.4.3.g Operaciones por Rubro, Trimestre y Tipo 2014-2020 Puerto Del Guazú S.A

Rubro	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Total general	519.330	990.741	859.384	1.310.424	797.496	1.052.074	760.352
Aceites	5.466	13.463	15.578	17.934	13.549	15.720	43.605
Fertilizantes			24.200				
Granos	221.678	613.235	632.006	842.467	432.793	868.691	507.076
Industriales	87.728	232.111	18.213	280.824	200.455	5.675	7.123
Metalúrgicos				6.294			
Otros			11.180		6.946	5.997	4.976
Otros Agrícolas	101.810	71.686	27.121	104.157	38.099	114.573	114.488
Químicos	81.630	32.050	6.476	49.864	81.454	41.417	83.085
Subproductos	21.018	28.196	124.109	8.813	24.200		
Vehículos			500	70			
Trimestre	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
1er Trimestre	48.899	150.349	250.903	222.601	354.331	295.105	211.357
2do Trimestre	213.684	284.752	331.261	383.343	160.557	222.961	400.704
3er Trimestre	163.953	304.867	208.823	451.738	75.429	238.644	98.901
4to Trimestre	92.794	250.773	68.397	252.742	207.179	295.364	49.390
Tipo Operación	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Cabotaje Salido			113.528				
Exportación	472.459	948.385	714.147	949.984	490.662	996.651	665.267
Importación	46.871	42.356	31.209	351.557	237.050	55.423	87.962
Transbordo / Tránsito Entrado							2.332
Transbordo / Tránsito Salido					69.784		4.791
Tránsito				8.813			
Vehículos Impo			500	70			

Figura 2.4.3.q Evolución de rubros operados Del Guazú (2014-2020)



Puerto Paraná Iron

Tabla 2.4.3.h Operaciones por rubro, trimestre y tipo 2014-2020 Paraná Iron

Rubro	2014	2015	2016	2017
Total general	1.025.851	1.552.302	1.189.348	1.002.424
Metalúrgicos	1.025.851	561.261	149.759	872.052
Minerales		991.041	1.039.589	130.372
Trimestre	2014	2015	2016	2017
1er Trimestre		389.221	289.793	408.377
2do Trimestre	91.114	259.023	314.346	251.869
3er Trimestre	383.605	463.633	303.314	342.178
4to Trimestre	551.131	440.425	281.895	
Tipo de Operación	2014	2015	2016	2017
Transbordo / Tránsito Entrado	530.583	769.087	583.608	497.360
Transbordo / Tránsito Salido	495.268	783.215	605.740	505.064

Concepción del Uruguay - Muelle YPF

Tabla 2.4.3.i Operaciones por Rubro, Trimestre y Tipo 2014-2020 Muelle YPF

Rubro	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Total general	270.681	224.240	210.328	214.160	209.454	229.952	192.912
Combustibles	270.681	224.240	210.328	214.160	209.454	229.952	192.912
Trimestre	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
1er Trimestre	73.183	58.215	49.208	63.398	55.360	82.191	60.573
2do Trimestre	63.645	50.545	49.788	50.567	46.887	43.809	51.974
3er Trimestre	65.114	55.723	53.136	48.391	58.415	49.411	31.001
4to Trimestre	551.131	440.425	281.895				
Tipo de Operación	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Cabotaje Entrado	270.681	224.240	210.328	214.160	209.454	229.952	192.912

Cargill Diamante - Muelle Elevador

Tabla 2.4.3.j Operaciones por Rubro, Trimestre y Tipo 2014-2020 Cargill Diamante

Rubro	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Total general	148.554	169.995	112.120	282.177	200.807	300.790	287.994
Granos	148.554	169.995	112.120	282.177	200.807	300.790	287.994
Trimestre	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
1er Trimestre	11.446	4.068	17.578	22.204	80.997	109.320	114.224
2do Trimestre	41.370	67.543	42.200	92.833	17.360	109.130	90.000
3er Trimestre	75.884	81.039	22.972	87.300	39.550	43.830	65.060
4to Trimestre	19.854	17.345	29.370	79.840	62.900	38.510	18.710
Tipo de Operación	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Cabotaje Salido	148.554	169.995	112.120	146.871	159.257	300.790	287.994
Exportación				135.306	41.550		

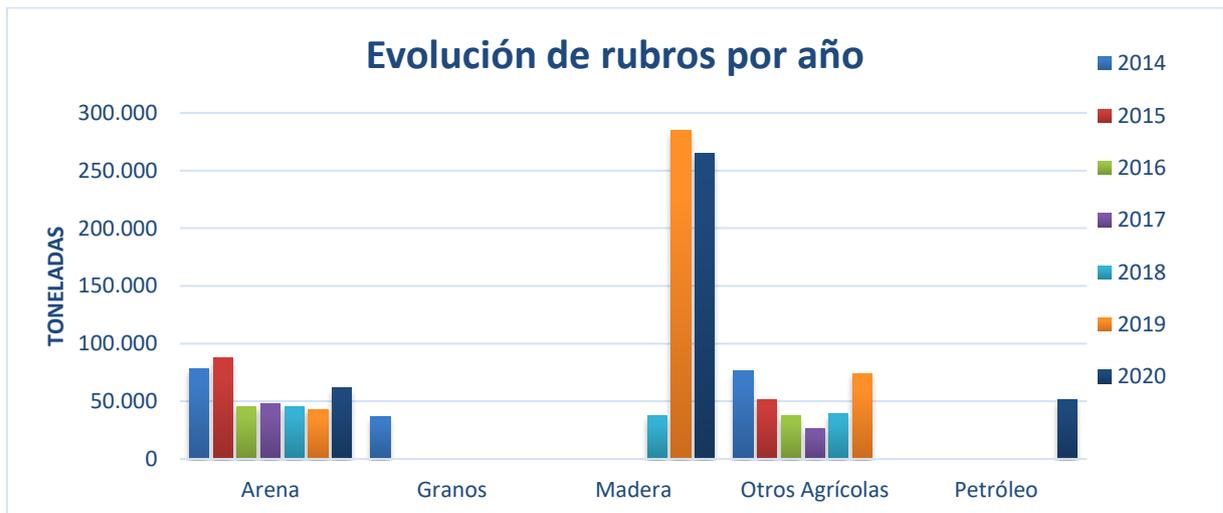
Ente Autárquico Puerto Concepción del Uruguay

Tabla 2.4.3.k Operaciones por Rubro, Trimestre y Tipo 2014-2020 Puerto Concepción del Uruguay

Rubro	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Total general	191.266	138.866	82.573	74.657	122.120	402.105	378.124
Arena	78.075	87.536	44.901	48.289	45.308	43.126	61.727
Granos	36.893						

Madera					37.491	284.807	265.127
Otros Agrícolas	76.298	51.330	37.672	26.368	39.321	74.172	
Petróleo							51.270
Trimestre	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
1er Trimestre	35.122	32.270	16.355	9.200	13.288	103.742	50.416
2do Trimestre	107.970	23.725	25.355	23.337	24.594	135.171	81.325
3er Trimestre	25.981	49.161	32.490	27.402	34.240	76.963	111.388
4to Trimestre	22.193	33.710	8.373	14.719	49.998	86.229	134.996
Tipo Operación	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Cabotaje Entrado	77.697	87.536	44.901	48.289	45.308	43.126	61.727
Cabotaje Salido	37.271						
Exportación	76.298	51.330	37.672	26.368	76.812	358.979	265.127
Transbordo / Tránsito Salido							51.270

Figura 2.4.3.r Evolución de rubros por año Puerto de Concepción del Uruguay



Cooperativa agrícola La Paz Ltd.

Tabla 2.4.3.I Operaciones por Rubro, Trimestre y Tipo 2014-2020 Cooperativa agrícola La Paz

Rubro	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Total general	96.373	98.112	85.200	104.930	73.788	141.507	141.745
Granos	96.373	98.112	85.200	104.930	73.788	141.507	141.745

Trimestre	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
1er Trimestre	8.321	17.807	20.865	19.710	28.562	43.101	48.223
2do Trimestre	40.921	49.315	28.761	57.812	12.529	26.013	58.826
3er Trimestre	30.686	25.501	15.118	19.641		16.855	19.445
4to Trimestre	16.445	5.489	20.456	7.768	32.697	55.539	15.251
Tipo de Operación	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Cabotaje Salido	96.373	98.112	85.200	104.930	73.788	138.722	141.745
Transbordo / Tránsito Salido						2.785	

Ente Autárquico Puerto La Paz- Márquez

Tabla 2.4.3.m Operaciones por Rubro, Trimestre y Tipo 2014-2020 Puerto La Paz- Márquez

Rubro	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Total general	15.206	15.375	11.808	30.200	6.300	208.458	30.139
Granos	15.206	15.375	11.808	30.200	6.300	208.458	30.139
Trimestre	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
1er Trimestre				2.575		12.689	10.958
2do Trimestre	7.394	9.569	1.330	15.224	6.300	186.622	14.451
3er Trimestre	5.019	1.934	3.119	8.191		6.278	
4to Trimestre	2.793	3.871	7.360	4.210		2.869	4.731
Tipo de Operación	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Cabotaje Salido	15.206	15.375	11.808	30.200	6.300	198.177	30.139
Transbordo / Tránsito Salido						10.281	

Coop. "La Ganadera" Gral. Ramírez

Tabla 2.4.3.n Operaciones por Rubro, Trimestre y Tipo 2014-2020 Coop. "La Ganadera" Gral. Ramírez

Rubro	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Total general	23.034	13.406	24.566	51.653	35.418	91.386	54.765
Granos	23.034	13.406	24.566	51.653	35.418	91.386	54.765
Trimestre	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
1er Trimestre			4.980			21.369	10.324
2do Trimestre	17.937	10.865	7.632	25.305	5.235	15.758	31.561
3er Trimestre			2.023			8.035	6.494
4to Trimestre	5.097	2.541	9.931	26.348	30.184	46.224	6.387
Tipo de Operación	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Cabotaje Salido	23.034	13.406	24.566	51.653	35.418	91.386	54.765

Maná Puerto Buey

Tabla 2.4.3.o Operaciones por Rubro, Trimestre y Tipo 2014-2020 Maná Puerto Buey

Rubro	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Total general	26.311	29.836	28.640	36.754	20.162	47.775	44.189
Granos	26.311	29.836	28.640	36.754	20.162	47.775	44.189
Trimestre	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
1er Trimestre			4.881		12.453	24.410	24.932
2do Trimestre		10.591		11.222	2.402		
3er Trimestre	17.998	12.903	12.266	14.353		13.845	19.257
4to Trimestre	8.313	6.342	11.492	11.179	5.307	9.520	
Tipo de Operación	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Cabotaje Salido	26.311	29.836	28.640	36.754	20.162	45.556	44.189
Transbordo / Tránsito Salido						2.219	

Ente autárquico Puerto Ibicuy

Para el puerto de Ibicuy, se recuerda que aún no existen estadísticas oficiales y que esta información, fue obtenida de la página oficial de dicho Puerto a partir de un artículo periodístico que dice "A lo largo del año pasado se totalizaron 195.650,600 toneladas embarcadas en cargueros provenientes de distintos lugares del mundo que completaron la carga de rollizos de madera iniciada en el Puerto de Concepción del Uruguay."

Tabla 2.4.3.p Operaciones por Rubro y Tipo 2014-2020 Puerto Ibicuy

Rubro	2020
Total general	44.189
Madera	195.651
Tipo de Operación	2020
Exportaciones	195.651

Puerto Piedras blancas

Tabla 2.4.3.q Operaciones por Rubro, Trimestre y Tipo 2014-2020 Puerto Piedras blancas

Rubro	2014	2015	2018	2019	2020
Total general	26.073	28.870	12.588	1.289	7.235
Industriales	26.073	28.870	12.588	1.289	7.235
Trimestre	2014	2015	2018	2019	2020

1er Trimestre	1.015	6.776		1.289	3.821
2do Trimestre	6.133	6.780			
3er Trimestre	9.963	12.076	8.552		3.414
4to Trimestre	8.962	3.238	4.036		
Tipo de Operación	2014	2015	2018	2019	2020
Exportación	26.073	28.870	12.588	1.289	7.235

Ente Autárquico Puerto Diamante

Esta terminal portuaria tiene tres muelles de los cuales uno de ellos, que posee un elevador, es operado por la firma Cargill.S.A. El resto no registra movimientos oficiales desde el año 2015.

Tabla 2.4.3.r Operaciones por Rubro, Trimestre y Tipo 2014-2020 Puerto Diamante

Rubro	2015
Total general	28.870
Granos	27.930
Trimestre	2015
2do Trimestre	8.514
3er Trimestre	19.416
Tipo de Operación	2015
Cabotaje Salido	27.930

2.4.3.5 ESTADÍSTICAS DE TRANSPORTE FLUVIAL

Para este análisis, se tuvo como premisa el análisis desde dos sistemas bien diferenciados en la Provincia de Entre Ríos, el río Paraná y el río Uruguay. A tales fines se agruparon los puertos que se encuentran sobre el mismo corredor Fluvial. Por un lado, los pertenecientes al río Paraná y por otro lado a al río Uruguay.

De la figura que sigue, se visualiza, que alrededor del 97% de las cargas que son operadas entre ambos corredores fluviales corresponden al Paraná, mientras que el 3% al Uruguay. Estos años, son de particular interés, ya que desde 2018 se concretó el dragado del Río Uruguay a través de la Comisión Administradora del Río Uruguay (CARU). Dichas cantidades guardan relación con la cantidad de Puertos que existen en cada corredor.

Figura 2.4.3.s Evolución de toneladas por corredor fluvial 2018-2020

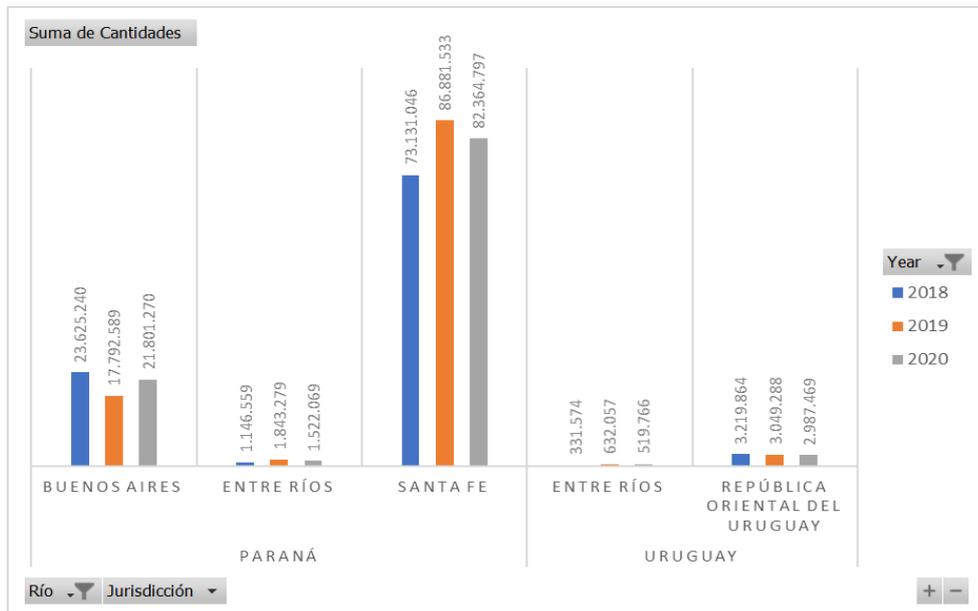


Tabla 2.4.3.s Cantidad de Puertos por corredor fluvial

Corredor	Jurisdicción	Nro. Puertos	%
Paraná	Buenos Aires	21	32%
	Entre Ríos	10	15%
	Santa Fe	34	52%
Total Paraná		65	93%
Uruguay	Entre Ríos	2	40%
	República oriental del Uruguay	3	60%
Total Uruguay		5	7%
Total general		70	

Además, llevando el análisis anterior a cargas operadas por la Jurisdicción en la que está emplazado cada Puerto, resulta de interés ver el siguiente gráfico. En donde la mayoría de las cargas durante los años 2018 y 2020 fueron operadas por puertos Santafesinos en el caso del Río Paraná.

Figura 2.4.3.t Toneladas operadas por año por corredor y por jurisdicción



En ambos casos lo operado por la provincia de Entre Ríos es significativamente menor. En el caso del Río Paraná, Entre Ríos posee 10 Puertos que representan el 15% del total, y opera con esa cantidad un 2% del total de las cargas que se transportan por dicho corredor. En el caso del Río Uruguay, es de particular interés, ya que los puertos que opera la Provincia de Entre Ríos son el 40% del total (2/5), mientras que las cargas transportadas representan el 14% del total.

Figura 2.4.3.u Gráficos de operación por corredor fluvial y jurisdicción 2018-2020



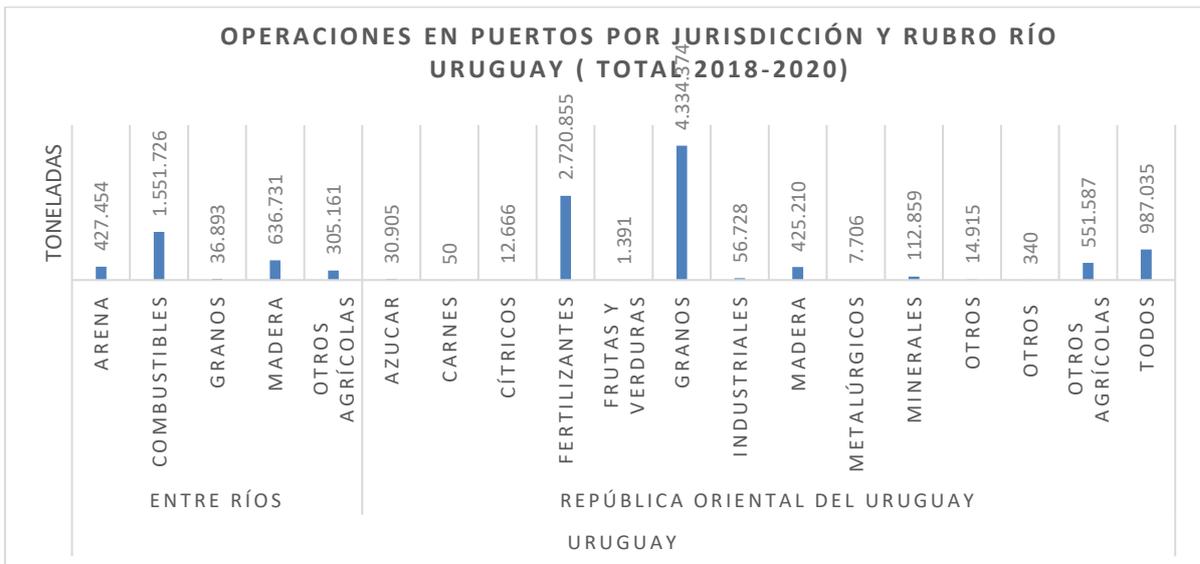
Otra posibilidad de análisis, reside en los rubros operados en los puertos de cada corredor Fluvial, haciendo una subdivisión por Jurisdicción.

La mayor operación la vuelve a tener Santa Fé, en los rubros de Granos y Subproductos. Mientras que la provincia de Entre Ríos, tiene su mayor operación, como ya se había descripto anteriormente en Granos.

Figura 2.4.3.v Gráfico de operaciones por jurisdicción y rubros Río Paraná



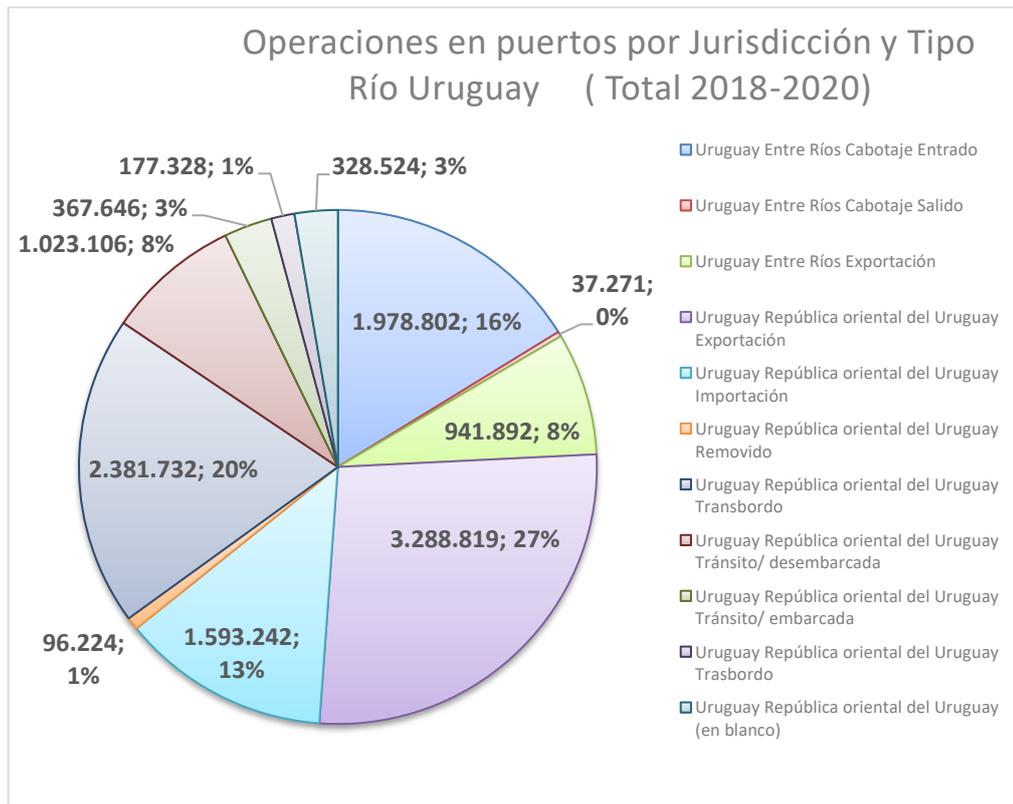
Figura 2.4.3.w Gráfico de operaciones por jurisdicción y rubros Río Uruguay



De la figura anterior, se realiza el mismo análisis, pero en este caso para el corredor Fluvial del Río Uruguay. En este caso, se visualiza que, en dicho corredor, la provincia de Entre Ríos ha operado mayormente cargas del rubro Combustibles, dados por la operación del Puerto de YPF- Concepción del Uruguay. Por su parte, en el Uruguay se transportaron mayormente granos y fertilizantes.

A su vez pueden analizarse las operaciones de los puertos por Jurisdicción y tipo. Del siguiente gráfico que expresa porcentajes del total operado en el Corredor Fluvial del Uruguay. Las exportaciones realizadas por Entre Ríos representan 8% del Total, mientras que las realizadas por Uruguay un 27%

Figura 2.4.3.x Gráfico de operaciones en puertos por jurisdicción y Tipo Río Uruguay (2018-2020)



A su vez, haciendo el mismo análisis para el corredor del Río Paraná, pueden verse que la mayoría de las operaciones en la Jurisdicción de Buenos Aires fueron de Importación con un 11,62% del total operado, en Entre Ríos no se aprecia una diferencia marcada para ningún tipo de operación y en Santa Fé, se realizaron operaciones de exportación por un 63.43% del total.

Tabla 2.4.3.t Gráfico de operaciones por jurisdicción y Tipo Río Uruguay (2018-2020)

Río	Jurisdicción	Tipo de Operación	% del Total operado (2018-2020)		
Paraná	Buenos Aires	Cabotaje Entrado	1,42%		
		Cabotaje Salido	1,64%		
		Exportación	4,07%		
		Importación	11,62%		
		Transbordo / Tránsito Entrado	0,75%		
		Transbordo / Tránsito Salido	0,69%		
		Tránsito	0,85%		
		Vehículos Cabotaje Entrado	0,00%		
		Vehículos Cabotaje Salido	0,00%		
		Vehículos Expo	0,16%		
		Vehículos Impo	0,27%		
		Total Buenos Aires			21,47%
			Entre Ríos	Cabotaje Salido	0,42%
				Exportación	0,76%
				Importación	0,11%
				Transbordo / Tránsito Entrado	0,32%
Transbordo / Tránsito Salido	0,33%				
Tránsito	0,00%				
Total Entre Ríos			1,94%		
	Santa Fe	Cabotaje Entrado	3,37%		
		Cabotaje Salido	0,83%		
		Exportación	63,43%		
		Importación	2,77%		
		Transbordo / Tránsito Entrado	2,16%		
		Transbordo / Tránsito Salido	4,02%		
Total Santa Fe			76,59%		
Total general			100,00%		

Finalmente, se adjuntan las toneladas transportadas por cada uno de los Puertos de cada uno de los corredores Fluviales.

Río	Puerto	2018	2019	2020
Paraná	ACA (San Lorenzo)	2.577.933	3.079.057	3.566.164
	Aceitera General Deheza			1.082.451
	Acindar (Villa Constitución)	1.474.241	807.789	714.118
	ADM AGRO - Muelle El Tránsito	3.530.616	2.402.161	363.326



Río	Puerto	2018	2019	2020
	ADM AGRO (Arroyo Seco)	3.932.521	5.213.888	5.369.281
	Akzo Nobel	24.645	11.654	
	Arauco	38.828	278.576	38.098
	Bunge (Dempa y Pampa)	2.871.299	3.393.797	3.135.554
	Bunge (Ramallo)	737.333	1.265.732	1.072.313
	Campana - Muelle Provincial	201.821	128.063	10.062
	Carbochlor	217.950	125.899	178.557
	Cargill - Muelle Quebracho	3.991.144	4.501.669	4.748.709
	Cargill (Punta Alvear)	3.003.713	4.055.320	4.238.749
	Cargill (Villa Gobernador Gálvez)	2.490.108	3.233.004	3.109.487
	Cargill Diamante - Muelle Elevador	200.807	300.790	287.994
	Cofco International Argentina S.A. (PGSM)	734.245	3.606.892	4.000.523
	Cofco International Argentina S.A. (Timbúes)	6.572.912	6.434.999	5.117.662
	Coop. "La Ganadera" Gral. Ramírez	35.418	91.386	54.765
	Coop. Agr. La Paz	73.788	141.507	141.745
	Del Guazú	797.496	1.052.074	760.352
	Delta Dock	1.010.669	1.187.800	1.394.341
	Dreyfus (Gral Lagos)	3.956.543	4.320.701	4.162.457
	Dreyfus (Timbúes)	3.632.970	3.740.834	4.236.185
	Euroamerica	918.165	768.526	679.794
	La Paz - Márquez	6.300	208.458	30.139
	Maná Puerto Buey	20.162	47.775	44.189
	Minera Alumbreira	107.678	61.400	
	Molca	505.127	685.771	667.453
	Molinos San Benito	4.322.579	5.324.370	5.884.288
	Nouryon (Ex Akzo Nobel)			26.247
	Odfjell	137.704	157.565	187.561
	Pampa Energía	227.655	350.636	391.207
	Pan American Energy (Campana)	3.072.127		3.699.934
	Pan American Energy (San Lorenzo)	1.047.430	1.012.870	906.194
	Petromining	1.692.419	1.776.953	2.492.911
	Piedras Blancas	12.588	1.289	7.235
	Pobater (Ex Rhasa)			370.110
	Profertil	454.502	357.121	518.309
	Puerto Ibicuy - Muelle Continental			195.651
	Regasificador Escobar	2.635.079	1.773.535	1.257.180
	Renova	5.056.322	9.828.164	9.803.150
	Rhasa	735.217		

Río	Puerto	2018	2019	2020
	Rosario - Muelle ENAPRO	4.810.326	4.715.009	4.348.053
	San Lorenzo - San Martín - Muelle YPF	1.477.009	620.518	108.477
	San Nicolás - Muelle Provincial	2.790.207	3.688.522	3.259.020
	San Pedro	721.790	681.092	866.650
	Santa Fe	560.452	476.999	630.775
	Shell (Arroyo Seco)	662.687	540.335	741.571
	Siderar	5.301.193	3.348.124	3.836.443
	Siderca	1.118.521	798.267	234.957
	Terminal 6	9.680.917	12.775.637	12.125.846
	Terminal de Fertilizantes Argentinos	265.999	409.672	411.615
	Terminal Zárate	603.615	382.254	270.744
	Termoeléctrica San Martín	214.696	58.642	151.287
	Vicentín	5.284.624	5.328.685	2.403.127
	Villa Constitución - Muelle EAPVC	165.282	219.708	69.986
	Vitco	751.913	527.599	800.786
	Xstorage	435.560	218.310	484.356
Total Paraná		97.902.845	106.517.401	105.688.136
Uruguay	Concepción del Uruguay	122.120	402.105	378.124
	Concepción del Uruguay - Muelle YPF	209.454	229.952	192.912
	Fray Bentos (Uruguay)	549.467	318.055	340.456
	Nueva Palmira (Uruguay)	2.440.757	2.544.125	2.505.597
	Paysandú (Uruguay)	229.640	187.108	141.416
Total Uruguay		3.551.438	3.681.345	3.558.505
Total general		101.454.283	110.198.746	109.246.641

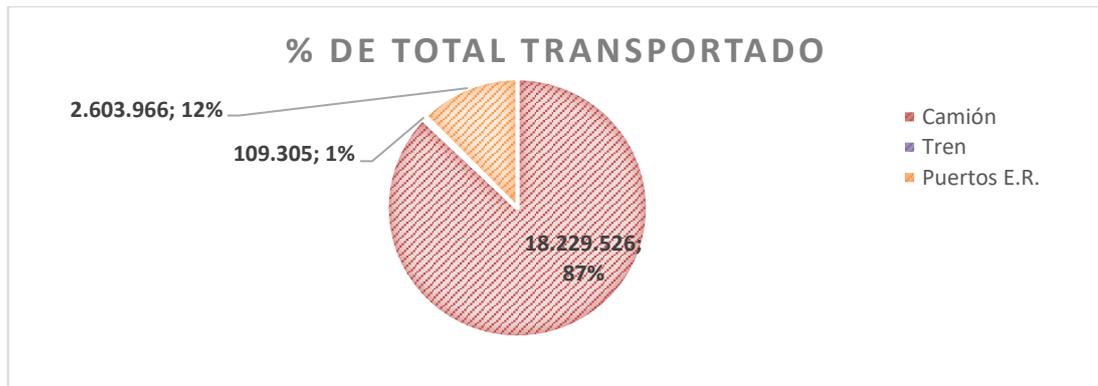
2.4.3.6 MATRIZ DE TRANSPORTE ENTRE RÍOS

Finalmente, tras toda la información relevada y analizada, podemos realizar un análisis de la situación del transporte de la provincia para el año 2016. A partir de ello se puede analizar, que el 87% de las cargas se movilizan por vía terrestre, mientras que un 12% ocurre por el método fluvial. Finalmente, la Línea Urquiza, está movilizandando el 1% del total.

Figura 2.4.3.y Situación modal del transporte en E. Ríos 2016



Figura 2.4.3.z % del total transportado por modo



2.4.4 ESTUDIO DE MERCADO POTENCIAL

Una vez desarrollado el mercado actual de infraestructuras logísticas y de transporte, se analiza ahora el mercado potencial para determinar el “volumen potencial captable” de cargas, esto es, no lo que se cuenta hoy solamente, sino lo que Entre Ríos podría movilizar (y no lo cuenta hoy) como servicios a las cargas y/o logísticos. Se analizaron las siguientes opciones:

2.4.4.1 TIPOS DE CARGAS Y MOVIMIENTOS POTENCIALMENTE A ANALIZAR

Partiendo de datos de producción, comercio exterior y tránsitos de mercaderías, se analizarán grupos de cargas que incluyen a esas mercaderías clasificados como se muestra en el ANEXO 1 según UNCTAD resumidos en:

- Graneles Sólidos (GS)
 - Orgánicos GSO: agro graneles, subproductos de origen vegetal, etc.
 - inorgánicos GSI: fertilizantes, minerales, etc.
- Graneles Líquidos
 - Orgánicos GSO: agro graneles, subproductos de origen vegetal, etc.
 - inorgánicos GSI: fertilizantes, minerales, etc.
- Cargas Generales y Contenedores:
 - Cargas Generales (Fraccionadas en Bultos y/o Pallets)
 - Contenedores (En Contenedores- Unidad TEU)
 - Ro-Ro (vehículos, material de transporte, carga rodante, Unidad en FEU)

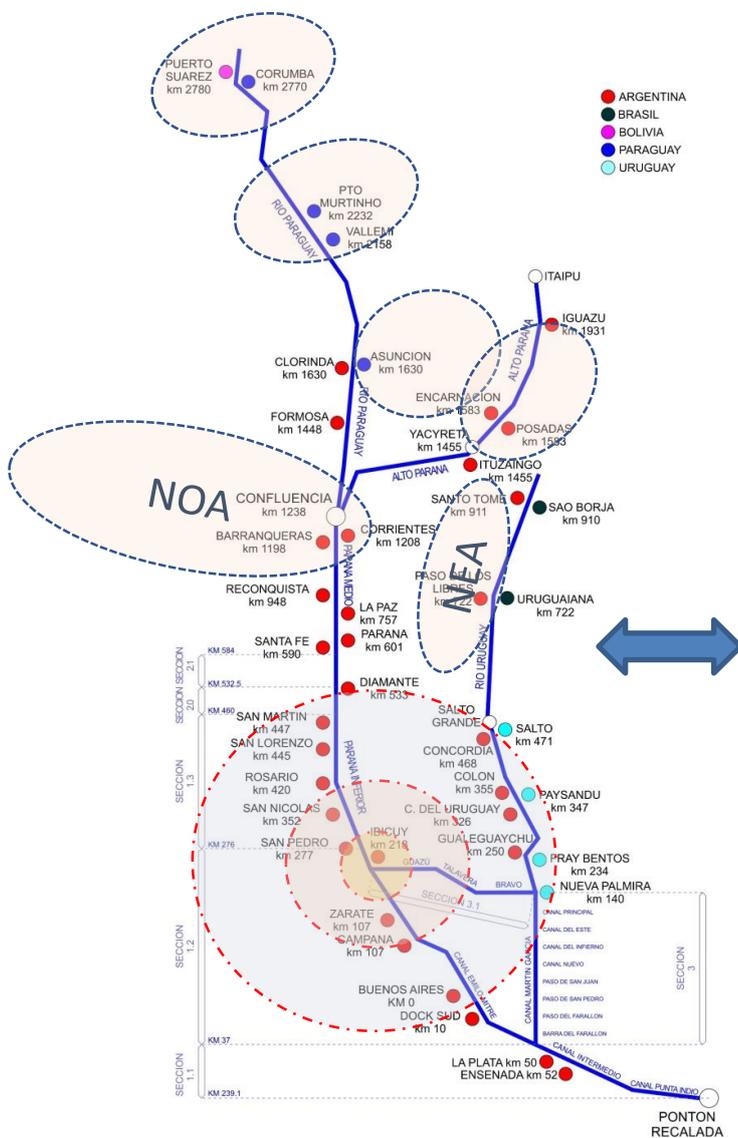
Tabla: Tipos de Cargas (UNCTAD) y de Buques (Lloyd Register of Ships)

Tipo de Buque (s/ Lloyd)	Grupos Base de Datos	Tipo de Carga (Unctad)
CARGA GENERAL (General Cargo)	Carga General	Carga sólida o líquida fraccionada en envases (cajas, barriles, etc) agrupada en Pallets
FRIGORIFICOS (Reefer)	Frigorífico-Congelador	Carga líquida o sólida refrigerada fraccionada en envases (cajas, barriles, etc)
TANQUES (Tankers)	Petroleros Gaseros Aceiteros Prod.Quím.	Carga líquida o gaseosa a granel En bodegas estancas (tanques)
GRANELEROS (Bulk Carriers)	Graneleros Mineraleros	Carga sólida a granel En bodegas
PORTA CONTENEDORES - RO-RO (Containers - Ro-Ro)	Contenedores Portacontenedores	Carga en Contenedores
PORTA -VEHICULOS (Car Carriers)	Ro-Ro Vehículos	Contenedores sobre chasis Vehículos
OTROS (Fishing -Cruisers -others)	Pesqueros, pasajeros Barcazas Remolques y todo otro no incluido en los anteriores grupos	Varios

2.4.4.2 ÁREAS DE INFLUENCIA A ANALIZAR

Para estas tipologías de cargas y se estudia el mercado potencial de cargas de la Provincia de Entre Ríos según estos Grupos de Cargas en las denominadas Áreas de Influencia Cercana (AIC) , Primaria (AIP) y Secundaria (AIS):

- AIC: Solo Provincia de Entre Ríos y NEA (Corrientes y Misiones)
- AIP: Noroeste Argentino y Región Centro
- AIS: Hidrovia Parana Paraguay Cuenca Alta (Bolivia, Paraguay y Brasil) y Cargas Pasantes de Brasil, Uruguay y Chile por Pasos Fronterizos



1. **GSO: Agro-Graneles** – Expo. A.I.P. y Transbordos A.I.S.
2. **GSI: Minerales.** Transbordos. A.I.S.
3. **CG-CONT: A.I.C. y A.I.P** Expo+ Impo+ Cabotaje.
4. **A.I.S. HPP: GSO y GSI** Regional (Paraguay, Bolivia, Brasil , HPP)
5. **A.I.S. P.F. CG.CONT:** Pasos Fronterizos: Cargas de Transito Brasil/Uruguay/Chile

Esquema de Áreas de Influencia

2.4.4.2.1. Resumen de Resultados Volumen Captable

El denominado “Volumen Potencial Captable” es aquel volumen de cargas que la Provincia de Entre Ríos podría captar para su sistema portuario, de transporte y logístico actúa. Dependiendo de los proyectos y planes a considerar podría o no sumarse a su demanda. En base a estos totales luego en el estudio de demanda a desarrollarse después del presente informe, se asignará la demanda posible según distintos escenarios. Para las distintas áreas de influencia denominadas cercana, primaria y secundaria y para los grupos de carga anteriormente considerados, se determinan solo aquellas cargas que se estiman potencialmente captables por el sistema portuario y logístico de Entre Ríos. El resumen del Volumen Captable de cargas estudiado se presenta en la siguiente Tabla:

Tabla 2.4.4.a Volumen total Captable Año 2016

Volumen Total captable / Potencial. Año Base 2016.				
Sistema Portuario-Logístico Entre Ríos				
Millones de Toneladas				
GRUPOS	AIC: E.R.	AIP NEA	AIP NOA	TOTAL AIC+AIP
GSO	2,07	1,25	6,29	9,61
CG-CONT	4,67	6,15	4,01	14,83
OTROS	0,18	7,85	6,60	14,63
TOTAL	6,92	15,26	16,90	39,08

GRUPOS	AIS HPP BOL&PY	AIS HPP BRASIL	AIS TPF	TOTAL AIS
GSO	9,52	20,40	0,86	30,78
CG-CONT	4,95		2,37	7,32
OTROS	0,03		0,31	0,34
TOTAL	14,50	20,40	3,54	38,44

GRUPOS	AIC: E.R.	AIP TOTAL	AIS TOTAL	TOTAL
GSO	2,07	7,55	30,78	40,39
CG-CONT	4,67	10,17	7,32	22,16
OTROS	0,18	14,45	0,34	14,97
TOTAL	6,92	32,16	38,44	77,51

Mas adelante se describe como se ha llegado a estos valores en detalle.

REFERENCIAS:

AIC: Área de Influencia Cercana: Solo Provincia de Entre Ríos
 AIP: Área de Influencia Primaria Noreste Argentino: AIP NEA: Corrientes + Chaco + Misiones
 AIP Área de Influencia Primaria Noroeste Argentino AIP NOA Sin Chaco
 AIS - HPP: Área de Influencia Secundaria Hidrovia Parana Paraguay Cuenca Alta (Bolivia, Paraguay y Brasil)
 AIC - TPF Área de Influencia Secundaria Cargas Pasantes de Brasil, Uruguay y Chile por Pasos Fronterizos

A continuación, se muestran en detalle para cada una de las áreas de influencia y movimientos estudiados.

2.4.4.3 Producción (P)

Por Grupo de Cargas en Toneladas Año 2016 para las mismas áreas de influencia mencionadas (los Grupos de Cargas se conforman con grupo de mercaderías diversas según se ha presentado en el parágrafo anterior)

- 1- AIC AREA DE INFLUENCIA CERCANA: ENTRE RIOS
- 2- AIP AREA DE INFLUENCIA PRIMARIA : NORESTE: CORRIENTES + MISIONES + CHACO
- 3- AIP AREA DE INFLUENCIA PRIMARIA NOROESTE (MENOS CHACO)

A los fines de poder realizar una mejor descripción del tráfico de cargas de la provincia de Entre ríos, se considera importante mostrar la matriz productiva y las capacidades actuales. Para ello se comenzará exhibiendo la composición de la producción argentina desagregada por grupos de cargas, tomando como año testigo el 2016.

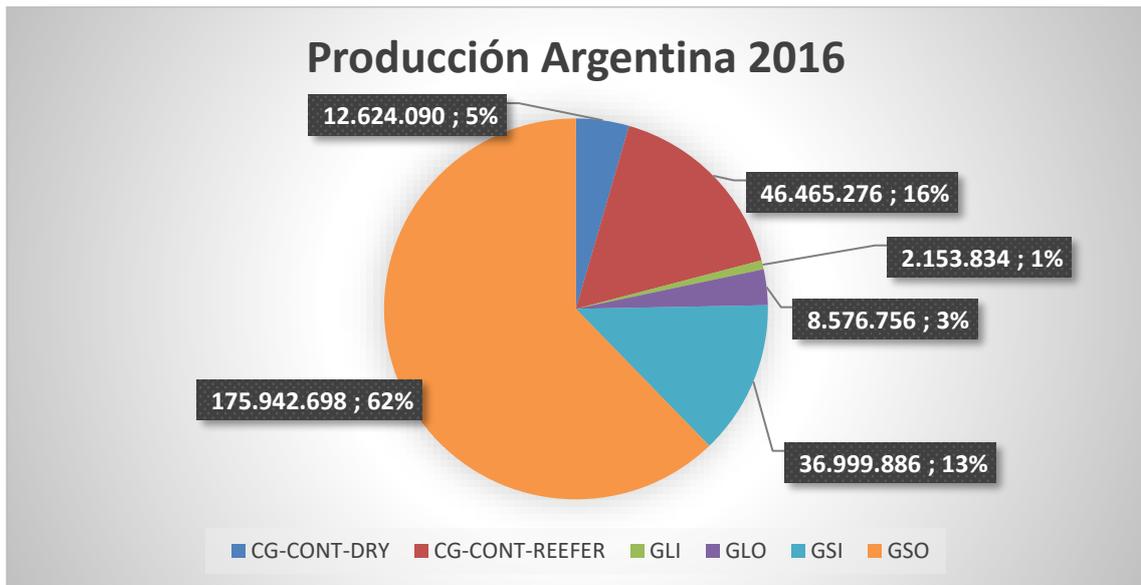
Se expresan en volumen (toneladas).

Tabla 2.4.4.b Producción Argentina

Producción Argentina			
Grupo de carga	2016	Promedio 2015-2019	%
CG-CONT-DRY	12.624.090	6.643.814	4,5%
CG-CONT-REEFER	46.465.276	43.028.274	16,4%
GLI	2.153.834	1.840.364	0,8%
GLO	8.576.756	8.443.360	3,0%
GSI	36.999.886	26.508.829	13,1%
GSO	175.942.698	163.163.021	62,2%
Total general	282.762.540	249.627.662	100%

El 62,2% de las toneladas de la producción argentina se conforma por el grupo de cargas graneles sólidos orgánicos; seguidos por las cargas generales contenerizadas refrigeradas: 16,4%; graneles sólidos inorgánicos 13,1% del tonelaje; las cargas contenerizadas secas el 4,5%; el 3% lo constituyen los graneles líquidos orgánicos y el 0,8% los inorgánicos.

Figura 2.4.4.a Producción Argentina por tipo de carga 2016



A continuación, se muestra la producción de la zona de influencia cercana: provincia de Entre Ríos.

2.4.4.3.1 Área de Influencia Cercana: Provincia de Entre Ríos

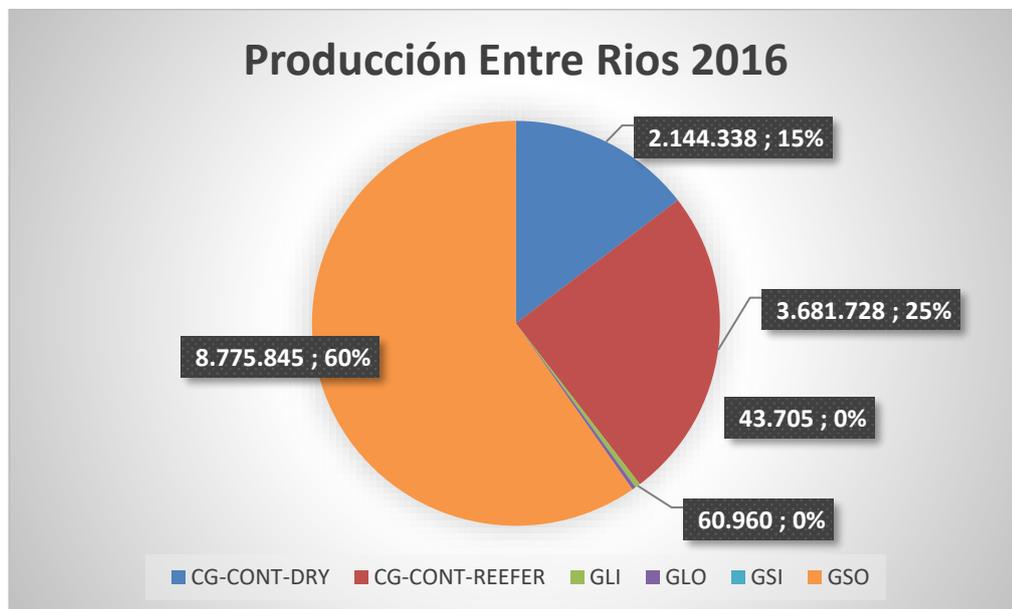
Tabla 2.4.4.c Producción área de influencia cercana (AIC) E.R.

AIC: Entre Ríos			
Grupo de carga	2016	Promedio 2015-2019	%
CG-CONT-DRY	2.144.338	1.270.047	14,6%
CG-CONT-REEFER	3.681.728	3.661.707	25,0%
GLI	60.960	58.385	0,4%
GLO	43.705	44.793	0,3%
GSI		-	0,0%
GSO	8.775.845	7.031.336	59,7%
Total general	14.706.576	12.066.270	100%

El 59,7% del volumen total producido por la provincia de Entre Ríos corresponde al grupo de graneles sólidos orgánicos. Si desagregamos los grupos de cargas en cada rubro podemos describir los rubros predominantes en cada uno. En el caso de las cargas GSO, los agro - graneles al 95% de las cargas GSO, mientras que el 5% restante se explica por subproductos y molienda de trigo.

Detalladamente en los agro - graneles predomina la producción de (ordenados según volumen): soja, maíz, trigo, sorgo, arroz y avena. Con respecto a la composición del resto de los GSO se dividen aproximadamente en partes iguales entre molienda de trigo y subproductos.

Figura 2.4.4.b Producción AIC de Entre Ríos por tipo de carga



En el punto siguiente se detallan los grupos de carga para la producción del año 2016 en el Área de Influencia Primaria

2.4.4.3.2 Área de Influencia Primaria: Provincias de Corrientes, Misiones y Chaco.

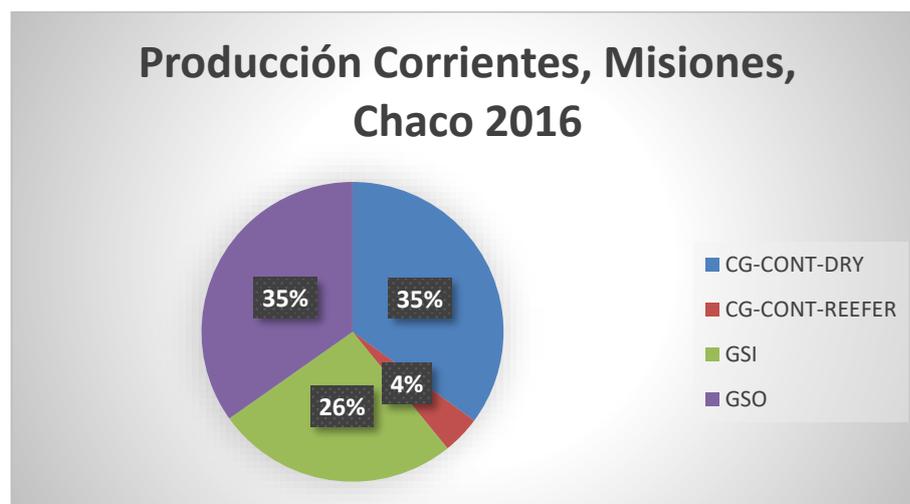
La composición de la matriz productiva para el Área de Influencia Primaria puede resumirse en el siguiente cuadro:

Tabla 2.4.4.d Producción área de influencia primaria (AIP) NEZ.

AIP NEA: Corrientes + Misiones + Chaco			
Grupo de carga	2016	Promedio 2015-2019	%
CG-CONT-DRY	4.995.259	2.638.861	35,1%
CG-CONT-REEFER	581.730	351.254	4,1%
GSI	3.701.759	3.234.132	26,0%
GSO	4.955.105	5.057.586	34,8%
Total general	14.233.853	11.281.833	100%

Como puede observarse, las cargas generales contenerizadas secas y los graneles sólidos orgánicos lideran la proporción del tonelaje total producido en el área con un 35,1% y 34,8%, respectivamente. Por otro lado, los graneles sólidos inorgánicos explican el 26% del volumen total y las cargas contenerizadas refrigeradas un 4,1%.

Figura 2.4.4.c Producción área de influencia Primaria



Provincia de Misiones:

Tabla 2.4.4.e Producción Misiones

Grupo de cargas	Producción (tons) 2016	Producción (tons) Promedio 2015-2019
CG-CONT-DRY	954.939	86.727
CG-CONT-REEFER	43.240	2.500
GSI	1.372.771	607.633

GSO	84.269	16.061
Total general	2.455.218	84.959

La composición de las cargas de esta provincia posee una gran proporción de su volumen total en cargas sólidas inorgánicas (56%); seguidas por las cargas generales contenerizadas secas (39%), los graneles sólidos orgánicos (3%) y las cargas refrigeradas (2%).

Figura 2.4.4.d Producción Misiones



Provincia de Corrientes:

Tabla 2.4.4.f Producción Corrientes

Grupos de cargas	Producción (tons) 2016	Producción Promedio (tons) 2015-2019
CG-CONT-DRY	2.868.320	157.305
CG-CONT-REEFER	536.809	47.494
GSI	2.026.774	911.850
GSO	718.870	97.123
Total general	6.150.772	170.603

La composición de las cargas de la provincia de Corrientes es: 46% del volumen total por cargas generales contenerizadas secas, 33% graneles sólidos inorgánicos, 12% graneles sólidos orgánicos y 9% cargas generales contenerizadas refrigeradas.

Figura 2.4.4.e Producción Corrientes



Provincia de Chaco:

Tabla 2.4.4.g Producción Chaco

Grupos de cargas	Suma de 2016	Promedio 2015-2019
CG-CONT-DRY	1.172.000	85.825
CG-CONT-REEFER	1.682	185
GSI	302.215	97.583
GSO	4.151.966	641.615
Total general	5.627.862	223.932

Figura 2.4.4.f Producción Chaco



La provincia del Chaco presenta una gran proporción de producción de graneles sólidos orgánicos (74% del tonelaje), 21% cargas generales contenerizadas secas y 5% de graneles sólidos inorgánicos.

Por último, se muestra en el punto siguiente la producción del Área de Influencia Secundaria.

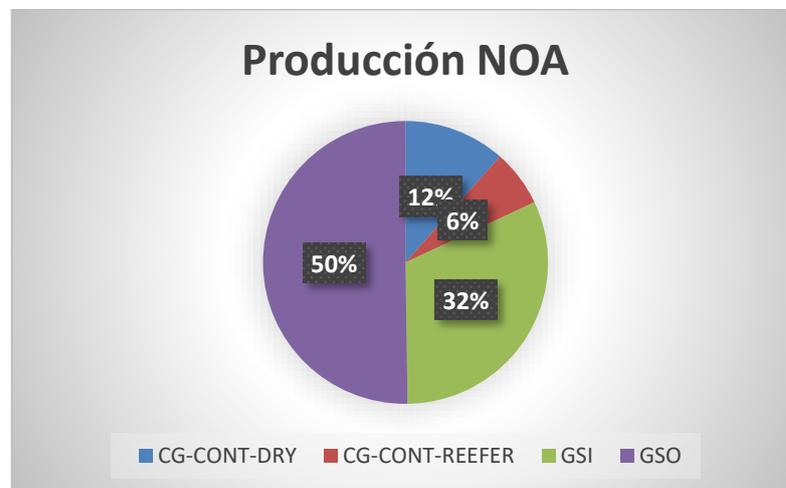
2.4.4.3.3 Área de Influencia Primaria: NOA sin Chaco

La producción durante el año 2016 del Área de Influencia Primaria puede resumirse en el siguiente cuadro:

Tabla 2.4.4.h Área de Influencia Primaria NOA sin Chaco

AIS NOA: NOA sin Chaco			
Grupo de carga	2016	Promedio 2015-2019	%
CG-CONT-DRY	2.751.525	1.360.450	11,5%
CG-CONT-REEFER	1.543.406	894.006	6,5%
GSI	7.581.124	6.248.162	31,8%
GSO	11.984.942	12.035.862	50,2%
Total general	23.860.997	20.538.479	100%

Figura 2.4.4.g Producción NOA



La composición de las cargas del área mencionada tiene la mitad de su tonelaje por los graneles sólidos orgánicos; mientras que los inorgánicos constituyen el 31,8% del volumen total producido. En definitiva, las cargas a granel sólidas tanto orgánicas como inorgánicas implican más del 80% de la producción del área de influencia secundaria. Por otra parte, las cargas contenerizadas explican aproximadamente el 20% restante: 11,5% las secas y el 6,5% las refrigeradas.

Comparación 1+2+3 / Total Argentina

PRODUCCION	Toneladas año 2016	% s/Total ARG
ARGENTINA	282.762.540	100%
1: AIC	14.706.576	5,20%
2:AIP NE	14.233.853	5,03%
3 AIS NOA	23.860.997	8,44%
A.I. (1+2+3)	52.801.426	18,7%

Entre Ríos (A.I.C) representa el 5,20% del Total Producido en Toneladas de la Argentina. Sumando las áreas de influencia primarias representa 18,77% con 52,8 Millones de Toneladas anuales, año base 2015.

2.4.4.4 EXPORTACIONES (X)

Por Grupo de Cargas en Toneladas Año Base 2016 para las mismas áreas de influencia mencionadas (los Grupos de Cargas se conforman con grupo de mercaderías diversas según se ha presentado en el parágrafo anterior)

- 1- AIC AREA DE INFLUENCIA CERCANA: ENTRE RIOS
- 2- AIP AREA DE INFLUENCIA PRIMARIA : NORESTE: CORRIENTES + MISIONES + CHACO
- 3- AIP AREA DE INFLUENCIA PRIMARIA NOROESTE (MENOS CHACO)

Se presenta a continuación el análisis de las cargas de exportación de Argentina y para las Áreas de Influencia antes mencionadas expresadas en toneladas y en Dólares F.O.B, , y luego para las áreas de influencia antes mencionadas

A los fines de realizar una descripción de la dinámica de las cargas exportadas se procederá a realizar un análisis cualitativo, cuantitativo y modal. Se desagrega según grupo de cargas en volumen, expresado en toneladas y en su valor FOB, expresado en dólares estadounidenses y la relación entre esas variables.

El año testigo es el año 2016, tal como se procedió en todo el informe por los motivos precedentemente explicados.

Como primera medida se analizará a nivel macroeconómico: las exportaciones en volumen y valor del país en el año 2016, mostrando, además el promedio del período 2015-2019 a los fines de indicar el comportamiento en ese período, siendo el año 2016 representativo para el análisis.

Las áreas consideradas trascendentes para la investigación son la provincia de Entre Ríos, considerada Área de influencia cercana, el resto de la región NEA (Noreste) de la República Argentina: Corrientes y Misiones; si bien no corresponde a esta zona geográfica se decidió por estrechos vínculos interprovinciales (económicos, infraestructura, etc.) agregar a la provincia del Chaco.

Por último, se muestra la descripción de la dinámica de cargas en el NOA (Noroeste Argentino) sin desagregar por provincias y sin incluir al Chaco pues forma parte del grupo NEA

Tabla 2.4.4.i ARGENTINA: Año 2016 y Promedio 2015-2019 Expo U\$ y Tons Grupo Cargas y Cociente U\$/ton

Exportaciones argentina			
Año	U\$	Toneladas	U\$/ton
2016	57.879.358.357	108.317.375	534,35
Prom 2015-2019	63.842.710.356	113.617.478	561,91

Durante el año 2016 se realizaron exportaciones originadas en la República Argentina, abarcando todos los modos de transporte, por USD 57.879.358.357 o en términos de su volumen, 108.317.375 toneladas. Por otra parte, el promedio de exportaciones para el período 2015 – 2019 es aproximadamente 64.000 M de USD y 114 M de toneladas. /USD 63.842.710.356 y de 113.617.478 toneladas.

En definitiva, el comportamiento del año que se toma como testigo, 2016, muestra un comportamiento similar al promedio del período 2015-2019.

En los puntos siguientes se analizará la dinámica de las exportaciones en el año 2016 para el área que denominamos “Área de Influencia Cercana” constituida por la provincia de Entre Ríos, Área de Influencia Primaria (NEA y Chaco) y “Área de Influencia Primaria” (NOA sin la provincia de Chaco).

En estos casos se discrimina por grupos de cargas a los fines de determinar la influencia de cada uno en las exportaciones de las áreas definidas para esta investigación. Las mismas se expresan en toneladas, en su valor FOB (USD) y la relación de estas variables.

AIC Cercana: Provincia de Entre Ríos. Análisis descriptivo: cuantitativo, cualitativo y modal.

Para determinar en detalle los grupos de cargas exportados por la provincia de Entre Ríos se describen mediante cuadro a continuación, tomando como año testigo el 2016:

Tabla 2.4.4.j AIC : Solo Entre Ríos

Entre Ríos					
Grupo de carga	U\$	Toneladas	U\$/tons	Promedio 2015-2019	Tasa 2015-2019
GSO	221.870.068	695.304	319	820.862	0,3
CG Cont Reefer	230.719.882	150.934	1.529	159.983	0,7
CG Cont Dry	149.020.056	146.296	1.019	244.395	3,6
GLO	20.652.348	22.486	918	15.851	6,0
GSI	1.611.408	6.285	256	12.762	- 0,8
GLI	3.334.571	2.758	1.209	3.076	1,4
RO-RO	2.272.588	179	12.720	328	- 0,1
Confidencial	19.668	35	564	19	-
Total general	629.500.589	1.024.275	615	1.257.275	0,7

Las exportaciones de la provincia de Entre Ríos en el año 2016 representaron un 1,09% del valor FOB con respecto al nivel nacional y el 0,95% del tonelaje total exportado del país con un promedio de 615 USD la tonelada en esa provincia.

Como primera medida se muestra a través del siguiente gráfico, la composición de los grupos de cargas exportados por esa provincia:

Es interesante destacar la proporción de exportaciones por **modo de transporte**. En lo que respecta al marítimo explica el 60% del valor FOB de las exportaciones y en términos de toneladas el 72%. Siguiendo en proporción el modo camión con un 37% y un 28%, respectivamente. Los otros modos de transporte tanto en volumen como en dólares no representan una proporción mayor a los 3 puntos porcentuales.

Figura 2.4.4.h Gráficos de exportación por grupo de carga

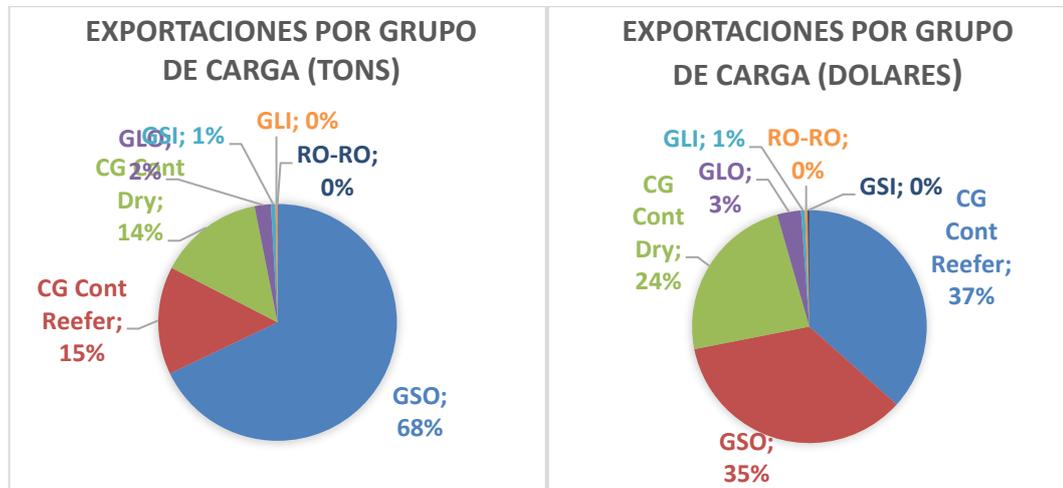
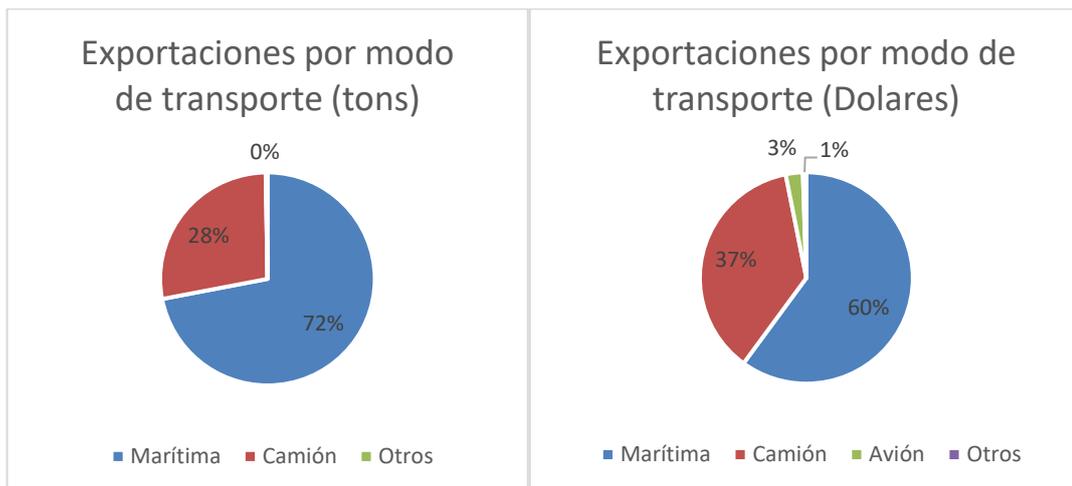


Figura 2.4.4.i Gráficos de exportaciones por modo de transporte



En la Tabla 2.4.4.j se puede observar que los graneles sólidos orgánicos explican el 68% de las exportaciones de la provincia en términos de peso y el 35% del valor FOB. El 82% (peso) de estas cargas es transportado por modo marítimo.

Con respecto a las cargas generales contenerizadas refrigeradas representan el 15% de las cargas exportadas de Entre Ríos y el 37% del valor FOB. El 78% (peso) de estas cargas es transportado vía marítima.

En lo que respecta a las cargas generales contenerizadas secas explican el 14% del peso exportado por la provincia y el 24% valor FOB. El 21% (peso) de estas cargas

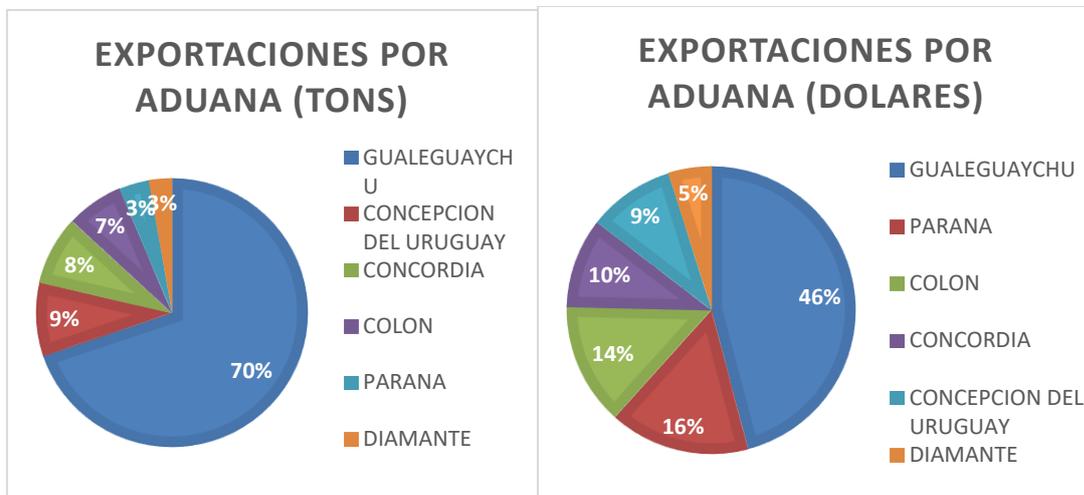
es transportado en modo marítimo, invirtiéndose la relación con respecto a la modalidad de las cargas refrigeradas.

A gran distancia se encuentran las exportaciones de graneles líquidos orgánicos: 2% de las toneladas totales exportadas y 3% del valor FOB; siendo 88% el porcentaje de las mismas que se transportan por modo marítimo.

Tanto las cargas Ro-Ro, graneles inorgánicos tanto líquidos como sólidos no llegan a un punto porcentual cada una - ni en términos de peso como en valor FOB- a los fines de considerarlas exportaciones representativas de la provincia.

Por último, se pueden mencionar las proporciones de las aduanas de salida de la provincia liderando localidad de Gualeguaychú con un 70% del tonelaje exportado y un 46% del valor FOB. La aduana de Paraná es la salida del 16% del valor FOB de las exportaciones (3% del tonelaje); mientras que Colón 14% (7%tn), Concordia 10% (8%tn), 9% Concepción del Uruguay (8% tn) y 5% Diamante. (3%tn). Se expresan los datos precedentes mediante gráficos:

Figura 2.4.4.j Gráficos de exportaciones por Aduana



A continuación, se desarrollará la denominada **Área de Influencia Primaria:** provincias de Corrientes, Misiones y Chaco.

Área de Influencia Primaria: Corrientes, Misiones y Chaco – Análisis descriptivo: cuantitativo, cualitativo y modal.

La delimitación del Área de Influencia Primaria se debió a las dos provincias (Corrientes y Misiones) que forman parte de la región geográfica Argentina: NEA (Noreste Argentino); agregándose a este grupo la provincia del Chaco dados los vínculos sólidos y reales existentes especialmente con la provincia de Corrientes. (especialmente en términos de infraestructura: Resistencia – Corrientes). A los fines de explicitar los grupos de cargas exportados en el año 2016 por estas tres provincias, se resume la información obtenida a través de la siguiente tabla

Tabla 2.4.4.k AIP NEA: Corrientes + Misiones +Chaco

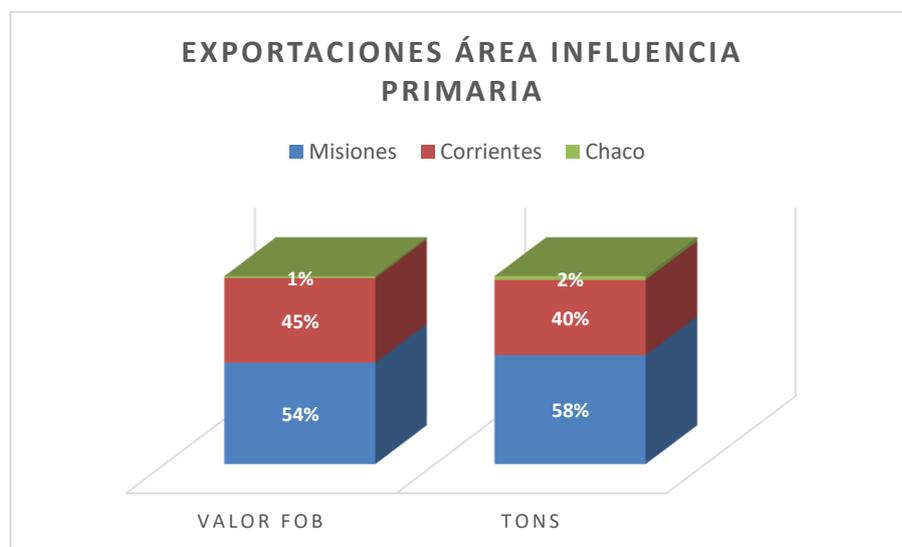
Corrientes Misiones Chaco					
Grupo de carga	U\$	Toneladas	U\$/tons	Promedio 2015-2019	Tasa 2015-2019
Misiones	665.231.655	946.912	703	747.026	0,2
CG Cont Dry	621.019.187	846.559	734	668.216	0,2
CG Cont Reefer	7.890.015	14.017	563	11.274	- 0,9
Confidencial	127.538	180	709	487	-
GLI	2.480.398	0	620.099.405	3.543	-
GLO					23,1
GSI	8.635.632	38.588	224	32.468	0,4
GSO	24.664.767	47.519	519	30.862	0,1
RO-RO	414.119	49	8.376	117	- 0,9
Corrientes	565.244.331	663.573	852	572.374	0,4
CG Cont Dry	299.429.102	299.561	1.000	287.147	0,3
CG Cont Reefer	27.724.993	22.587	1.227	17.893	- 0,5
Confidencial	36.295	33	1.114	8	-
GLI	4.711.946	12.242	385	30.485	10,6
GLO	31.702.755	6.194	5.118	4.711	- 0,7
GSI	39.385.388	73.037	539	66.184	0,0
GSO	76.424.884	243.531	314	158.760	0,8
RO-RO	85.828.969	6.389	13.433	7.186	0,5
Chaco	13.405.478	35.911	373	37.807	0,5
CG Cont Dry	13.384.961	35.751	374	27.663	- 0,2
Confidencial	50	0	1.000	-	-
GSI		-	-	2.625,58	-
GSO	20.467	160	128	7.518	-
Total general	1.243.881.464	1.646.396	756	1.357.206	0,4

Las exportaciones totales del el **Área de Influencia Primaria explican un 2,15% del valor FOB de las exportaciones totales nacionales y 1,52% en toneladas**. En particular cada provincia participa de la siguiente forma en el total de las exportaciones nacionales: Misiones:0,87% de las toneladas y 1,15% valor FOB; Corrientes: 0,61% del total de toneladas y del valor FOB 0,98%; Chaco: 0,02% valor FOB y 0,03% en toneladas.

La provincia de Misiones representa el 58% de las toneladas de las exportaciones totales del Área de Influencia Primaria y un 54% del valor FOB.; Corrientes el 40% de las toneladas y el 45% del valor FOB y Chaco: 2% de las toneladas y 1% de su valor FOB. Vale mencionar que la aduana más trascendente en esta provincia es Iguazú; no obstante, San Javier, B. de Yrigoyen, Posadas y Oberá presentan movimientos en cargas puntuales (en volumen).

Gráficamente el aporte de cada provincia a las exportaciones del Área de Influencia Primaria puede expresarse:

Figura 2.4.4.k Exportaciones área de influencia primaria



Misiones presenta la siguiente estructura de cargas exportables:

El mayor porcentaje en lo referente al peso es explicado por **las cargas generales contenerizadas secas**, que, además explican el 93% del valor FOB de las exportaciones de la provincia. Su principal modo de transporte es el camión 89% dejando sólo un 11% para el modo marítimo.

Los **graneles sólidos orgánicos e inorgánicos** explican un 5% de las exportaciones provinciales y el (4% del valor FOB) y el 4% (1% valor FOB), respectivamente. Ambos grupos de cargas se transportan totalmente por camión. Las cargas contenerizadas refrigeradas representan el 1% tanto en toneladas como en valor FOB.

Figura 2.4.4.l Exportaciones Misiones

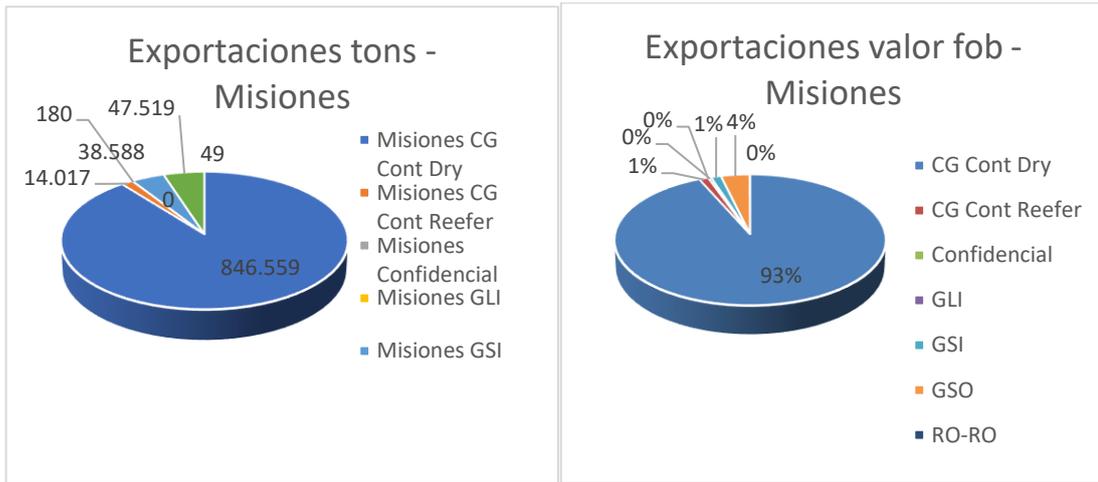
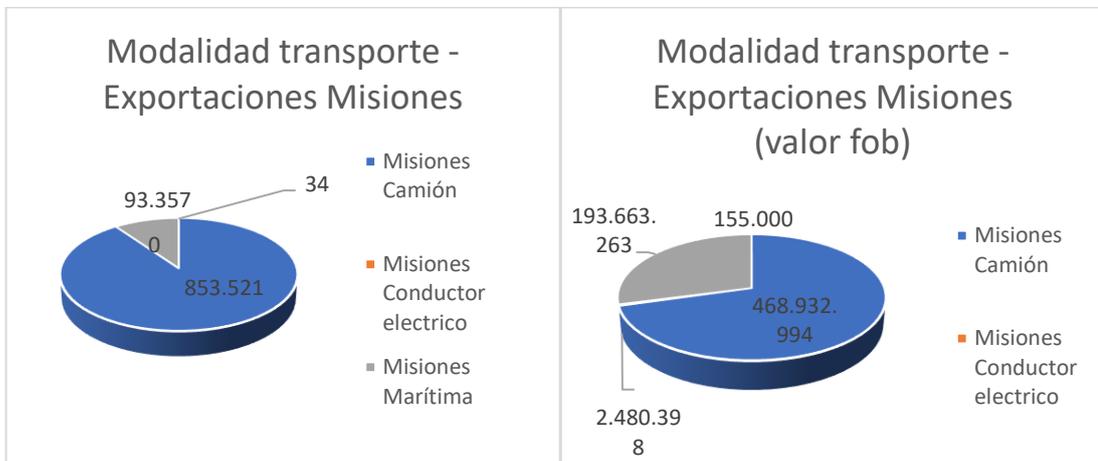


Figura 2.4.4.m Exportaciones por modo de transporte



En la **provincia de Corrientes**, el 45% del peso de las exportaciones provinciales corresponde a las **cargas contenerizadas secas**, representando un 53% del valor FOB. El principal modo de transporte es por camión: 84% de las toneladas.

Con respecto a los **graneles sólidos orgánicos** explican el 37% del peso de las exportaciones provinciales y un 14% del valor FOB. Su principal modo de transporte es por camión - 72% de las toneladas - y el 28% por ferrocarril.

Siguiendo en orden jerárquico tanto de pesaje como en términos monetarios, se encuentran los **graneles sólidos inorgánicos** representando un 11% del peso de las exportaciones provinciales y un 7% del valor FOB de las mismas. Su principal modo de transporte es 74% el camión y 26% el ferrocarril.

Los **graneles líquidos orgánicos**, si bien representan menos de un punto porcentual del peso de las exportaciones, en términos monetarios explican el 6% del valor FOB de las mismas y es transportado únicamente por camión.

La aduana más trascendente es Paso de los Libres y seguida en importancia por Pocitos, Santo Tomé, Corrientes y Goya. (en volumen).

Figura 2.4.4.n Exportaciones Corrientes

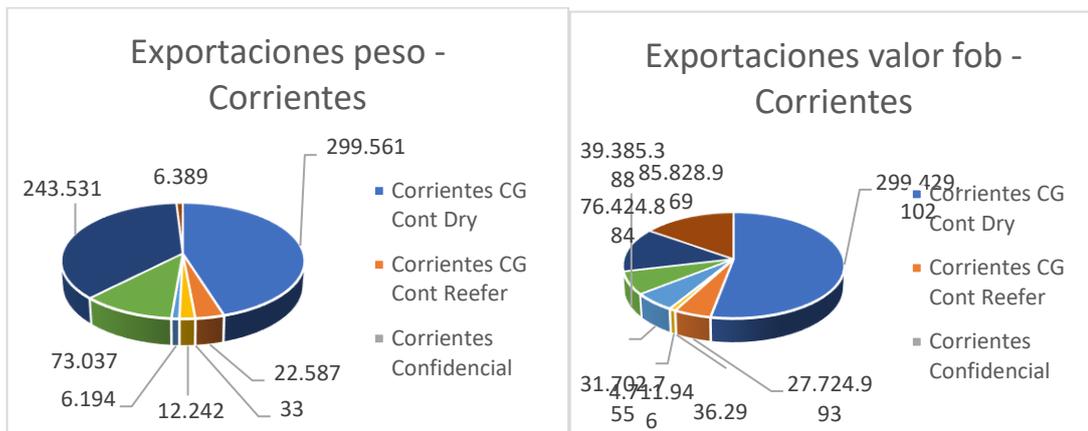
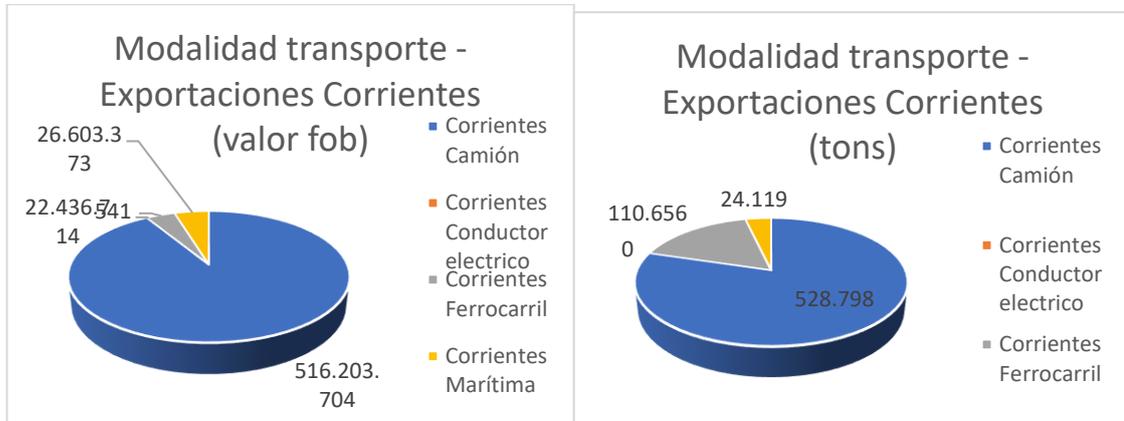


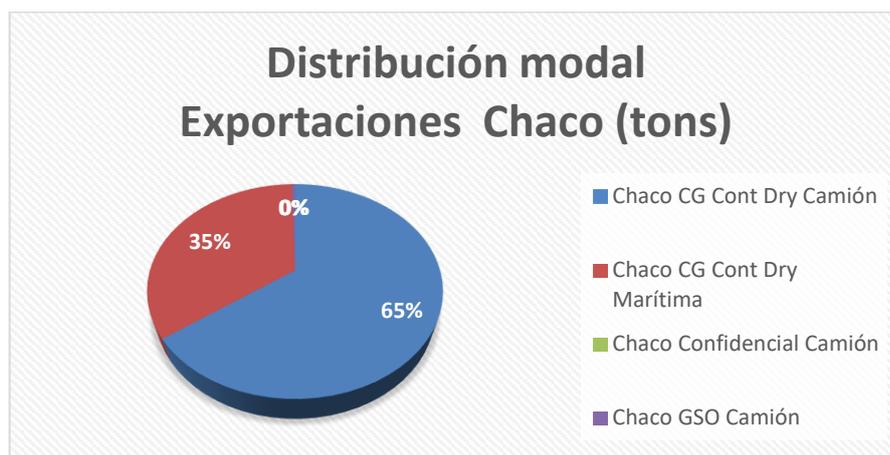
Figura 2.4.4.o Exportaciones por Modo en Corrientes



La **provincia de Chaco** presenta la siguiente composición de grupos de carga exportables: más del 99% en términos de tonelada y valor FOB de las exportaciones provinciales lo explican las cargas generales contenerizadas secas (dry) y menos de un punto porcentual los graneles sólidos orgánicos.

El granel es transportado íntegramente por camión y las cargas secas provinciales utilizan en un 65% (toneladas) el modo camión y el 35% el modo marítimo, siendo la principal aduana de entrada Barranqueras (en volumen).

Figura 2.4.4.p Distribución modal de Exportaciones Chacho



Área de Influencia Secundaria: NOA (Noroeste Argentino excluyendo a la provincia de Chaco). Análisis descriptivo: cuantitativo, cualitativo

La composición de la región del Noroeste Argentino (con exclusión de Chaco), se presenta en el cuadro a continuación:

Tabla 2.4.4.I AIS NOA sin Chaco

AIS NOA: Expo NOA sin CHACO					
Grupo de carga	U\$	Toneladas	U\$/tons	Promedio 2015-2019	Tasa 2015-2019
CG Cont Dry	1.003.949.651	648.218	1.549	529.647	0,6
GSO	846.863.630	3.895.780	217	3.318.276	0,2
CG Cont Reefer	202.877.927	194.951	1.041	179.168	1,3
GSI	855.451.238	360.615	2.372	185.828	0,4
GLO	171.083.280	13.346	12.819	17.485	0
GLI	69.226.669	21.031	3.292	28.550	4,5
RO-RO	183.352	17	10.967	379	20,6
Confidencial	36.255	7	5.231	3	-
Total general	3.149.672.002	5.133.966	613	695.461,00	0,60

Las **cargas secas** (CG Cont Dry) explican el 67% del valor FOB de las exportaciones del área de influencia secundaria y el 78% en proporción de toneladas. Le siguen en valor FOB los **graneles líquidos orgánicos** representando un 12% y un punto porcentual del tonelaje. Con respecto a los **graneles sólidos inorgánicos** implican el 11% del valor FOB y el 4% de las toneladas; el 7% del valor FOB los **graneles sólidos orgánicos** (12% del valor FOB) y las cargas generales contenerizadas **refrigeradas** el 4% tanto en términos de volumen como de valor nominal.

Figura 2.4.4.q Exportaciones AIS



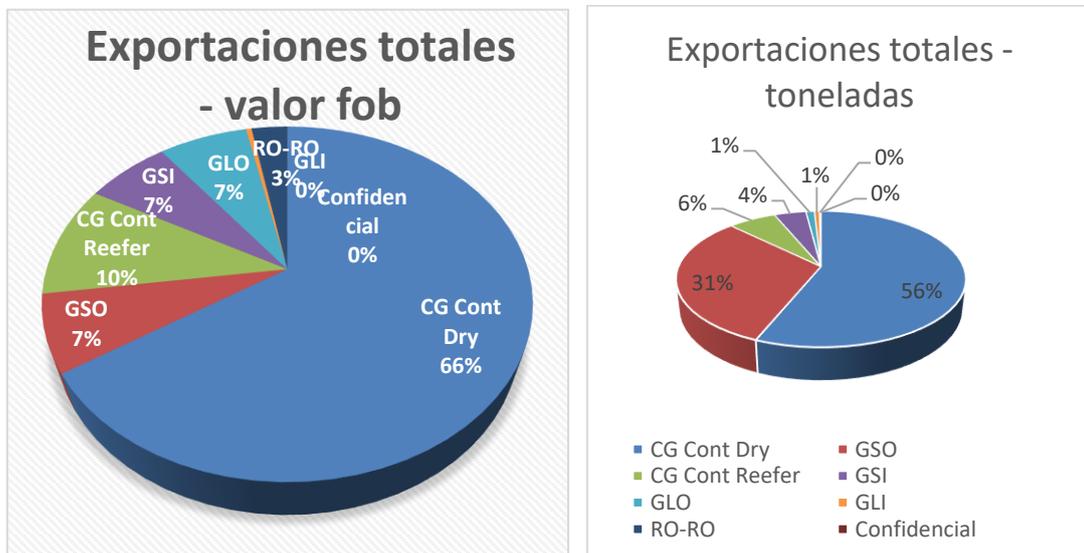
Valores y toneladas exportadas en Entre Ríos, Área de Influencia Primaria

En el cuadro a continuación se muestra de forma desagregada por grupos de cargas, las exportaciones de la Zona Cercana junto con el Área de Influencia Primaria NEA y Área de Influencia Primaria NOA:

Tabla 2.4.4.m Exportaciones AIP + AIS

Grupos de cargas	U\$	Toneladas	U\$/toneladas
CG Cont Dry	2.050.973.084	1.949.579	1.052
GSO	217.936.024	1.082.135	201
CG Cont Reefer	321.027.017	222.320	1.444
GSI	205.624.600	147.086	1.398
GLO	219.762.298	39.047	5.628
GLI	13.547.857	23.569	575
RO-RO	88.699.028	6.634	13.370
Confidencial	219.806	254	864
Total general	3.117.789.713	3.470.625	898

Figura 2.4.4.r Exportaciones totales AIP NEA + AIP NOA



Valores de las exportaciones de la zona cercana, primaria NEA y NOA en proporción a las totales del país

Tabla 2.4.4.n Argentina en comparación con AIP+ AIS

	U\$	Toneladas
Expo Argentina	57.879.358.357	108.317.375
Expo Zonas cercana, primaria NEA y NOA	3.319.007.433	3.470.625
Área Primaria NOA %	6%	3%

Figura 2.4.4.s Exportaciones totales áreas y país



Tabla 2.4.4.o Total Exportaciones Áreas de Influencia y Argentina - Comparación

EXPORTACIONES	Toneladas año 2016	% s/Total ARG
ARGENTINA	108.317.375	100%
1: AIC	1.024.275	0,95%
2:AIP NE	1.646.396	1,52%
3 AIP NOA	5.133.966	4,74%
A.I. (1+2+3)	7.804.637	7,2%

Entre Ríos (A.I.C) representa el 0,95% del Total Exportaciones en Toneladas de la Argentina. Sumando las áreas de influencia primarias representa 7,2% con 7,8 Millones de Toneladas anuales, año base 2016.

Conclusiones: La suma de las exportaciones del área cercana, primaria y secundaria de todos los grupos de carga en el año representativo de 2016, explicó el 6% del valor FOB de las exportaciones totales del país y el 3% de las toneladas.

2.4.4.5 IMPORTACIONES (M)

Por Grupo de Cargas en Toneladas Año Base 2016 para las mismas áreas de influencia mencionadas (los Grupos de Cargas se conforman con grupo de mercaderías diversas según se ha presentado en el parágrafo anterior)

- 1- AIC AREA DE INFLUENCIA CERCANA: ENTRE RIOS
- 2- AIP AREA DE INFLUENCIA PRIMARIA : NORESTE: CORRIENTES + MISIONES + CHACO
- 3- AIP AREA DE INFLUENCIA PRIMARIA NOROESTE (MENOS CHACO)

Se presenta a continuación el análisis de las cargas de exportación de Argentina y para las Áreas de Influencia antes mencionadas expresadas en toneladas y en Dólares C.I.F , y luego para las áreas de influencia antes mencionadas.

Tal como muestra la siguiente tabla las importaciones en el año 2016 tanto en dólares como en toneladas muestran un comportamiento dentro del promedio del período 2015-2019, tomándose el año 2016 como año testigo para el movimiento de importaciones del país.

Tabla 2.4.4.p Importaciones Argentina por Grupo de Cargas US\$ y Ton. y Cociente US\$/Tons

Importaciones argentina		
Año	U\$	Toneladas
2016	55.910.823.416	35.737.696
Prom 2015-2019	62.182.684.547	37.961.452

Importaciones Área Influencia Cercana: Provincia de Entre Ríos

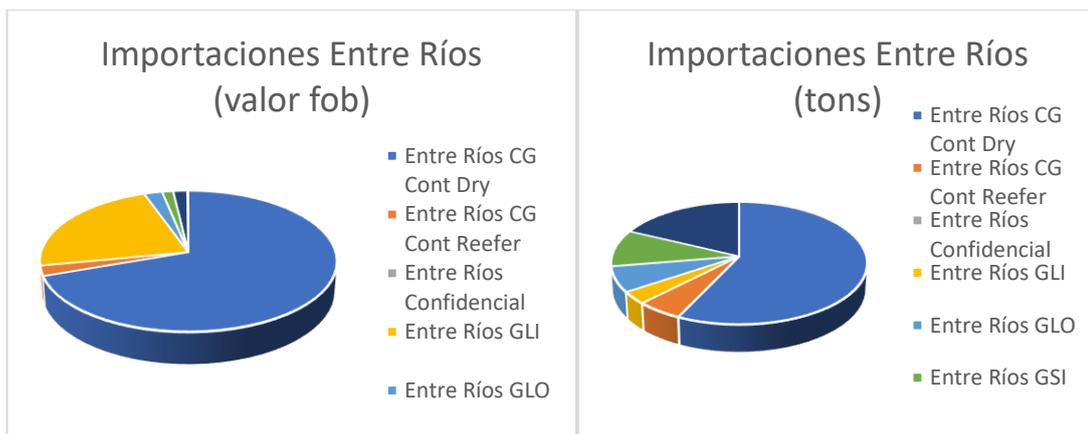
Tabla 2.4.4.q IMPO AIC: Solo Entre Ríos

Importaciones Entre Ríos – 2016					
Grupo de carga	U\$	Toneladas	U\$/tons	Promedio 2015-2019	Tasa 2015-2019
CG Cont Dry	215.584.305	171.170	1.259	174.736	0,5

CG Cont Reefer	7.173.931	15.827	453	10.731	-0,3
Confidencial	176	0	1.081	0	-
GLI	70.074.650	9.882	7.091	11.153	0,8
GLO	6.873.012	20.244	340	19.130	23,4
GSI	4.195.516	29.334	143	115.786	-0,8
GSO	5.338.293	53.476	100	48.568	0,1
RO-RO	401.502	38	10.606	193	26,1
Total general	309.641.384	299.971	1.032	380.297	0,4

Como primera medida se pueden mencionar las cargas generales contenerizadas secas que lideran el peso recibido de importaciones (57.06%) y también en valor FOB (69.62%). Las mismas son importadas a través del modo camión en un 76.84% de su peso y un 23.15% por vía marítima.

Figura 2.4.4.t Importaciones Entre Ríos

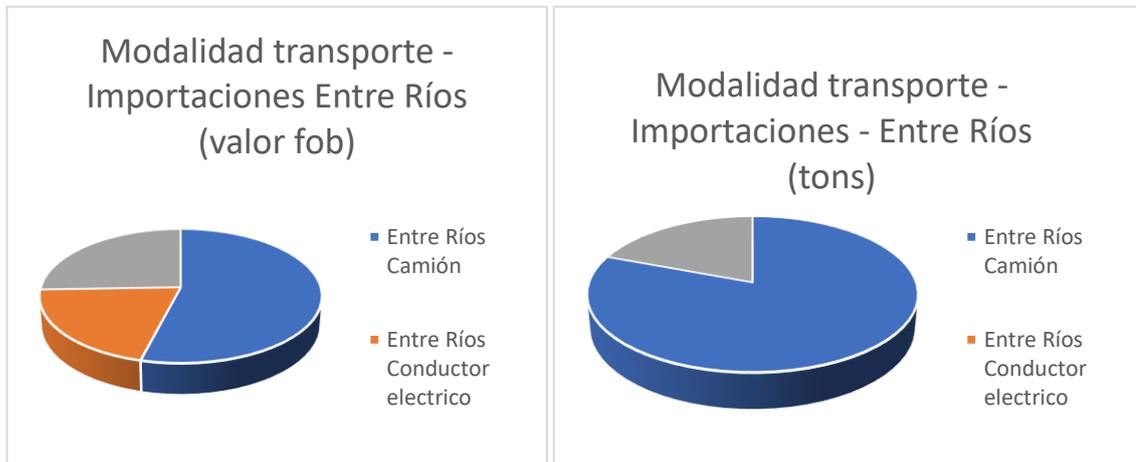


En términos de tonelaje le siguen los graneles sólidos orgánicos 17.83% y explican el 1.72% del valor FOB de las importaciones. Éstos ingresan en su totalidad por camión. Luego el 9.78% del pesaje importado se explica por las cargas a granel sólidas inorgánicas representando un 1.35% del valor FOB; siendo las mismas ingresadas a través del camión en su totalidad. Sin embargo, los graneles líquidos orgánicos utilizan en un 59.18% el camión y el 40.81% el modo marítimo. Estas cargas explican el 6.75% del peso importado y el 2.22% del valor FOB.

El segundo lugar en proporción de valor FOB lo tienen los graneles líquidos inorgánicos representados por el 22.63% y explican el 3.29% del peso de las importaciones de la provincia. Estas cargas, con una considerable representatividad en el valor FOB, utilizan en la totalidad la vía marítima para su ingreso.

Por último, las cargas generales contenerizadas refrigeradas, que ingresan en su totalidad por camión, explican el 5.28% del tonelaje y el 2.32% del valor FOB.

Figura 2.4.4.u Modo de transporte de IMPO E.R.



Área de Influencia Primaria: Provincias de Corrientes, Misiones y Chaco

Tabla 2.4.4.r IMPO AREA PRIMARIA NEA

Corrientes + Misiones + Chaco					
Grupo de carga	U\$	Toneladas	U\$/tons	Promedio 2015-2019	Tasa 2015-2019
Chaco	432.641	336	1.287	1.842	9,9
CG Cont Dry	432.641	336	1.287	459	1,9
GLI				1.488	-
GSI				3.936	-
Corrientes	2.795.350.775	5.670.616	493	5.125.660	0,2
CG Cont Dry	1.278.369.676	676.332	1.890	636.728	0,3
CG Cont Reefer	183.899.303	171.952	1.069	153.908	0,3
Confidencial	6.722	8	840	4	-1,0
GLI	806.628.504	4.697.860	172	4.203.193	0,2
GLO	20.699.073	22.762	909	22.967	1,2
GSI	51.075.369	37.579	1.359	48.359	0,6
GSO	14.740.662	15.002	983	15.209	1,1
RO-RO	439.931.465	49.120	8.956	45.293	0,3
Misiones	207.598.836	189.041	1.098	147.465	1,1
CG Cont Dry	135.152.248	152.153	888	110.708	1,3
CG Cont Reefer	25.821.073	31.138	829	30.718	0,6

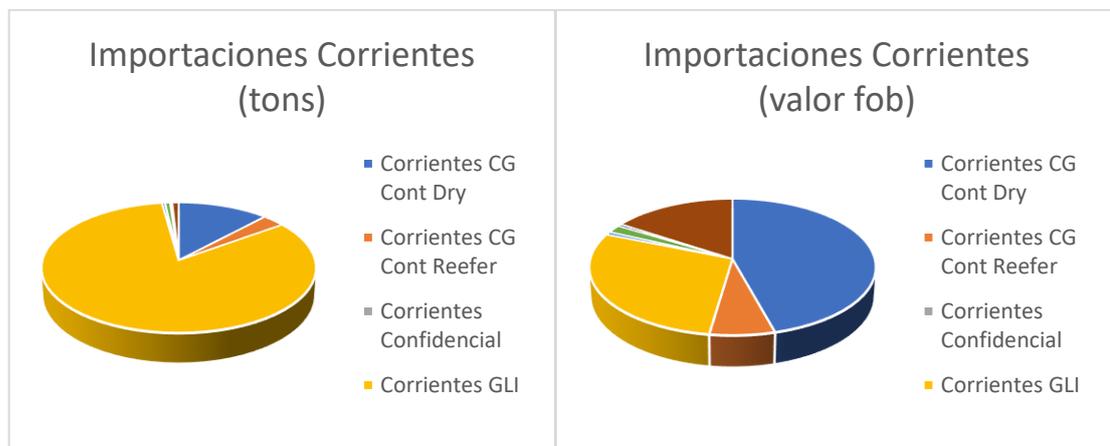
Confidencial	85	0	1.183	1	-1,0
GLI	42.234.212	72	586.586	351	-
GLO	626.132	1.005	623	650	0,7
GSI	403.020	898	449	1.140	-0,2
GSO	3.223.252	3.755	858	3.877	2,2
RO-RO	138.815	21	6.621	20	6,9
Total general	3.003.382.253	5.859.993	513	5.274.967	0,2

Corrientes:

En lo que respecta a los graneles líquidos inorgánicos, representan el 82.85% del peso de las importaciones y explican el 28.86% de su valor FOB.

Le sigue en proporción de tonelaje las cargas generales contenerizadas secas con un 11.93% del peso importado y representan casi la mitad del valor FOB de las importaciones, más precisamente el 45.73%.

Figura 2.4.4.v Importaciones Corrientes

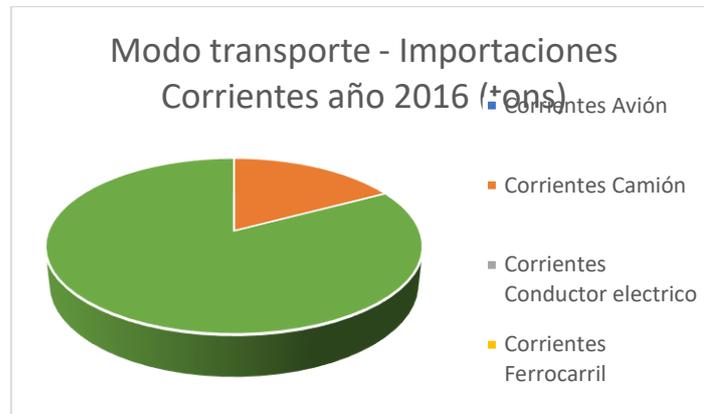


Las cargas generales contenerizadas refrigeradas representan el 3.03% del peso de las importaciones y el 6.58% del valor FOB.

Las cargas ro-ro tienen una interesante proporción del valor FOB de las importaciones 15.74%, explicando el 0.87% del pesaje.

Todos los grupos de cargas ingresan en su totalidad por camión salvo los graneles líquidos inorgánicos que lo realiza en un 99.96% por oleoducto o gasoducto.

Figura 2.4.4.w Modo de transporte Impo Corrientes



Misiones:

El mayor porcentaje (80.49%) en términos de pesaje corresponde a las importaciones de cargas generales contenerizadas secas y representan el 65.10% del valor FOB. Siguiendo en proporción las cargas generales contenerizadas refrigeradas con un 16.47% y 12.44% respectivamente. Los graneles líquidos inorgánicos explican el 20.34% del valor FOB de importaciones y constituyen el 0.04% del pesaje. El resto de las cargas a granel no alcanza el punto porcentual ni en tonelaje ni en valor FOB, teniendo similar comportamiento las cargas ro-ro.

Todas las mercancías importadas a la provincia ingresan en la totalidad por camión.

Figura 2.4.4.x Importaciones Misiones



Chaco:

La totalidad de las cargas importadas de la provincia del Chaco corresponden a cargas secas e ingresan a la provincia por camión en su totalidad.

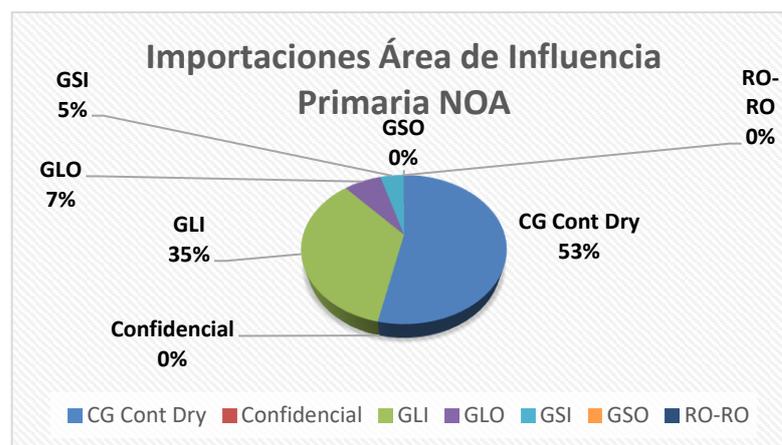
Área de Influencia Primaria NOA: Noroeste Argentino excluido Chaco.

Tabla 2.4.4.s Área Primaria NOA sin Chaco

NOA sin Chaco					
Grupo de carga	U\$	Toneladas	U\$/tons	Promedio 2015-2019	Tasa 2015-2019
CG Cont Dry	183.057.553	161.165	1.136	164.781	0,36
CG Cont Reefer	-	-	-	407	29,28
Confidencial	755	0	18.779	0	0,00
GLI	50.026.751	105.865	473	21.264	4,44
GLO	11.129.299	21.306	522	23.548	-0,32
GSI	16.502.021	13.590	1.214	19.582	0,30
GSO	14.295	8	1.787	21	-1,00
RO-RO	66.261	22	2.963	318	40,37
Total general	260.796.934	301.956	864	229.677	0,24

El 53,37% del volumen total importado por el área de influencia secundaria corresponde a las cargas secas; mientras que el 35,06% lo explican los graneles líquidos inorgánicos. Y un 7,06% los orgánicos y 4,50% los graneles sólidos inorgánicos:

Figura 2.4.4.e Importaciones área de influencia Primaria NOA



Totales Importaciones y comparativa

Considerando solo la entrada de importaciones por aduanas de la Provincia de Entre Ríos (A.I.C) representa el 0,95% del Total Importaciones en Toneladas de la Argentina. Sumando las áreas de influencia primarias representa 4,7% con 5,1 Millones de Toneladas anuales, año base 2016.

Sin embargo, existen además importaciones de las Provincias que entran por Aduana de Puerto Buenos Aires y/o otros puertos que no son de Entre Ríos y que esta base de datos utilizada de Aduana no las registra como de la Provincia. Para poder identificar en volumen y en dólares CIF esta cifra total para Entre Ríos se parte del cálculo del total de importaciones a nivel país (A), y se aplica luego el % del Producto Bruto Geográfico Provincial de Entre Ríos y de las otras provincias componentes de las áreas de influencia obtenido para el año 2016 (B):

Tabla 2.4.4.t Producto Bruto Geográfico Provincial- Año 2016

Provincias	U\$S	Toneladas	% U\$	% Toneladas	% PBG	Tons Impo PBG	Otras aduanas
Buenos Aires	28.072.214.513	16.961.826	50%	47%	35,1%	12.549.909	- 4.411.917
CABA	15.118.902.950	6.362.866	27%	18%	21,1%	7.552.461	1.189.595
Corrientes	2.795.350.775	5.670.616	5%	16%	1,4%	496.800	- 5.173.816
Santa Fe	2.669.910.940	3.475.238	5%	10%	8,2%	2.929.192	- 546.046
Chubut	275.777.782	898.984	0%	3%	1,3%	459.828	- 439.156
Mendoza	691.166.011	662.720	1%	2%	3,7%	1.339.723	677.002
Formosa	47.967.033	346.664	0%	1%	0,5%	175.256	- 171.408
Entre Ríos	309.641.384	299.971	1%	1%	2,4%	851.379	551.408
Córdoba	1.675.743.992	256.209	3%	1%	7,6%	2.716.756	2.460.548
Tierra del Fuego	2.983.143.938	242.809	5%	1%	0,7%	259.152	16.343
Misiones	207.598.836	189.041	0%	1%	1,1%	388.951	199.909
Jujuy	65.363.249	160.669	0%	0%	0,9%	322.410	161.741
La Rioja	89.823.338	66.449	0%	0%	0,7%	237.185	170.736
Tucumán	51.761.846	40.557	0%	0%	1,9%	664.575	624.018
Salta	53.848.501	34.281	0%	0%	1,6%	586.191	551.911

Provincias	U\$S	Toneladas	% U\$	% Toneladas	% PBG	Tons Impo PBG	Otras aduanas
San Luis	50.147.695	21.500	0%	0%	1,0%	367.809	346.310
Santa Cruz	65.970.577	14.406	0%	0%	1,5%	521.935	507.528
Neuquén	15.840.147	9.114	0%	0%	3,1%	1.093.796	1.084.683
San Juan	43.306.895	8.123	0%	0%	1,4%	494.185	486.062
Río Negro	19.171.861	8.049	0%	0%	1,2%	445.439	437.390
S/D	606.958.043	6.941	1%	0%		-	6.941
Chaco	432.641	336	0%	0%	1,4%	494.003	493.667
La Pampa	780.471	326	0%	0%	0,6%	207.834	207.507
Total general	55.910.823.416	35.737.696	100%	100%	98,4%	35.154.770	582.926

Se toma de la tabla anterior el % de PBG de cada provincia y se lo multiplica por el volumen total de importaciones a nivel País, y se obtiene así una estimación del total de importaciones en toneladas de las Provincias. A este total de importaciones provinciales se lo toma como válido y se le resta el obtenido por las aduanas provinciales para ver que parte de carga entró por "Otras Aduanas" que no son de la Propia Provincia:

Tabla 2.4.4.u AIC: Importaciones de Entre Ríos

Entre Ríos							
Provincias	U\$	Toneladas	% U\$	% Toneladas	% PBG	Tons Impo PBG	Otras aduanas
Entre Ríos	309.641.384	299.971	1%	1%	2,4%	851.379	551.408

Tabla 2.4.4.v AIP NEA: Importaciones de Corrientes + Misiones + Chaco

Corrientes + Misiones + Chaco							
Provincias	U\$	Toneladas	% U\$	% Toneladas	% PBG	Tons Impo PBG	Otras aduanas
Corrientes	2.795.350.775	5.670.616	5%	16%	1,4%	496.800	-
Misiones	207.598.836	189.041	0%	1%	1,1%	388.951	199.909
Chaco	432.641	336	0%	0%	1,4%	494.003	493.667
Total General	3.003.382.253	5.859.993	5%	16%	4%	1.379.753	693.576

Tabla 2.4.4.w AIP NOA: Importaciones de NOA SIN Chaco

NOA sin CHACO							
Provincias (x)	U\$	Toneladas	% U\$	% Toneladas	% PBG	Tons Impo PBG	Otras aduanas
Jujuy	65.363.249	160.669	0%	0%	0,9%	322.410	161.741
La Rioja	89.823.338	66.449	0%	0%	0,7%	237.185	170.736

NOA sin CHACO							
Provincias (x)	U\$	Toneladas	% U\$	% Toneladas	% PBG	Tons Impo PBG	Otras aduanas
Tucumán	51.761.846	40.557	0%	0%	1,9%	664.575	624.018
Salta	53.848.501	34.281	0%	0%	1,6%	586.191	551.911
Total General	260.796.934	301.956	0%	1%	5%	1.810.361	1.508.405

Tabla 2.4.4.x Comparativa Importaciones AIC, AIP, AIS y Argentina

IMPORTACIONES	Toneladas año 2016	% s/Total ARG
ARGENTINA	35.737.696	100%
1: AIC	851.379	2,38%
2:AIP NE	1.379.753	3,86%
3 AIS NOA	1.810.361	5,07%
A.I. (1+2+3)	4.041.493	11,3%

Finalmente, las importaciones de Entre Ríos se estimaron en el 2,38% del Total de Argentina, y sumando las demás áreas de influencia, el 11,3% del total, 4,0 millones de Toneladas

De este cálculo solo quedarían fuera de estas cargas los tránsitos terrestres que no son comercio exterior. Los resultados se presentan aquí en adelante.

2.4.4.6 ESTIMACION TRANSITOS TERRESTRES

Las mercaderías en tránsito que se consideran trascendentes para el estudio pertinente son aquellas transportadas desde la provincia de Entre Ríos al interior de la misma, la provincia de Santa Fe y Buenos Aires, dado el volumen movilizado (principales destinos). Tal como se realizó en toda la metodología de investigación de este informe, se toma como año testigo el **2016**.

Expresiones: Salvo en aclaración pertinente, la expresión de las cargas es por su volumen y en **toneladas**. Los valores tanto nominales como porcentuales son expresados enteros.

Dinámica por grupos de cargas con origen en la provincia de Entre Ríos:

En relación a las **cargas sólidas a granel orgánicas** la información se resume en el siguiente cuadro

Tabla 2.4.4.y Tránsitos terrestres por destino GSO

ENTRE RIOS	ENTRE RIOS	SANTA FE	BUENOS AIRES	Otros	Total General
CONCORDIA	789.426	362.801	5.890	5.056	1.163.173
GUALEGUAYCHU	952.840	515.117	97.357	4.407	1.569.721
NOGOYA	993.910	1.212.689	37.824	2.526	2.246.948
PARANÁ	786.144	673.306	1.926	2.201	1.463.578
ROSARIO DEL TALA	92.559	148.300	1.561	752	243.173
Total general	3.614.879	2.912.212	144.558	14.942	6.686.592

Fuente: Elaboración propia en base a Matriz Origen Destino - Ministerio de Transporte de la Nación

Como muestra la tabla anterior, de un total de **6.684.702** toneladas de graneles sólidos orgánicos originados en los centros productivos de la provincia de Entre Ríos, el **54%** de esas cargas se traslada al interior de la misma. El tonelaje restante presenta la siguiente distribución en sus destinos: **44% Santa Fe**; **2% Buenos Aires** y menos de un punto porcentual para cada una de las demás provincias.

Figura 2.4.4.y Toneladas GSO Principales destinos

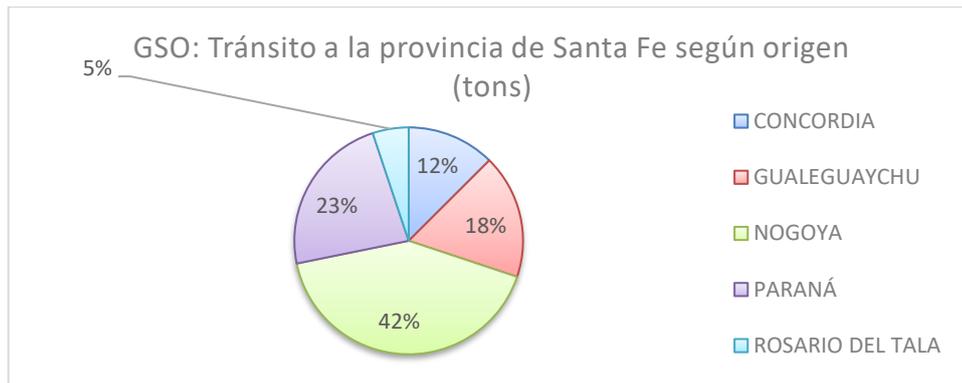


Fuente: Elaboración propia en base a Matriz Origen Destino - Ministerio de Transporte de la Nación

A todas luces, restando del análisis las cargas que quedan en la provincia de Entre Ríos, hay una considerable proporción y cercana al 50% de las cargas de graneles sólidos orgánicos que se dirigen hacia la provincia de Santa Fe. Por esa razón, se considera importante **detallar la distribución del origen de las cargas** entre los diferentes centros productivos de Entre Ríos.

En lo que respecta a la dinámica de los graneles sólidos orgánicos con destino a **Santa Fe** se puede destacar que **el 42% se origina en Nogoyá**, el 23% en Paraná, 18% en Gualeguaychú, 12% en Concordia y el 5% en Rosario del Tala, como muestra el gráfico a continuación:

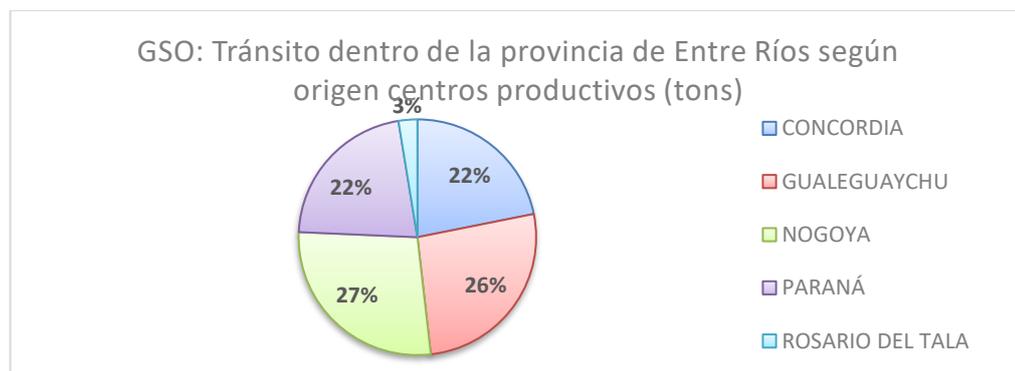
Figura 2.4.4.z GSO: Tránsito a la provincia de Santa Fe según origen (tons)



Fuente: Elaboración propia en base a Matriz Origen Destino - Ministerio de Transporte de la Nación

Las cargas que se trasladan **dentro de la provincia** (el 54%), poseen una distribución menos polarizada entre los centros productivos donde se originan a saber: 27% en Nogoyá, 26% en Gualeguaychú, 22% en Concordia, 22% en Paraná y 3% en Rosario del Tala.

Figura 2.4.4.aa GSO: Tránsito dentro de la provincia de Entre Ríos según origen centros productivos (tons)



Fuente: Elaboración propia en base a Matriz Origen Destino - Ministerio de Transporte de la Nación

Con respecto a las **cargas generales contenerizadas secas (Dry)** la dinámica de los traslados se muestra en el siguiente cuadro:

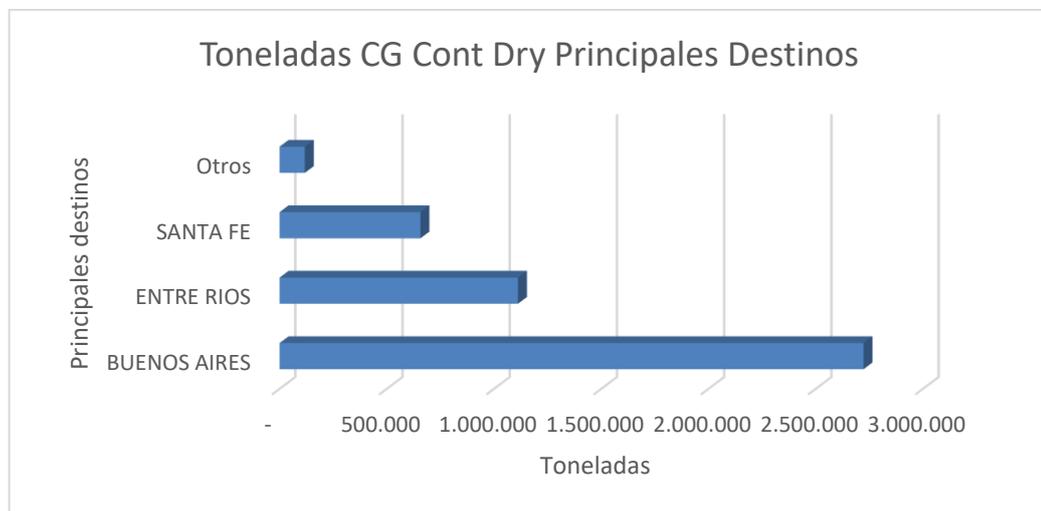
Tabla 2.4.4.z Tránsitos terrestres por destino CG CONT DRY

ENTRE RIOS	BUENOS AIRES	ENTRE RIOS	SANTA FE	Otros	Total general
CONCORDIA	2.431.814	351.566	298.901	85.059	3.167.341
GUALEGUAYCHU	193.547	401.948	66.841	4.867	667.203
NOGOYA	70.445	176.931	104.231	4.262	355.868
PARANÁ	20.508	154.105	171.755	22.373	368.742
ROSARIO DEL TALA	6.720	27.027	15.154	1.207	50.108
Total general	2.723.035	1.111.576	656.882	117.768	4.609.262

Fuente: Elaboración propia en base a Matriz Origen Destino - Ministerio de Transporte de la Nación

La mayor proporción de toneladas de las cargas generales contenerizadas secas con origen en la provincia de Entre Ríos se trasladan hacia la provincia de **Buenos Aires (59%)**; mientras que un 14% se dirige a Santa Fe y el 24% no sale del ámbito de la provincia de Entre Ríos.

Figura 2.4.4.bb Toneladas CG Cont Dry Principales Destinos



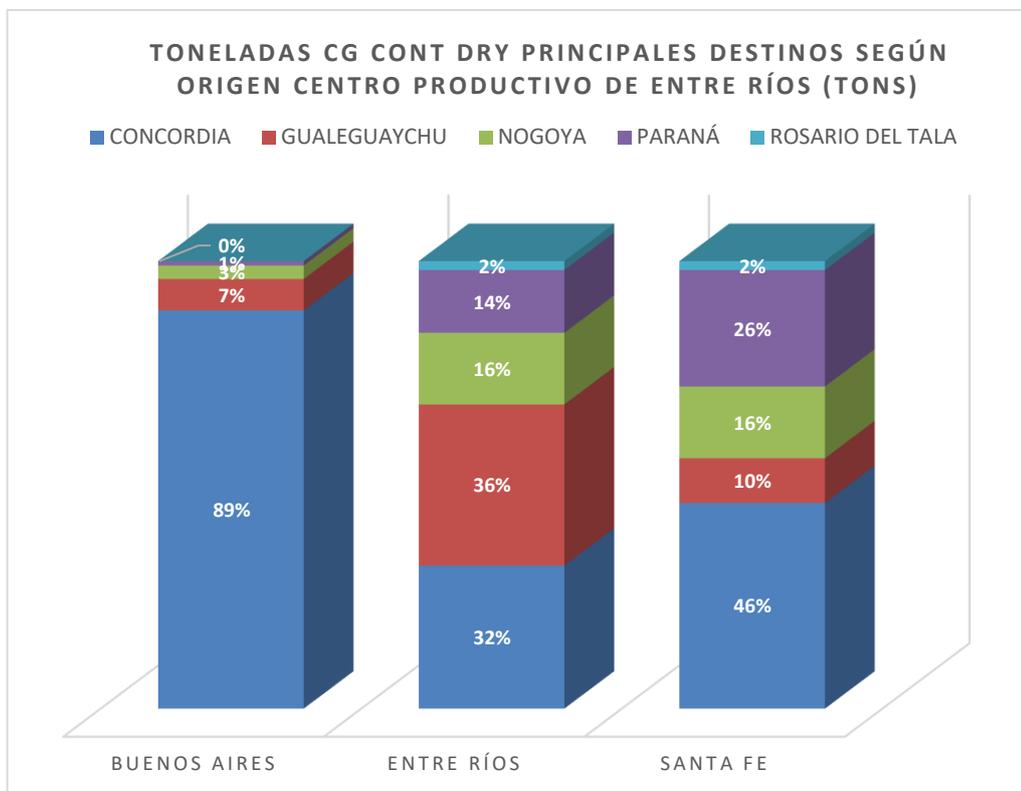
Fuente: Elaboración propia en base a Matriz Origen Destino - Ministerio de Transporte de la Nación

De ese **59%** de cargas que capta la provincia de **Buenos Aires**, el **89%** proviene de **Concordia**, 7% de Gualeguaychú, 3% de Nogoyá y el 1% de Paraná.

Con respecto al destino Santa Fe, la mayor cantidad de toneladas de cargas generales contenerizadas secas provienen de Concordia, más precisamente el 46%, seguidos por Paraná (26%), Nogoyá (16%) y Gualeguaychú (10%).

Aquellas cargas que no traspasan la provincia poseen una distribución de su origen más equitativa: 36% Gualeguaychú, 32% Concordia, 16% Nogoyá, 14% Paraná y 2% Rosario del Tala.

Figura 2.4.4.cc Toneladas cg cont dry principales destinos según origen centro productivo de entre ríos (tons)



Fuente: Elaboración propia en base a Matriz Origen Destino - Ministerio de Transporte de la Nación

En lo que respecta a las **cargas generales contenerizadas refrigeradas** el tránsito observado es:

Tabla 2.4.4.aa Tránsitos por destinos CG CONT REFFER

ENTRE RÍOS	BUENOS AIRES	SANTA FE	ENTRE RÍOS	CORDO BA	MISION ES	CORRIENT ES	CHAC O	Otros	Total general
CONCORDIA	587.436	34.616	53.595	7.560	52.894	44.650	49.241	125.239	955.231
GUALEGUAYCHU	354.443	-	23.323	-	-	-	-	-	377.766
NOGOYA	21.001	98.122	12.571	77.284	13.735	5.321	-	17.206	245.240
PARANÁ	15.631	12.107	53.192	8.637	1.065	9.946	-	91.989	192.567
ROSARIO DEL TALA	142	-	1.550	-	-	-	-	-	1.692
Total general	978.653	144.845	144.231	93.481	67.694	59.917	49.241	234.434	1.772.496

Fuente: Elaboración propia en base a Matriz Origen Destino - Ministerio de Transporte de la Nación

La provincia de Entre Ríos, tal como muestra el gráfico, destina la mayor cantidad de toneladas de cargas generales contenerizadas refrigeradas (reefer) a la provincia de **Buenos Aires**, más precisamente un **55%**; siguiendo en proporción **Santa Fe 8%**, Córdoba 5%, Misiones y Corrientes 4% cada una y Chaco 3%. En la misma provincia de **Entre Ríos** se traslada el **8%** de las toneladas.

Figura 2.4.4.dd Toneladas CG Cont Reffer Principales destinos



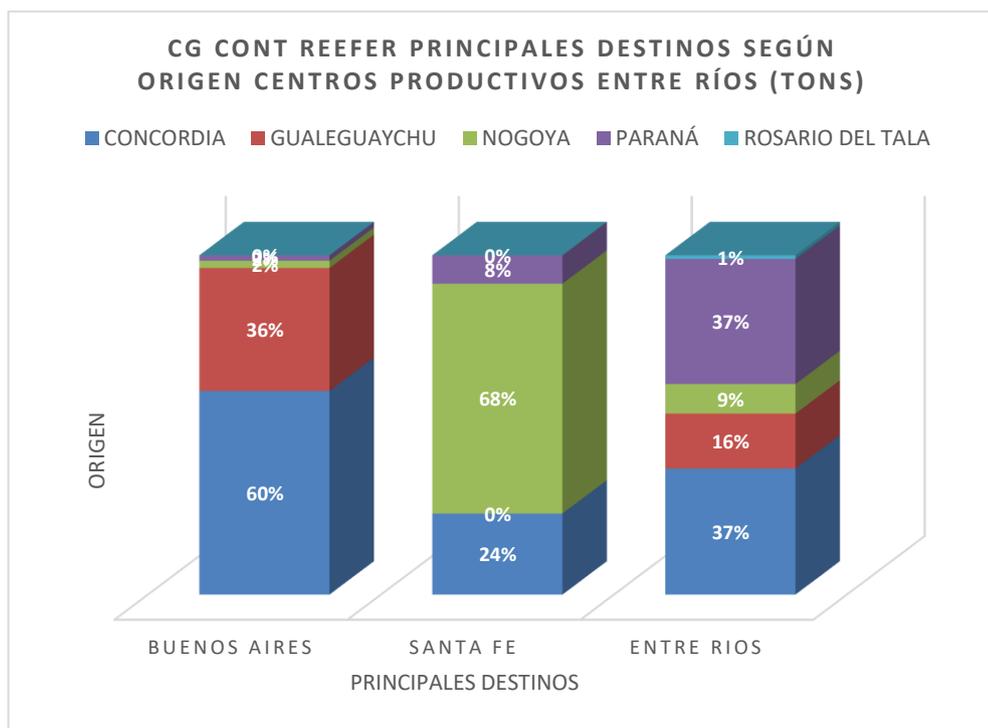
Fuente: Elaboración propia en base a Matriz Origen Destino - Ministerio de Transporte de la Nación

Es interesante mencionar que de las cargas cuyo **destino es la provincia de Buenos Aires**, el origen con mayor proporción de toneladas de cargas es **Concordia con el 60%**, seguidas de **Gualeguaychú con el 36%** del tonelaje de las cargas refrigeradas y 2% Nogoyá y Paraná cada una.

Si analizamos las cargas **destinadas a la provincia de Santa Fe**: el 68% de las mismas proviene de Nogoyá, mientras que el 24% de Concordia y el 8% de Paraná.

Con respecto a aquellas **cargas que no traspasan la frontera provincial** poseen una distribución menos polarizada: 37% Concordia, 37% de Paraná, 16% de Gualeguaychú, 9% de Nogoyá y 1% de Rosario del Tala.

Figura 2.4.4.ee CG CONT REEFER Principales destinos según origen centros productivos Entre Ríos (Tons)



Fuente: Elaboración propia en base a Matriz Origen Destino - Ministerio de Transporte de la Nación

En cuanto a las **cargas a granel sólidas inorgánicas** se pudo obtener la siguiente información:

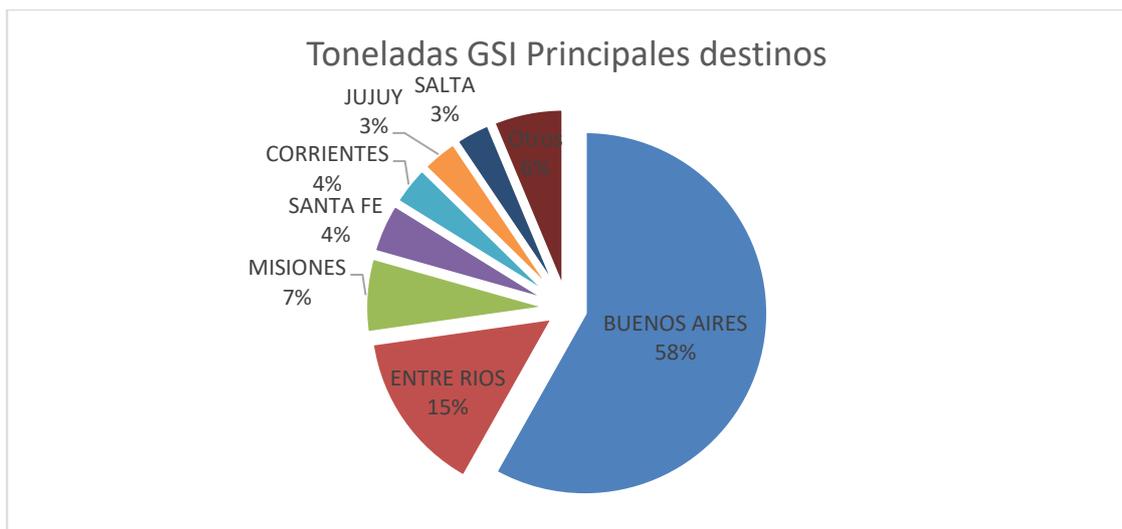
Tabla 2.4.4.bb Tránsitos por destinos GSI

ENTRE RÍOS	BUENOS AIRES	ENTRE RÍOS	MISIONES	SANTA FE	CORRIENTES	JUJUY	SALTA	Otros	Total general
CONCORDIA	619.319	286.919	190.571	-	149.821	15.869	35.376	144.154	1.442.029
GUALEGUAYCHU	1.954.413	182.834	28.743	48.902	4.357	42.219	-	50.761	2.312.229
NOGOYA	32.046	137.206	3.991	63.817	3.119	-	17.601	13.095	270.875
PARANÁ	295.676	122.117	110.108	110.339	17.759	102.946	1.001	104.308	864.253
ROSARIO DEL TALA	-	676	-	-	-	-	102.270	-	102.946
Total general	2.901.455	729.752	333.413	223.058	175.056	161.034	156.248	312.318	4.992.333

Fuente: Elaboración propia en base a Matriz Origen Destino - Ministerio de Transporte de la Nación

De las 4.992.333 toneladas de graneles sólidos inorgánicos, un **15 % quedan en la provincia de Entre Ríos** mientras que la mayor proporción tienen como destino **Buenos Aires (58%)**. La provincia de **Santa Fe recibe un 4%** al igual que Corrientes, Misiones un 7% y Jujuy y Salta un 3% cada una.

Figura 2.4.4.ff Toneladas GSI Principales destinos



Fuente: Elaboración propia en base a Matriz Origen Destino - Ministerio de Transporte de la Nación

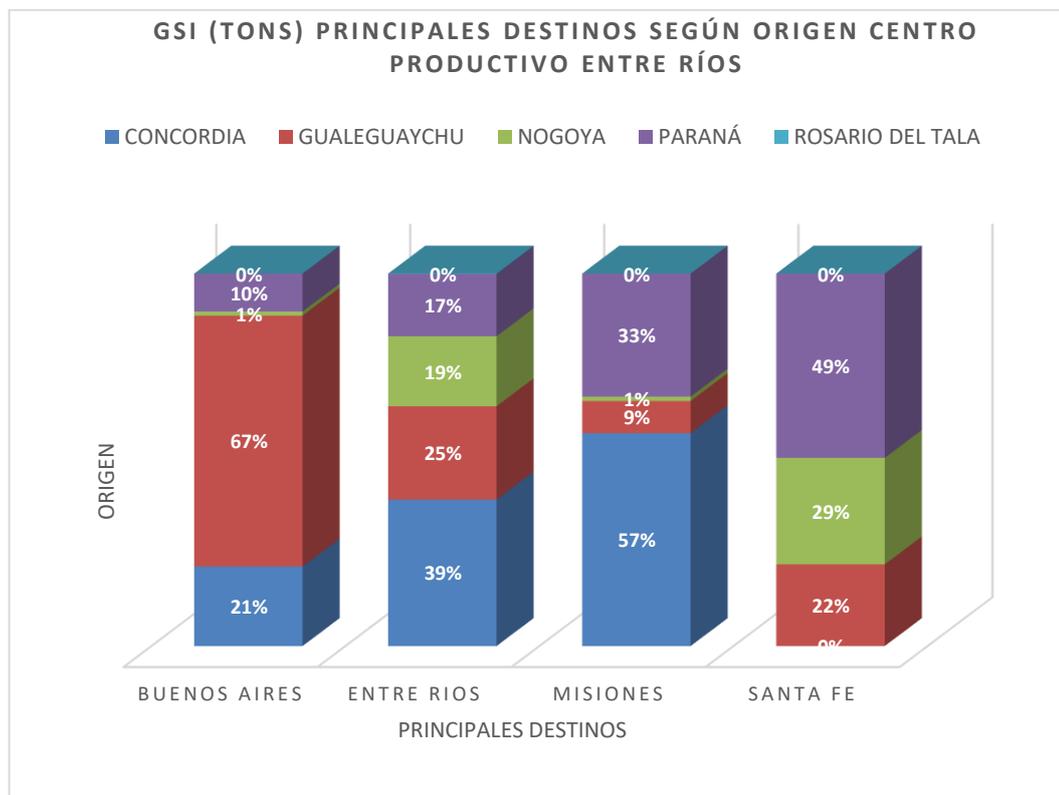
El centro productivo que más carga aporta al **destino Buenos Aires** lo constituye **Gualeguaychú con un 67%**, aportando el 21% y 10% Concordia y Paraná, respectivamente y un punto porcentual Nogoyá.

Sin embargo, para las cargas que **quedan en la provincia de Entre Ríos** la distribución del origen de los centros urbanos difiere notoriamente: **39% Concordia**; 25% Gualeguaychú, 19% Nogoyá y 17% Paraná.

En el caso de las cargas con **destino a Santa Fe**, la **mitad de los graneles sólidos inorgánicos provienen de Paraná (49%)**, distribuyéndose el resto entre Nogoyá (29%) y Gualeguaychú (22%).

Por último, es interesante destacar que la provincia de Misiones capta graneles sólidos inorgánicos provenientes en su mayoría de Concordia (57%), 33% Paraná, 9% Gualeguaychú y un punto porcentual Nogoyá.

Figura 2.4.4.gg GSI (Tons) principales destinos según origen centro productivo Entre Ríos



Fuente: Elaboración propia en base a Matriz Origen Destino - Ministerio de Transporte de la Nación

De las **cargas a granel líquidas inorgánicas** se pudo observar lo siguiente:

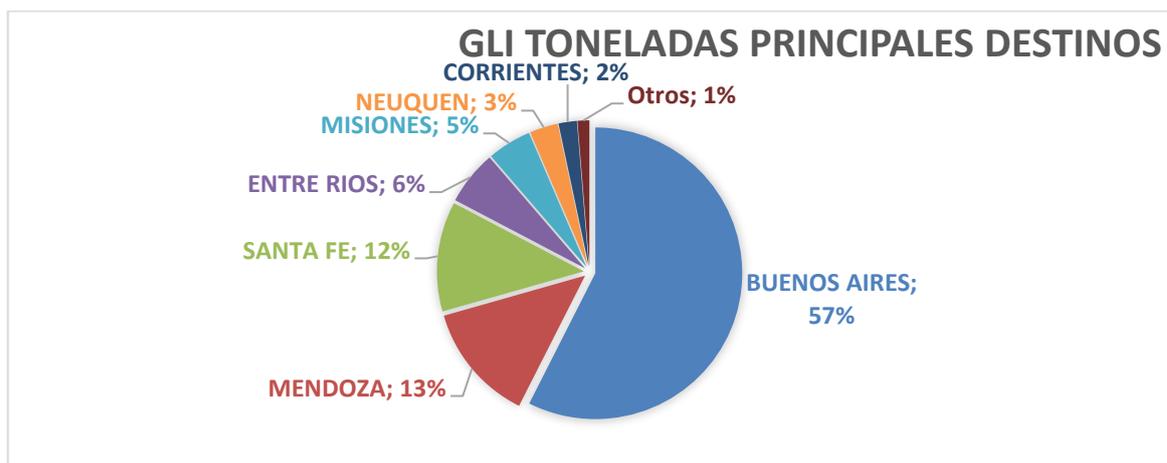
Tabla 2.4.4.cc Tránsitos por destinos GLI

ENTRE RIOS	BUENOS AIRES	MENDOZA	SANTA FE	ENTRE RIOS	MISIONES	NEUQUEN	CORRIENTES	Otros	Total general
CONCORDIA	1.369	764				181			2.314
GUALEGUAYCHU				4.189	3.383		1.404	905	9.881
NOGOYA	33.475	5.472	4.843			1.297			45.087
PARANÁ	5.265	2.939	3.660			696			12.560
ROSARIO DEL TALA									
Total general	40.109	9.175	8.503	4.189	3.383	2.174	1.404	905	69.842

Fuente: Elaboración propia en base a Matriz Origen Destino - Ministerio de Transporte de la Nación

Más de la mitad de los graneles líquidos inorgánicos generados en la provincia de Entre Ríos tienen como **destino Buenos Aires (57%)**; **Santa Fe 12%**, Mendoza 13%, Misiones 5%; Neuquén 3%, Corrientes dos porcentuales; quedando en la provincia de Entre Ríos el 6% de las cargas.

Figura 2.4.4.hh GLI Toneladas Principales destinos

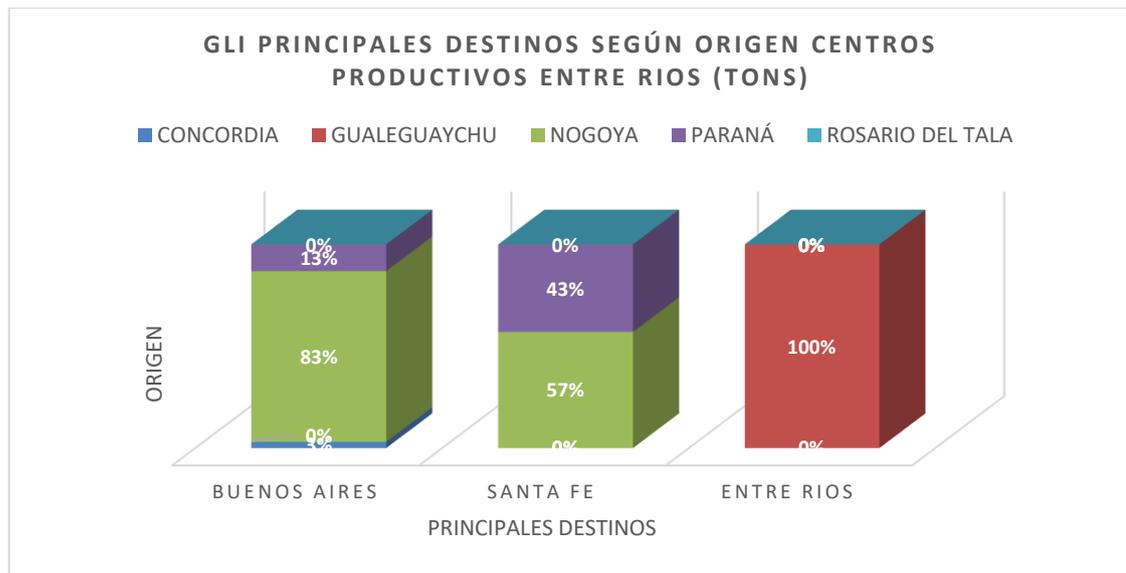


Fuente: Elaboración propia en base a Matriz Origen Destino - Ministerio de Transporte de la Nación

Es de destacar la concentración del origen que presentan las cargas con destino a Buenos Aires ya que el **83% proviene de Nogoyá**, 13% Paraná y 3% de Concordia.

La composición de las cargas con destino a Santa Fe es: **57% su origen en Nogoyá** y el 43% en Paraná; mientras que aquellas que son para consumo dentro de la provincia de Entre Ríos provienen **íntegramente de Gualeguaychú**.

Figura 2.4.4.ii GLI Principales destinos según origen centros productivos Entre Ríos (Tons)



Fuente: Elaboración propia en base a Matriz Origen Destino - Ministerio de Transporte de la Nación

Por último, las cargas a **granel líquidas orgánicas** presentan la siguiente dinámica:

Tabla 2.4.4.dd Tránsitos por destinos GLO

ENTRE RIOS	ENTRE RIOS	SANTA FE	CORRIENTES	MISIONES	Total general
CONCORDIA		866	374		1.240
GUALEGUAYCHU	47.825	1.800			49.625
NOGOYA		12.825		5.536	18.361
PARANÁ		20.798	8.977		29.775
ROSARIO DEL TALA					
Total general	47.825	36.289	9.351	5.536	99.001

Fuente: Elaboración propia en base a Matriz Origen Destino - Ministerio de Transporte de la Nación

Prácticamente la mitad de las cargas a granel líquidas orgánicas (en términos de tonelaje) no salen de la provincia de **Entre Ríos**, más precisamente el **48%**. Por otra

parte, **37% se dirige a la provincia de Santa Fe**, mientras que el 9% y 6% a Corrientes y Misiones, respectivamente.

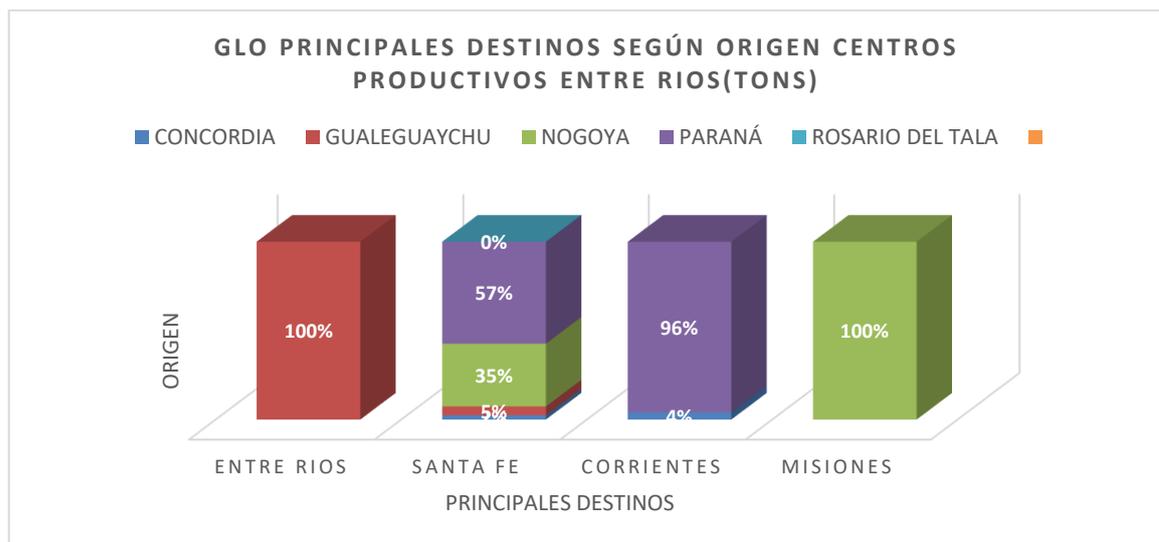
Figura 2.4.4.jj GLI Principales destinos según origen centros productivos Entre Ríos (Tons)



Fuente: Elaboración propia en base a Matriz Origen Destino - Ministerio de Transporte de la Nación

El origen de los graneles líquidos consumidos en la misma provincia tiene su origen en su **totalidad en Gualeguaychú**. Por otra parte, la distribución del origen de las cargas cuyo destino es Santa Fe es: **57% Paraná y 35% Nogoyá**, 5% Gualeguaychú y 2% Concordia Y, por último, aquellas que se dirigen a Corrientes y Misiones provienen en su totalidad en Paraná y Nogoyá, respectivamente.

Figura 2.4.4.kk GLO Principales destinos según origen centros productivos Entre Ríos (Tons)



Fuente: Elaboración propia en base a Matriz Origen Destino - Ministerio de Transporte de la Nación

Resumen Tránsitos:

A modo de conclusión:

La dinámica de cargas a granel sólidas orgánicas es aquella que mayor consumo interno provincial posee (en términos de tonelaje) en comparación con las demás cargas y es el único grupo de cargas analizado que logra superar a la suma de los traslados a las demás provincias. De éstas, tiene como principal destino a la provincia de Santa Fe en un porcentaje considerable cuyo origen mayoritario es en Nogoyá. (gráficos hoja 12).

Por otro lado, las cargas generales contenerizadas - tanto dry como reefer - se transportan mayoritariamente a Buenos Aires siendo su principal centro productivo originario Concordia. En definitiva, el 80% de las cargas generales – contenerizadas originadas en la provincia de Entre Ríos son transportadas a otras provincias, restando un 20% para consumo interno.

Por su parte, el destino más importante de los graneles sólidos inorgánicos también es Buenos Aires; sin embargo, en este caso, su proveedor es Gualeguaychú. Similar Comportamiento sucede con los graneles líquidos inorgánicos, salvo que su origen por excelencia es Nogoyá en una proporción considerable.

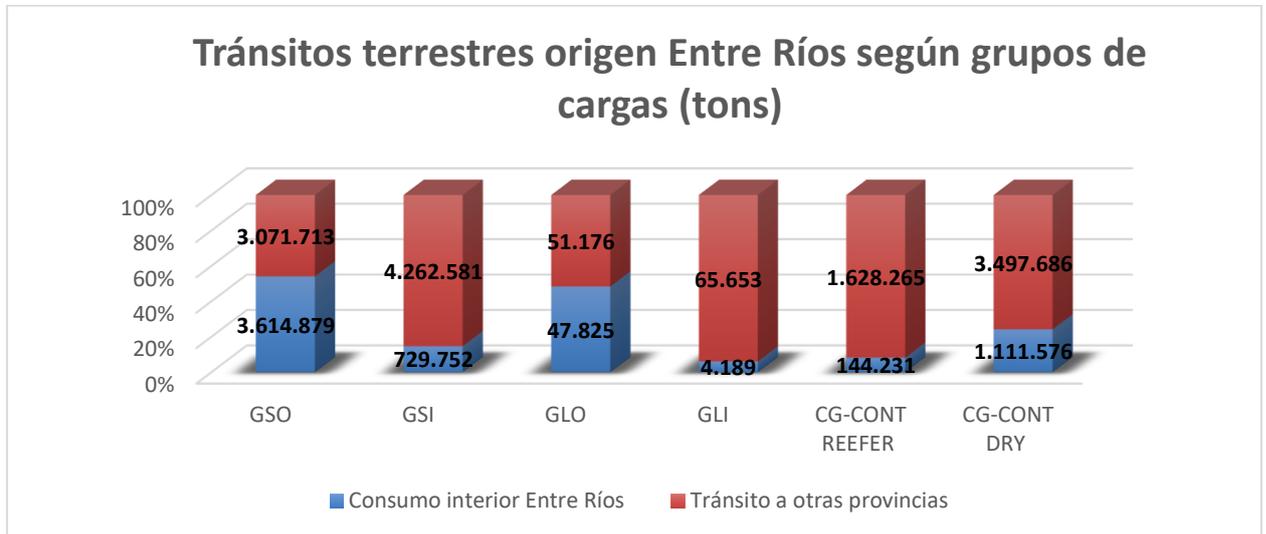
Por último, el grupo de graneles líquidos orgánicos posee un porcentaje mayoritario de consumo interno de la provincia de Entre Ríos siendo originario en Gualeguaychú; sin embargo, el transporte de esta carga a Santa Fe muestra un cuantioso porcentaje, siendo sus principales proveedores Paraná y Nogoyá.

Tabla 2.4.4.ee Resumen tránsitos

TRÁNSITOS TERRESTRES		
GRUPO	TONELADAS	
	Consumo Interior (ER)	Tránsito a provincias
GSO	3.614.879	3.071.713
GSI	729.752	4.262.581
GLO	47.825	51.176
GLI	4.189	65.653
CG-CONT REEFER	144.231	1.628.265
CG-CONT DRY	1.111.576	3.497.686
TOTAL	5.652.452	12.577.074

Fuente: Elaboración propia en base a Matriz Origen Destino - Ministerio de Transporte de la Nación

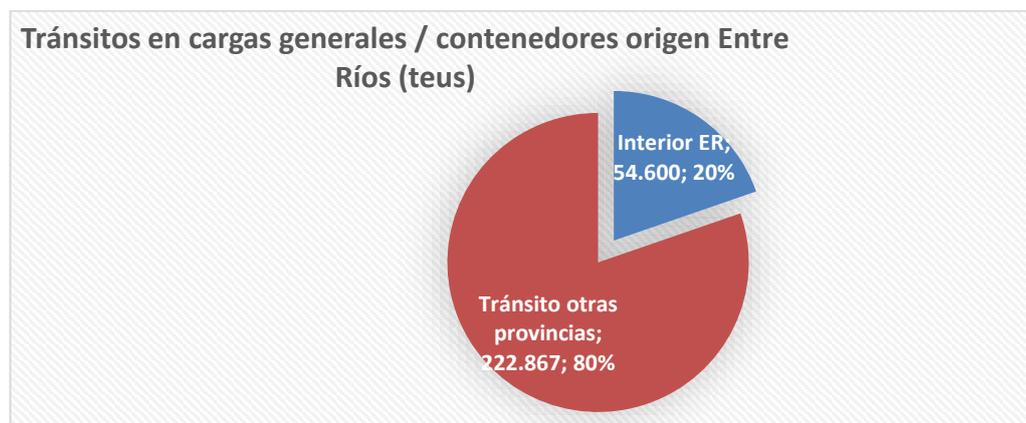
Figura 2.4.4.II Tránsitos terrestres origen Entre Ríos según grupos de cargas (tons)



Fuente: Elaboración propia en base a Matriz Origen Destino - Ministerio de Transporte de la Nación

Si sólo se toman los valores de cargas generales y contenedores con origen en la provincia de Entre Ríos, tanto las refrigeradas como las secas, obtenemos un valor en toneladas de 6.381.758, de los cuales 1.255.807 tn. se transportan con destino al interior de la provincia y 5.125.951 tn. a otras provincias. Expresándolo en términos de TEU'S: **54.600 Teus y 222.867 Teus, respectivamente.**

Figura 2.4.4.mm Tránsitos en cargas generales / contenedores origen Entre Ríos (Teus)



Fuente: Elaboración propia en base a Matriz Origen Destino - Ministerio de Transporte de la Nación

2.4.4.7 ESTIMACION DEL VOLUMEN TOTAL CAPTABLE

Se suman los resultados antes obtenidos y se logra una estimación del volumen total captable partiendo de una estimación de los Tránsitos (T) que son solo para consumo interno de Entre Ríos, estimado en el párrafo anterior en 5,6 millones de Toneladas. Para cada grupo de cargas se estiman aquí % de consumo por Grupo. De esta manera el total de volumen captable de cargas del hinterland de Entre Ríos se obtiene como la suma de cargas de Exportaciones (X), Importaciones (M) y los Tránsitos (T)

Tabla 2.4.4.ff Volumen Captable AIC. – ENTRE RIOS

Volumen Captable AIC. – ENTRE RIOS						
Grupo de carga	PRODUC-CION	% Consumo Estimado	TRANSITO	EXPO: X	IMPO: M	Total Vol. Captable: T+X+M
GSO	8.775.845	15%	1.316.377	695.304	53.476	2.503.949
GSI	0	80%	-	6.285	29.334	35.619
GLI	60.960	90%	54.864	2.758	9.882	67.504
GLO	43.705	80%	34.964	22.486	20.244	77.694
CG-CONT-DRY	2.144.338	75%	1.608.254	146.296	171.170	1.818.503
CG-CONT-REEFER	3.681.728	70%	2.577.210	150.934	15.827	2.743.971
RO-RO		90%	-	179		179
TOTAL	14.706.576		5.591.668	1.024.242	299.933	7.247.418

De la misma manera, se efectúa el cálculo para el área de influencia primaria:

Tabla 2.4.4.gg Volumen captable AIP NEA .CORRIENTES + MISIONES + CHACO

Volumen captable AIP NEA .CORRIENTES + MISIONES + CHACO						
Grupo de carga	PRODUCCION	% Consumo Estimado	TRANSITO	EXPO: X	IMPO: M	Total Vol. Captable: T+X+M
GSO	4.955.105	20%	991.021	243.691	18.757	1.253.469
GSI	3.701.759	80%	2.961.407	111.625	38.477	3.111.509
GLI	0	90%	-	12.242	4.697.932	4.710.174
GLO	0	80%	-	6.194	23.767	29.961
CG-CONT-DRY	4.995.259	70%	3.496.681	1.181.871	828.821	5.507.373
CG-CONT-REEFER	581.730	70%	407.211	36.604	203.090	646.905
RO-RO	0	90%	-	-		-
TOTAL	14.233.853	5	7.856.321	1.592.227	5.810.844	15.259.392

Tabla 2.4.4.hh Volumen captable AIP NOA .NOA SIN CHACO

Volumen captable AIP NOA .NOA SIN CHACO						
Grupo de carga	PRODUCCION	% Consumo Estimado	TRANSITO	EXPO: X	IMPO: M	Total Vol. Captable: T+X+M
GSO	11.984.942	20%	2.396.988	3.895.780	8	6.292.776
GSI	7.581.124	80%	6.064.899	360.615	13.590	6.439.104
GLI	0	90%	-	21.031	105.865	126.896
GLO	0	80%	-	13.346	21.306	34.652
CG-CONT-DRY	2.751.525	70%	1.926.068	648.218	161.165	2.735.451
CG-CONT-REEFER	1.543.406	70%	1.080.384	194.951	-	1.275.335
RO-RO	0	90%	-	-	-	-
TOTAL	23.860.997	5	11.468.339	5.133.941	301.934	16.904.214

Tabla 2.4.4.ii Volumen Captable TOTAL AIC+AIP

Volumen Captable TOTAL AIC+AIP						
Grupo de carga	PRODUC-CION	% Consumo Estimado	TRANSITO	EXPO: X	IMPO: M	Total Vol. Captable: T+X+M
GSO	25.715.892	20%	5.143.178	4.834.775	72.241	10.050.194
GSI	11.282.883	80%	9.026.306	478.525	81.401	9.586.232
GLI	60.960	90%	54.864	36.031	4.813.679	4.904.574
GLO	43.705	80%	34.964	42.026	65.317	142.307
CG-CONT-DRY	9.891.122	70%	6.923.785	1.976.385	1.161.156	10.061.326
CG-CONT-REEFER	5.806.864	70%	4.064.805	382.489	218.917	4.666.211
RO-RO	0	90%	-	179	0	179
TOTAL	52.801.426	5	25.247.903	7.750.410	6.412.711	39.411.024

El volumen captable para el sistema logístico de cargas del Hinterland Cercano y Primario de la Provincia de Entre Ríos se estima en 39,4 millones de toneladas. Solo para el Área Cercana (cargas generadas solo en la Provincia de Entre Ríos) es de **7,2 Millones de Toneladas anuales, según el año base 2016.**

Fuentes

- MINERIA CIMA | Centro de Información Minera de Argentina
<http://informacionminera.produccion.gob.ar/dataset/620/produccion>
- GAS Y PETROLEO MECON - Producción de Petróleo y Gas MECON - Producción de Petróleo y Gas
<https://www.argentina.gob.ar/economia/energia/hidrocarburos/produccion-de-petroleo-y-gas>
- PROD. AGRICOLA/ GANADERA Y FORESTAL MECON - Informes Productivos Provinciales MECON - Informes Productivos Provinciales
<https://www.argentina.gob.ar/economia/politicaeconomica/regionalysectorial/informesproductivos#regionales>
- PROD. AGRICOLA MAGyP
<http://datosestimaciones.magyp.gob.ar/reportes.php?reporte=Estimaciones>

Se muestran a continuación análisis de mercado en detalle de estas áreas de influencia

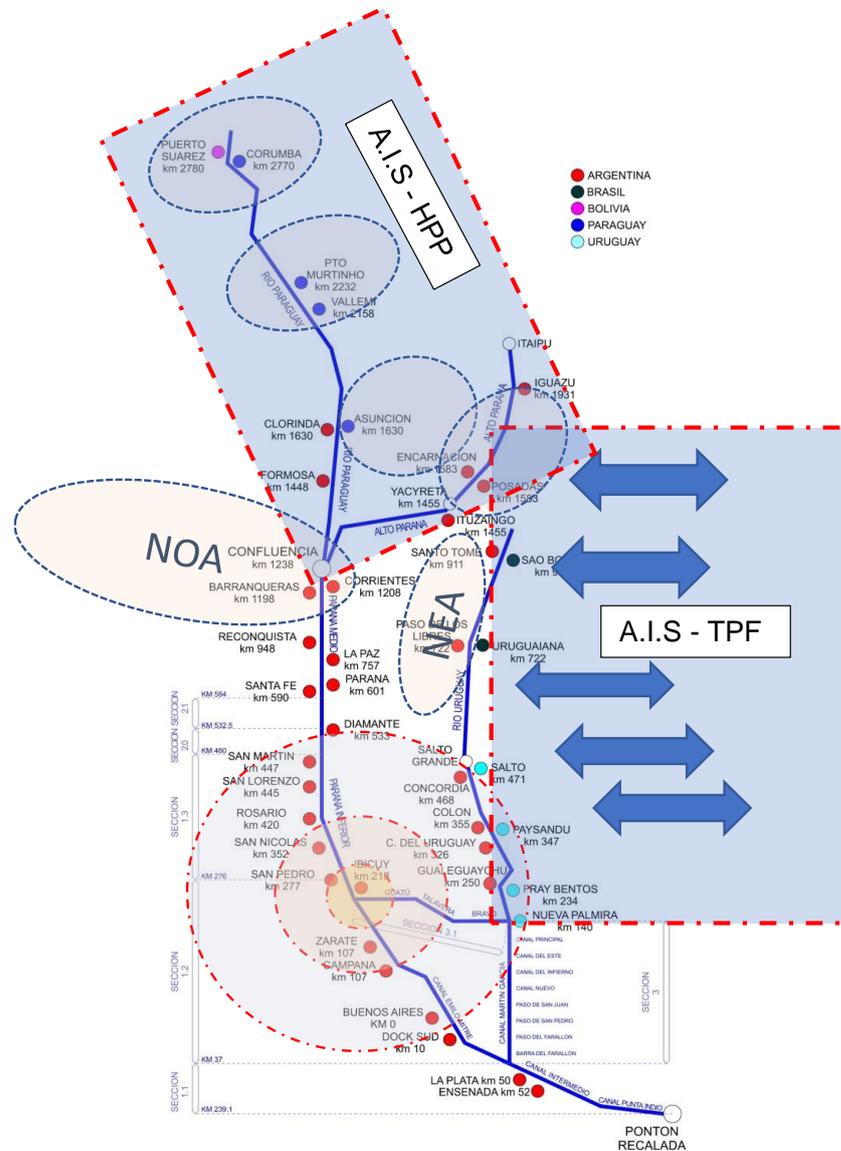
2.4.5 AREA INFLUENCIA SECUNDARIA

Se ha analizado ya para estas tipologías de cargas y se estimó el mercado potencial de cargas de las áreas de influencia Cercana (AIC: Provincia de Entre Ríos) y área de influencia primaria del NEA y NOA (AIP NEA NOA) según estos Grupos de Cargas, restando hacerlo para las denominadas áreas de influencia secundarias (AIS)

- AIS- HPP: Hidrovia Parana Paraguay Cuenca Alta (Bolivia, Paraguay y Brasil)
- AIS- TPF : Cargas Pasantes de Brasil, Uruguay y Chile por Pasos Fronterizos modo terrestre

Los volúmenes de carga potenciales captables serán aquellos que la Provincia de Entre Ríos podría sumar a su demanda o no para su sistema portuario y logístico actual y dependiendo de los proyectos y planes a considerar. En base a estos totales luego en el estudio de demanda a desarrollarse después del presente informe, se asignará la demanda posible según distintos escenarios. Para las áreas de influencia secundaria se estiman solo aquellas cargas que se estiman serían potencialmente captables por el sistema portuario y logístico de Entre Ríos: Para HPP solo Agro graneles (GSO) y minerales (GSI) de la zona de Puerto Suarez Corumba, y en el caso de TPF, solo cargas generales y/o contenedores (CG-CONT) del flujo de comercio entre Brasil, Argentina, Uruguay de las zonas aledañas al Rio Uruguay y con origen o destinos desde Chile y/u Argentina.

Figura 2.4.5.a Esquema de Áreas de Influencia



2.4.5.1 HIDROVIA PARAGUAY PARANA

Las cargas transportadas en la Hidrovia Paraguay Paraná vía cabotaje fluvial y/o regional fueron 21,6 millones de toneladas para el año 2015. Estas cargas están en pleno crecimiento y necesariamente dependen de los puertos de la cuenca baja de Argentina y de Uruguay para transbordar, o sea que requieren servicios portuarios y logísticos de Argentino o de Uruguay. Un alto componentes de estas cargas son Agro graneles que compran las plantas de ROSAFE (Polo Portuario y Agroalimentario que va desde Rosario hasta Timbúes) para crushing o elaboración de aceites o biodiesel,

pero el resto son cargas de exportación directas o de importación. En este sentido hay una oportunidad del sistema portuario de Entre Ríos en especial en la costa del Rio Parana Guazú y en el Pana, en puertos de Ultramar (buques Panamax o Post-panamax, hasta incluso CapeSize). Estas cifras no incluyen aun Carga Brasileña Matto Grosso do Sul.

Tabla 2.4.5.a Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraná-Paraguay desde el Puerto de Santa Fe hasta el Puerto de Cáceres (Brasil). Año 2015 en tn.

AÑOS 2014 – 2015		
PRODUCTO	2014	2015
Soja y derivados	7.757.154	7.721.289
Otros granos	2.756.674	4.214.646
Mineral de hierro	6.625.000	4.126.000
Cargas líquidas	3.456.864	4.064.111
Cargas varias	1.306.260	1.460.559
TOTAL CARGAS TRANSPORTADAS	21.901.952	21.586.605

Fuente: Comité Intergubernamental de la Hidrovia Paraguay Paraná. <http://www.hidrovia.org/es/principales-cargas-transportadas>

A continuación se presenta una estimación de cargas captables basadas en GSO, GSI y CG_CONT según el comercio exterior de Paraguay , Bolivia y Brasil.

Cabotaje regional a) Exportaciones e Importaciones de Paraguay

Se presentan las exportaciones e importaciones de Paraguay por la HPP:

Tabla 2.4.5.b Comercio Exterior Paraguayo Exportaciones

Tabla No. 4.1 Paraguay. Principales exportaciones (en toneladas y en valor)

Año	E X P O R T A C I O N E S							
	Granos de Soja	Aceites de Soja	Harina de Soja	Cereales	Carne	Madera	Fibras de Algodón	TOTAL
	toneladas	toneladas	toneladas	toneladas	toneladas	toneladas	toneladas	miles de u\$s
2010	4.658.608	252.642	1.004.097	2.671.770	225.494	349.739	15.950	6.516.556
2011	5.093.589	232.485	985.525	2.456.374	154.384	313.657	4.265	7.776.434
2012	3.161.711	122.951	486.787	4.216.035	196.937	246.194	26.254	7.282.794
2013	5.081.996	519.102	1.945.022	3.665.841	257.758	208.738	13.492	9.456.342
2014	4.844.378	630.213	2.348.784	3.171.843	310.789	189.005	2.900	9.635.886
2015	4.575.598	698.665	2.498.715	4.585.614	303.481	152.081	3.581	8.327.546
2016	5.399.684	709.128	2.469.620	3.575.852	313.331	133.273	3.942	8.501.196
2017	6.123.926	679.806	2.283.152	2.809.383	306.810	140.386	2.221	8.679.833
2018	5.693.697	599.702	2.129.664	1.814.092	256.785	124.773	2.575	7.776.053
Año	miles de u\$s	miles de u\$s	miles de u\$s	miles de u\$s	miles de u\$s	miles de u\$s	miles de u\$s	miles de u\$s
2010	1.590.596	222.843	320.119	547.871	919.411	101.573	24.411	6.516.556
2011	2.294.318	275.438	386.530	603.140	751.212	96.566	17.040	7.776.434
2012	1.582.306	138.670	192.251	1.041.964	795.570	88.917	44.007	7.282.794
2013	2.509.104	467.533	923.002	776.198	1.059.192	83.390	25.057	9.456.342
2014	2.305.070	481.076	1.107.388	614.697	1.369.856	77.205	5.610	9.635.886
2015	1.594.198	445.191	904.719	727.487	1.180.680	73.518	4.826	8.327.546
2016	1.819.082	466.160	852.469	683.767	1.156.056	68.417	5.254	8.501.196
2017	2.132.417	477.130	730.287	499.181	1.215.033	68.550	3.575	8.679.833
2018	2.088.306	405.866	804.019	398.576	1.008.078	61.492	4.204	7.776.053

Fuente: Banco Central del Paraguay. SIVEF-Sistwema de Información de variables Economico Financieras.apps.bcp.gov.py.

Tabla 2.4.5.c Comercio Exterior Paraguayo Importaciones

AÑO	I M P O R T A C I O N E S (en miles de u\$s)						
	ARGENTINA	BRASIL	URUGUAY	UNION EUROPEA	ASIA	RUSIA	TOTAL
2010	1.110.168	2.277.874	130.927	674.596	3.988.495	7.014	9.393.216
2011	1.285.365	2.872.145	169.122	823.127	4.372.898	13.900	11.548.963
2012	1.270.021	2.512.025	134.364	886.434	3.923.535	150.009	10.756.391
2013	1.234.827	2.883.151	137.211	1.150.792	4.102.088	192.845	11.302.069
2014	1.170.320	3.069.064	118.381	1.301.005	3.736.431	90.326	11.299.327
2015	1.022.928	2.396.540	94.227	1.125.660	3.149.256	189.204	9.529.305
2016	986.530	2.200.319	101.603	1.055.108	3.242.810	82.849	9.042.452
2017	1.128.851	2.570.004	104.826	1.162.349	4.325.491	65.058	11.027.379
2018	1.083.241	2.337.939	107.297	1.221.762	3.796.660	64.616	10.286.705

Fuente: Banco Central de Paraguay. SIVEF.

Basado en el año 2016:

Graneles

- Exportaciones (X) Py: 8,5 millones de Toneladas. (GSO)
- Importaciones (M) Py: 9,0 Mil Millones U\$\$ de las cuales se estiman 4,5 Mill. De Toneladas derivables a transbordos en Puertos Argentinos y/o uruguayos de la HPP
- **Total X+M :13,0 Mill. Tons**

Contenedores: Se estiman Teus: 140.000 Teus vía Montevideo Año 2016 (expo más impo)

b) Cabotaje regional a) Exportaciones e Importaciones de Bolivia. HPP

Exportaciones sobre todo: Minerales del Mutum + Soja Boliviana departamentos de Santa Cruz y Beni

Importaciones : Fertilizantes sobre todo y combustibles

Tabla 2.4.5.d Comercio Exterior Boliviano- Fluvial

GRUPO - CUCI	2016		2017		2018			
	Valor	Peso Bruto	Valor	Peso Bruto	Valor	Peso Bruto	%	
F l u v i a l	Pienso para animales (excepto cereales sin moler)	262	824.009	184	668.823	260	778.112	
	Aceites y grasas fijos de origen vegetal, "blandos", en bruto, refinados o fraccionados	119	177.749	114	167.342	109	173.059	
	Cal, cemento y materiales elaborados de construcción (excepto materiales de vidrio y arcilla)			11	162.175	5	76.534	
	Mineral de hierro y sus concentrados		2.918	1	38.466	4	75.424	
	Abonos (excepto los del grupo 272)					18	65.954	
	Semillas y frutos oleaginosos del tipo utilizado para la extracción de aceites vegetales fijos "blandos" (excepto harinas)	6	19.863					
	Madera trabajada simplemente y traviesas de madera para vías férreas		35					
SUBTOTAL FLUVIAL	387	1.024.574	310	1.036.806	396	1.169.083	24,5%	

Tabla 2.4.5.e Comercio Exterior Boliviano FOB en US\$ y Peso Bruto en toneladas

Tabla No. 3.6 BOLIVIA. Resumen de Importaciones por medio de transporte. Período 2016-18.
(Valor F.O.B. en millones de US\$. Peso Bruto en Toneladas)

Medio Transporte	2016		2017		2018		
	Valor FOB	Peso bruto	Valor FOB	Peso bruto	Valor FOB	Peso bruto	%
FLUVIAL TOTAL	237	468.560	345	578.646	352	498.918	9,6%
AÉREO TOTAL	921	67.776	812	46.809	739	17.295	0,3%
FERROVIARIO TOTAL	156	340.875	170	369.424	156	263.185	5,1%
CARRETERO TOTAL	6642	4.952.962	7303	4.794.231	7134	4.425.985	85,0%
DUCTOS				23			0,0%
POSTAL	1	102	1	87	1	47	0,0%
COURRIER	6	526	7	617	6	457	0,0%
OTROS		182		17		32	0,0%
TOTAL GENERAL	7.957	5.829.114	8.635	5.789.119	8.383	5.205.275	100,0%

Fuente: Viceministerio de Comercio Interno y Exportaciones (VCIE) dependiente del Ministerio de Desarrollo Productivo y Economía Plural-SIEXCO, Sistema Integral de Información de Exportaciones y Comercio Interno y elaboración propia

2016: Exportaciones : 1,02 millones de Toneladas (X) ; más 0,45 Mill. Tons de Importaciones (M) Vía Fluvial

TOTAL X+ M: 1,47 Millones de Toneladas

Cabotaje regional C) Exportaciones Soja Brasileña. HPP

El Gobierno Brasileño sobre todo en el Estado de Matto Grosso Do Sul ha efectuado estudios en donde muestra la conveniencia de exportar la soja de dicho estado por la Hidrovía. Estos estudios muestran realmente una conveniencia de hacerlo frente a sacarla por los puertos Brasileños del Atlántico (ejemplo Paranagua). Existe la posibilidad de embarcar en la zona de Puerto Murtinho hasta 20,5 Millones de Toneladas (. **Estudios Bolsa de Comercio de Rosario Fuente: [LINK](#)**), desde la zona de producción (Centroide "Bonito) hasta la Hidrovia hay 240 kilómetros, y de esa zona a puerto Paranaguá 1219 km. Vía terrestre. Los Ahorros serian significativos para la salida al Mar vía HPP.

Figura 2.4.5.b Logística de la Soja de Matto Grosso do sul 1

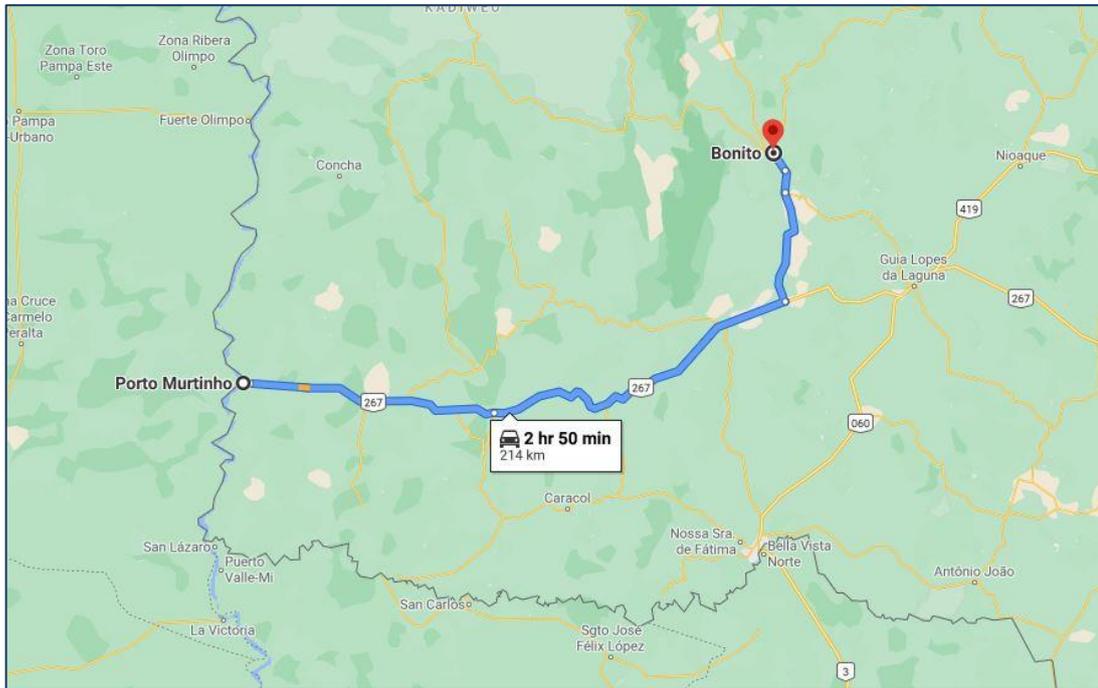
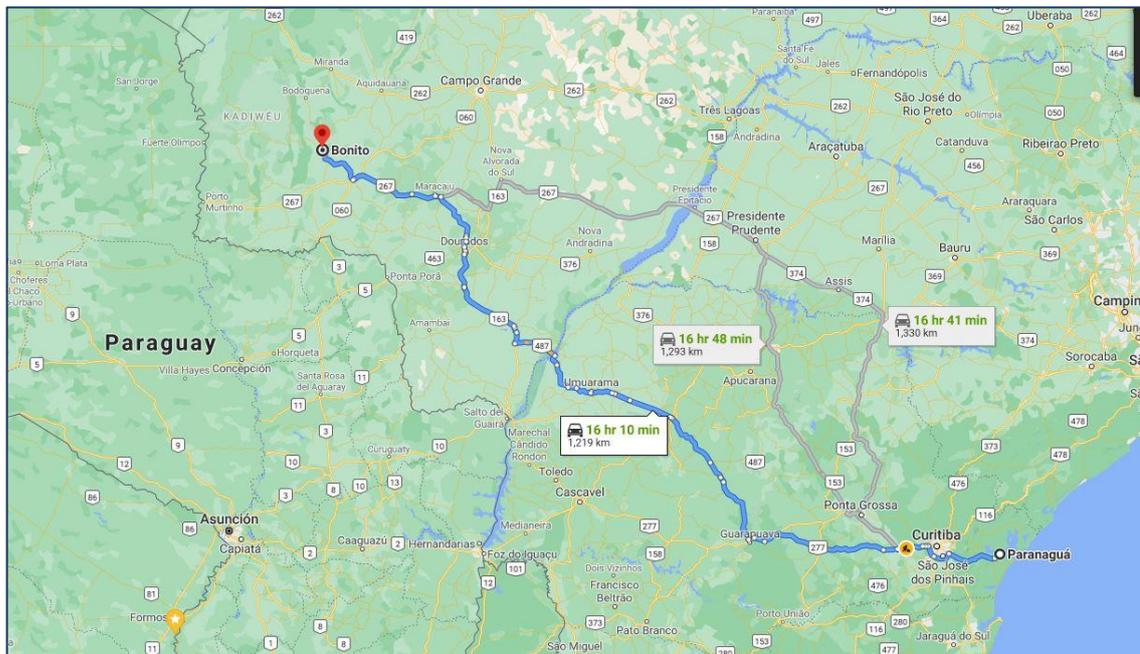


Figura 2.4.5.c Logística de la Soja de Matto Grosso do sul 1



Ya se están realizando embarques de Soja Brasileña en Murthingo y se están haciendo alianzas comerciales para poder continuar incrementando estos volúmenes. Estas

alianzas comerciales iniciadas se han desarrollado hasta ahora con Paraguay y Uruguay y empresas de esos Países. Existe una alta potencialidad de poder desarrollar también alianzas con Puertos y Operadores argentinos, y entre las posibilidades esta hacerlo con Puertos y Operadores en Entre Ríos.

Cargas Totales del Área Secundaria HPP

Considerando estos análisis realizados se concluye que habría un potencial captable de cargas de cabotaje fluvial regional resumido así:

Área de Influencia Secundaria 35 Mill. Tons TOTAL con BRASIL

- Cabotaje Regional Paraguay: 13,0 Millones Toneladas (X+M)
- Cabotaje Regional Bolivia 1,5 Millones de Toneladas (X+M)
- *Cabotaje Regional Brasil 20,5 Millones de Toneladas (Matto Grosso y Matto Grosso do Sul - Soja)*

Hubo ya en 2016 7,0 millones de Toneladas en Puertos Argentinos (mayoría GSO-Soja)

2.4.5.2 PASOS FRONTERIZOS BRASIL Y URUGUAY

El comercio exterior argentino por los pasos fronterizos del Rio Uruguay con Brasil y Uruguay específicamente y conexión con Chile en algunos casos, en año base 2016 ascendió a 4,5 Millones de Toneladas. 2,23 Millones de Toneladas son exportaciones , de estas el 1,29 Millones de Toneladas son del Grupo de Cargas CG_CONT (57,86%) de estas cargas son CG-CONT y 35,32 % son del Grupo GSO, agrupadas ambas suman el 93,18% de las exportaciones.

Tabla 2.4.5.f Exportaciones Argentinas por Aduanas pasos Fronterizos del Rio Uruguay

EXPORTACIONES	Toneladas	U\$S FOB
BERNARDO DE YRIGOYEN	93.898	62.378.635
COLON	69.706	86.362.989
CONCORDIA	84.392	63.751.681
GUALEGUAYCHU	715.143	289.063.578
IGUAZU	616.658	351.117.848
OBERA	63.694	81.504.761
PASO DE LOS LIBRES	374.163	332.655.627

EXPORTACIONES	Toneladas	U\$S FOB
SAN JAVIER	143.912	137.452.637
SANTO TOME	66.858	159.689.499
Total general	2.228.425	1.563.977.254

Tabla 2.4.5.g Exportaciones Uruguay por grupos

GRUPO DE CARGA	Toneladas	U\$S FOB
CG Cont Dry	1.166.537	951.036.413
CG Cont Reefer	122.802	148.411.788
Confidencial	78	78.372
GLI	8.088	5.643.162
GLO	24.358	51.934.561
GSI	112.950	48.962.705
GSO	787.120	271.473.848
RO-RO	6.492	86.436.405
Total general	2.228.425	1.563.977.254

En cuanto a las importaciones; 1,3 Millones de Toneladas son exportaciones , de estas el 1,08 Millones de Toneladas son del Grupo de Cargas CG_CONT (82,94%) de estas cargas son CG-CONT .

Tabla 2.4.5.h Importaciones Argentinas por Aduanas pasos Fronterizos del Rio Uruguay

IMPORTACIONES	Toneladas	U\$S. FOB
BERNARDO DE YRIGOYEN	76.008	65.997.604
COLON	2.517	2.157.336
CONCORDIA	61.044	82.252.377
GUALEGUAYCHU	228.001	212.776.340
IGUAZU	66.750	87.458.593
PASO DE LOS LIBRES	756.050	1.435.435.377
SAN JAVIER	40.798	22.964.221
SANTO TOME	75.702	501.136.154
Total general	1.306.871	2.410.178.001

Tabla 2.4.5.i Importaciones pasos Uruguay por grupos

GRUPO DE CARGA	Toneladas	U\$S FOB
CG Cont Dry	986.190	1.604.504.445
CG Cont Reefer	97.760	177.465.534
Confidencial	8	6.949

GRUPO DE CARGA	Toneladas	U\$S FOB
GLI	11.398	87.290.779
GLO	43.977	28.020.034
GSI	50.245	51.715.917
GSO	68.151	21.104.064
RO-RO	49.141	440.070.280
Total general	1.306.871	2.410.178.001

Se estima como volumen captable para el sistema portuario y logístico de Entre Ríos atribuible a estas cargas del área de influencia secundaria 4,5 millones de toneladas pues además de la posibilidad de la navegación fluvial del Rio Uruguay a futuro con la esclusa de navegación de Salto Grande, se cuenta con el Ferrocarril Urquiza que corre paralelo al Rio Uruguay desde el ingreso a la provincia por Zarate Brazo Largo, Ibicuy y hasta Posadas

2.4.6 RESULTADOS PRELIMINARES- VOLUMEN TOTAL CAPTABLE

Se presentan a continuación las tablas resumen del volumen potencial captable del sistema portuario y logístico de cargas de la Provincia de Entre Ríos:

2.4.6.1 AREA DE INFLUENCIA CERCANA: ENTRE RIOS

Tabla 2.4.6.a Volumen total captable AIC. - ENTRE RIOS

AIC. - ENTRE RIOS						
Grupo de carga	PRODUCCION	% Consumo Estimado	TRANSITOS	EXPO: X	IMPO: M	Total Vol. Captable: T+X+M
GSO	8.775.845	15%	1.316.377	695.304	53.476	2.065.157
GSI	0	80%	-	6.285	29.334	35.619
GLI	60.960	90%	54.864	2.758	9.882	67.504
GLO	43.705	80%	34.964	22.486	20.244	77.694
CG-CONT-DRY	2.144.338	75%	1.608.254	146.296	171.170	1.925.720
CG-CONT-REEFER	3.681.728	70%	2.577.210	150.934	15.827	2.743.971
RO-RO		90%	-	179		179
TOTAL	14.706.576		5.591.668	1.024.242	299.933	6.915.843

2.4.6.2 AREA DE INFLUENCIA PRIMARIA NEA: CORRIENTES+MISIONES+CHACO

Tabla 2.4.6.b Volumen total Captable AIP NEA .CORRIENTES + MISIONES +CHACO

AIP NEA .CORRIENTES + MISIONES +CHACO						
Grupo de carga	PRODUCCION	% Consumo Estimado	TRANSITOS	EXPO: X	IMPO: M	Total Vol. Captable: T+X+M
GSO	4.955.105	20%	991.021	243.691	18.757	1.253.469
GSI	3.701.759	80%	2.961.407	111.625	38.477	3.111.509
GLI	0	90%	-	12.242	4.697.932	4.710.174
GLO	0	80%	-	6.194	23.767	29.961
CG-CONT-DRY	4.995.259	70%	3.496.681	1.181.871	828.821	5.507.373
CG-CONT-REEFER	581.730	70%	407.211	36.604	203.090	646.905
RO-RO	0	90%	-	-	-	-
TOTAL	14.233.853	5	7.856.321	1.592.227	5.810.844	15.259.392

2.4.6.3 AREA DE INFLUENCIA PRIMARIA NOA

Tabla 2.4.6.c Volumen total captable AIP NOA .NOA SIN CHACO

AIP NOA .NOA SIN CHACO						
Grupo de carga	PRODUCCION	% Consumo Estimado	TRANSITOS PARA COMEX	EXPO: X	IMPO: M	Total Vol. Captable: T+X+M
GSO	11.984.942	20%	2.396.988	3.895.780	8	6.292.776
GSI	7.581.124	80%	6.064.899	360.615	13.590	6.439.104
GLI	0	90%	-	21.031	105.865	126.896
GLO	0	80%	-	13.346	21.306	34.652
CG-CONT-DRY	2.751.525	70%	1.926.068	648.218	161.165	2.735.451
CG-CONT-REEFER	1.543.406	70%	1.080.384	194.951	-	1.275.335
RO-RO	0	90%	-	-	-	-
TOTAL	23.860.997	5	11.468.339	5.133.941	301.934	16.904.214

2.4.6.4 AREA DE INFLUENCIA CERCANA MAS PRIMARIA

Tabla 2.4.6.d Volumen total captable 2.4.6.4 AIC +AIP

TOTAL AIC+AIP							
Grupo de carga	PRODUCCION	% Consumo Estimado	TRANSITOS PARA COMEX	EXPO: X	IMPO: M	Total Vol. Captable: T+X+M	
GSO	25.715.892	20%	5.143.178	4.834.775	72.241	10.050.194	
GSI	11.282.883	80%	9.026.306	478.525	81.401	9.586.232	
GLI	60.960	90%	54.864	36.031	4.813.679	4.904.574	
GLO	43.705	80%	34.964	42.026	65.317	142.307	
CG-CONT-DRY	9.891.122	70%	6.923.785	1.976.385	1.161.156	10.061.326	
CG-CONT-REEFER	5.806.864	70%	4.064.805	382.489	218.917	4.666.211	
RO-RO	0	90%	-	179	0	179	
TOTAL	52.801.426	5	25.247.903	7.750.410	6.412.711	39.411.024	

2.4.6.5 AREA DE INFLUENCIA SECUNDARIA

Tabla 2.4.6.e Volumen total captable Área de Influencia Secundaria Hidrovía PP

AIS/ HPP: Área de Influencia Secundaria HPP	Mill. Tons. Año Base 2016		
	TOTAL	X	M
Cabotaje Regional Paraguay: (X+M)	13,00	8,50	4,50
Cabotaje Regional Bolivia	1,50	1,02	0,45
SUMA BOLIVIA Y PARAGUAY	14,50	9,52	4,95
<i>Cabotaje Regional Brasil</i>	20,40	20,40	
TOTAL CON BRASIL	34,90	29,92	4,95
AIS/ HPP: Área de Influencia Secundaria HPP	Mill. Tons. Año Base 2016		
	TOTAL	X	M
GSO	29,92	29,92	
CG CONT	4,95		4,95
OTROS	0,03	0,03	-
TOTAL	34,90	29,95	4,95

Tabla 2.4.6.f Volumen total captable AIS/ HPP: Área de Influencia Secundaria TPF

AIS/ HPP: Área de Influencia Secundaria TPF	Mill. Tons. Año Base 2016		
	TOTAL	X	M
Pasos Fronterizos de Entre Ríos	1,16	0,87	0,29
Pasos Fronterizos de Corrientes	1,27	0,44	0,83
Pasos Fronterizos de Misiones	1,10	0,92	0,18
TOTAL	3,54	2,23	1,31
AIS/ HPP: Área de Influencia Secundaria TPF	Mill. Tons. Año Base 2016		
	TOTAL	X	M
GSO	0,86	0,79	0,07
CG CONT	2,37	1,29	1,08
OTROS	0,31	0,15	0,15

2.4.6.6 VOLUMEN POTENCIAL CAPTABLE TOTAL

Tabla 2.4.6.g Volumen Total captable / Potencial. Año Base 2016

Volumen Total captable / Potencial. Año Base 2016. Sistema Portuario-Logístico Entre Ríos				
Millones de Toneladas				
GRUPOS	AIC: E.R.	AIP NEA	AIP NOA	TOTAL AIC+AIP
GSO	2,07	1,25	6,29	9,61
CG-CONT	4,67	6,15	4,01	14,83
OTROS	0,18	7,85	6,60	14,63
TOTAL	6,92	15,26	16,90	39,08

GRUPOS	AIS HPP BOL&PY	AIS HPP BRASIL	AIS TPF	TOTAL AIS
GSO	9,52	20,40	0,86	30,78
CG-CONT	4,95		2,37	7,32
OTROS	0,03		0,31	0,34
TOTAL	14,50	20,40	3,54	38,44

GRUPOS	AIC: E.R.	AIP TOTAL	AIS TOTAL	TOTAL
GSO	2,07	7,55	30,78	40,39
CG-CONT	4,67	10,17	7,32	22,16
OTROS	0,18	14,45	0,34	14,97
TOTAL	6,92	32,16	38,44	77,51

2.5 CONCLUSIONES PRELIMINARES

Se ha realizado un diagnóstico integral que ha cubierto aspectos económicos, comerciales, funcionales, legales e institucionales, y un detallado estudio del mercado actual y potencial de cargas del sistema portuario y logístico de la Provincia de Entre Ríos, que incluyó también entrevistas a stakeholders del sector público y privado, encontrándose hasta ahora las siguientes conclusiones

1. La provincia de Entre Ríos tiene una alta potencialidad en cuanto a su mercado de cargas, casi 7 millones de toneladas que se generan en su propio territorio (Área de Influencia Cercana), en su mayoría agro-graneles y productos agro-alimentarios.
2. Si se suman cargas (exportaciones, importaciones y tránsitos) de provincias de Corrientes, Misiones y Chaco (Área de Influencia Primaria) que puedan ser manejadas por el sistema portuario y logístico de Entre Ríos, podría haber una potencialidad de 15,2 millones de toneladas más. Si a estas se sumaran cargas del Noroeste Argentino (NOA) sin Chaco, se podrían sumar 16,9 millones de toneladas adicionales. El principal competidor en estas cargas es el sistema portuario de la Provincia de Santa Fe,
3. Considerando que la Provincia de Entre Ríos tiene una muy buena conectividad fluvial con la Hidrovia Paraguay Parana y la del Rio Uruguay, además del Ferrocarril Urquiza, se han considerado cargas de la cuenca alta (Bolivia, Paraguay y Brasil) como cabotajes fluviales que necesitan de un puerto de transbordo en Argentina o Uruguay (21,4 Millones de Toneladas año sin Brasil) y cargas de originación de comercio exterior por vía terrestre en Pasos Fronterizos de la Provincia y de Corrientes y Misiones (3,54 Millones de Toneladas año)
4. El Mercado potencial total de cargas en juego y en competencia sobre todo con la provincia de Santa fe y Norte de la Provincia de Buenos Aires y con los Puertos Uruguayos, está en el orden de los 77,51 millones de toneladas. Hoy, la Provincia, cuenta con un mercado actual de cargas de aproximadamente 21 millones de toneladas entre todos los modos de transporte, pero más del 91 % solo en camión.
5. Existe entonces una gran potencialidad de la provincia de Entre Ríos para mejorar su competitividad logística y convertirse incluso en un “hub logístico del NEA y de la Hidrovia” por su capacidad de transbordos que podría tener en la costa del Rio Paraná Guazú e Ibicuy.



6. Se ha notado una gran preocupación en el sector privado para que se estructuren desde el sector público planes de infraestructuras a largo plazo que permitan fortalecer el sistema portuario y logístico de la Provincia.
7. Además de las inversiones se necesitarían cambios estructurales en el Ente Portuario para potenciar sus funciones en planificación y mayor articulación con las demás áreas de transporte y Logística de la Provincia.

2.5.1 PASOS SIGUIENTES

Se ha previsto para el Informe Parcial 2, ya contando con el Diagnostico, efectuar un estudio de demanda de cargas de la provincia, que tendrá en cuenta las áreas de influencia aquí desarrolladas y sus volúmenes captables potenciales, para efectuar una asignación de cargas según modo de transporte y nodos logísticos principales, que será la base del Perfil Estratégico Competitivo , los planes de acción y los proyectos estructurantes a plantear

Una vez que se terminen de procesar todos los datos, se seleccionarán las cadenas logísticas claves para empezar a efectuar los análisis previstos teniendo en cuenta los primeros resultados para el Informe Parcial 2 previsto para el próximo 14 de Agosto de 2021.

3 ANEXO 1: ANÁLISIS METODOLOGICO PRELIMINAR DE DEMANDA DE CARGAS – AGRUPAMIENTO DE CARGAS

Para la estimación de la demanda de cargas se utilizará un modelo implementado por el CEDPLA, el “MCCL”; el cual permite obtener una estimación de la demanda de la Provincia de Entre Ríos en el futuro, en base a datos de comercio exterior, tomando como año base el 2010.

La aplicación del modelo se realizará teniendo en cuenta las exportaciones de la provincia de Entre Ríos, a la cual denominaremos Área de Influencia Primaria (AIP)

A continuación se exponen los flujogramas que representan los pasos seguidos en el modelo para la obtención de cada carga:

Figura 2.5.1.a Flujograma Modelo de demanda de Cargas



A continuación se explican los pasos seguidos en la metodología, mencionados en el flujograma anterior.

3.1.1 Base de Datos y Agrupación de los mismos

Se utilizaron bases detalladas de comercio exterior año base 2010, por medio de transporte y tipo de carga, con orígenes de producción o consumo y puertos de salida o entrada, de manera de poder representar las cadenas logísticas de exportación y poder analizarlas. Se trabajó entonces con las siguientes bases de datos:

Tabla 3.1.1.a Bases de Datos Utilizadas

Descripcion de bases utilizadas		Cantidades
0.1	Exportaciones Argentina 2010, por provincias, Producto, Capitulo, Partida y Destino	U\$S FOB y kgs
0.2	Exportaciones Argentina 2010, TOTAL PAIS, por Producto, Capitulo, Partida, Destino y Modo de Transporte	U\$S FOB y kgs

Fuente: www.abeceb.com, basados en Datos de Aduana Argentina e Indec.

3.1.2 Grupos de Carga

Los distintos productos comercializados se han agrupado en “Grupos” para darles un sentido en cuanto a cómo se movilizan las cargas y/o para representar los distintos sectores productivos. Es así como se han armado 10 Grupos que se presentan a continuación:

Tabla 3.1.2.a Grupos de Carga

Cod. Grupo	Tipo Emb.	Tipo de Cargas
1	Containers - CG	MOA No Reefer
2	Containers - CG	MOA Reefer
3	Graneles Sólidos	Agro Graneles Sólidos
4	Graneles Sólidos	Minerales y Graneles Sólidos Inorgánicos
5	Graneles Líquidos	Agrícolas y/o Alimentos
6	Graneles Líquidos	Mineras y/o Combustibles
7	Vehículos, Equipo, y Material de Transp.	Ro Ro, Containers de Proyecto
8	Containers - CG	MOI - CG
9	Containers	Mercadería Peligrosa
10	Cargas en bultos, Break Bulk	Todas

Tabla 3.1.2.b Descripción de Grupos de Carga por Mercaderías

Cod Grupo	Numero Capitulo	Mercaderia
1	4	LECHE Y PRODUCTOS LÁCTEOS; HUEVOS DE AVE; MIEL NATURAL; PRODUCTOS COMESTIBLES DE ORIGEN ANIMAL, NO EXPRESADOS NI COMPRENDIDOS EN OTRA PARTE
1	5	LOS DEMÁS PRODUCTOS DE ORIGEN ANIMAL NO EXPRESADOS NI COMPRENDIDOS EN OTRA PARTE
1	6	PLANTAS VIVAS Y PRODUCTOS DE LA FLORICULTURA
1	9	CAFE, TE, YERBA MATE Y ESPECIAS
1	18	CACAO Y SUS PREPARACIONES
1	19	PREPARACIONES A BASE DE CEREALES, HARINA, ALMIDON, FECULA O LECHE; PRODUCTOS DE PASTELERIA
1	20	PREPARACIONES DE HORTALIZAS, FRUTAS U OTROS FRUTOS O DEMAS PARTES DE PLANTAS
1	21	PREPARACIONES ALIMENTICIAS DIVERSAS
1	22	BEBIDAS, LIQUIDOS ALCOHOLICOS Y VINAGRE
1	24	TABACO Y SUCEDÍNEOS DEL TABACO ELABORADOS
1	51	LANA Y PELO FINO U ORDINARIO; HILADOS Y TEJIDOS DE CRIN

Cod Grupo	Numero Capitulo	Mercaderia
2	2	CARNE Y DESPOJOS COMESTIBLES
2	3	PESCADOS Y CRUSTICEOS, MOLUSCOS Y DEMIS INVERTEBRADOS ACUITICOS
2	7	HORTALIZAS, PLANTAS, RAÖCES Y TUB... RCULOS ALIMENTICIOS
2	8	FRUTAS Y FRUTOS COMESTIBLES; CORTEZAS DE AGRIOS (CITRICOS), MELONES O SANDIAS
2	11	PRODUCTOS DE LA MOLINERÖA; MALTA; ALMID" N Y F... CULA; INULINA; GLUTEN DE TRIGO
2	16	PREPARACIONES DE CARNE, PESCADO O DE CRUSTICEOS, MOLUSCOS O DEMIS INVERTEBRADOS ACUITICOS
2	17	AZUCARES Y ARTICULOS DE CONFITERIA



Cod Grupo	Numero Capitulo	Mercaderia
3	10	CEREALES
3	12	SEMILLAS Y FRUTOS OLEAGINOSOS; SEMILLAS Y FRUTOS DIVERSOS; PLANTAS INDUSTRIALES O MEDICINALES; PAJA Y FORRAJE
3	23	RESIDUOS Y DESPERDICIOS DE LAS INDUSTRIAS ALIMENTARIAS; ALIMENTOS PREPARADOS PARA ANIMALES

Cod Grupo	Numero Capitulo	Mercaderia
4	25	SAL; AZUFRE; TIERRAS Y PIEDRAS; YESOS, CALES Y CEMENTOS
4	26	MINERALES METALIFEROS, ESCORIAS Y CENIZAS
4	31	ABONOS

Cod Grupo	Numero Capitulo	Mercaderia
5	15	GRASAS Y ACEITES ANIMALES O VEGETALES; PRODUCTOS DE SU DESDOBLAMIENTO; GRASAS ALIMENTICIAS ELABORADAS; CERAS DE ORIGEN ANIMAL O VEGETAL

Cod Grupo	Numero Capitulo	Mercaderia
6	27	COMBUSTIBLES MINERALES, ACEITES MINERALES Y PRODUCTOS DE SU DESTILACION; MATERIAS BITUMINOSAS; CERAS MINERALES

Cod Grupo	Numero Capitulo	Mercaderia
7	86	VEHICULOS Y MATERIAL PARA VIAS FERREAS O SIMILARES, Y SUS PARTES; APARATOS MECANICOS (INCLUSO ELECTROMECHANICOS) DE SEÑALIZACION PARA VIAS DE COMUNICACION
7	87	VEHICULOS AUTOMOVILES, TRACTORES, VELOCIPEDOS Y DEMAS VEHICULOS TERRESTRES; SUS PARTES Y ACCESORIOS
7	88	AERONAVES, VEHICULOS ESPACIALES, Y SUS PARTES
7	89	BARCOS Y DEMAS ESTRUCTURAS FLOTANTES

Cod Grupo	Numero Capitulo	Mercaderia
9	29	PRODUCTOS QUIMICOS ORGANICOS
9	36	POLVORA Y EXPLOSIVOS; ARTICULOS DE PIROTECNIA; FOSFOROS (CERILLAS); ALEACIONES PIROFORICAS; MATERIAS INFLAMABLES
9	38	PRODUCTOS DIVERSOS DE LAS INDUSTRIAS QUIMICAS
9	93	ARMAS Y MUNICIONES; SUS PARTES Y ACCESORIOS

Cod Grupo	Numero Capitulo	Mercaderia
10	1	ANIMALES VIVOS

Y el grupo 8 corresponde al resto de los capítulos no considerados en el resto, que pertenece a un grupo de manufacturas de origen industrial que son cargas generales o contenedores que no son alimentos ni reefer.

Esta agrupación permite resumir tipos de carga y forma de embalaje, e identificar como se mueven y manipulan los mismos en los distintos modos de transporte y nodos logísticos. La base del 2010 una vez agrupada se calibra con las los movimientos totales de containers, carga general, graneles líquidos orgánicos e inorgánicos, graneles sólidos orgánicos e inorgánicos y vehículos.

Grupos analizados en el estudio de la exportación:

Cod. Grupo	Tipo Emb.	Tipo de Cargas
1	Containers - CG	MOA No Reefer
2	Containers - CG	MOA Reefer
3	Containers - CG	MOI - CG
4	Graneles Sólidos	Agro Graneles Sólidos
5	Graneles Sólidos	Minerales y Graneles Sólidos Inorgánicos
6	Graneles Líquidos	Agrícolas y/o Alimentos
7	Graneles Líquidos	Mineras y/o Combustibles
8	Vehículos, Equipo, y Material de Transp.	Ro Ro, Containers de Proyecto
9	Containers	Mercadería Peligrosa

Otro de los filtros importantes, es el Medio de Transporte, que se ha contado en todas las estadísticas de exportación obtenidas, se muestra el ejemplo para datos de Comercio Exterior:

Tabla 3.1.2.c Matriz de Modos de Transporte

Modos de transporte según datos de Aduana Argentina y resumen de campos para estudio		
COD MT	MODOS DE TRANSPORTE	RESUMEN
0	No determinado	otros
1	Propios Medios	otros
2	Avion	otros
3	Ferrocarril	terrestre
4	Camion	terrestre
7	Oleoducto y gasoducto	otros
8	Barco	Maritimo
9	Línea de Transmision	otros
10	Indeterminado	otros

Contando con esta información de base, se procesó la base datos inicial obtenido como resultado, la tabla que se presenta en el Anexo 1, a partir de la cual se podrá efectuar un análisis de las cadenas logísticas de exportación más relevantes para la provincia de Entre Ríos.

3.1.3 MERCADERIAS QUE INTEGRAN LOS GRUPOS DE CARGAS

A los fines de una descripción más detallada de los grupos de cargas, a continuación se enumeran los productos que pertenecen a cada una: (por rubros).

CARGAS GENERALES CONTENERIZADAS SECAS:

ALGODÓN.
ANIMALES VIVOS
APARATOS DE RELOJERÍA Y SUS PARTES.
ARMAS, MUNICIONES Y SUS PARTES Y ACCESORIOS.
AZUCARES Y ARTICULOS DE CONFITERIA.
BARCOS Y DEMÁS ARTEFACTOS FLOTANTES.
BEBIDAS, LÍQUIDOS ALCOHÓLICOS Y VINAGRE.
CAFÉ, TÉ, YERBA MATE Y ESPECIAS.
CALZADO, POLAINAS Y ARTÍCULOS ANÁLOGOS; PARTES DE ESTOS ARTÍCULOS.
CAUCHO Y SUS MANUFACTURAS
EXTRACTOS CURTIENTES O TINTÓREOS; TANINOS Y SUS DERIVADOS; PIGMENTOS Y DEMÁS MATERIAS COLORANTES;

PINTURAS Y BARNICES; MÁSTIQUES; TINTAS.
FIBRAS SINTÉTICAS O ARTIFICIALES DISCONTINUAS.
FILAMENTOS SINTÉTICOS O ARTIFICIALES.
FUNDICIÓN, HIERRO Y ACERO.
GOMAS, RESINAS Y DEMÁS JUGOS Y EXTRACTOS VEGETALES.



GUATA, FIELTRO Y TELAS SIN TEJER; HILADOS ESPECIALES; CORDELES, CUERDAS Y CORDAJES; ARTÍCULOS DE CORDELERÍA.

HERRAMIENTAS Y ÚTILES, ARTÍCULOS DE CUCHILLERÍA Y CUBIERTOS DE MESA, DE METALES COMUNES;

PARTES DE ESTOS ARTÍCULOS, DE METAL COMÚN.

HORTALIZAS, PLANTAS, RAÍCES Y TUBÉRCULOS ALIMENTICIOS.

INSTRUMENTOS Y APARATOS DE ÓPTICA, FOTOGRAFÍA O CINEMATOGRAFÍA, DE MEDIDA, CONTROL O PRECISIÓN;

INSTRUMENTOS Y APARATOS MEDICOQUIRÚRGICOS; PARTES Y ACCESORIOS DE ESTOS INSTRUMENTOS O PARATOS.

JABÓN, AGENTES DE SUPERFICIE ORGÁNICOS, PREPARACIONES PARA LAVAR, PREPARACIONES LUBRICANTES,

CERAS ARTIFICIALES, CERAS PREPARADAS, PRODUCTOS DE LIMPIEZA, VELAS Y ARTÍCULOS SIMILARES, PASTAS PARA MODELAR,

"CERAS PARA ODONTOLOGÍA" Y PREPARACIONES PARA USO EN JUGUETES, JUEGOS Y ARTÍCULOS PARA RECREO O DEPORTE; SUS PARTES Y ACCESORIOS.

LOS DEMÁS ARTÍCULOS TEXTILES CONFECCIONADOS; JUEGOS; PRENDERÍA Y TRAJOS.

MADERA, CARBÓN VEGETAL Y MANUFACTURAS DE MADERA.

MANUFACTURAS DE CUERO; ARTÍCULOS DE GUARNICIONERÍA O DE TALABARTERÍA; ARTÍCULOS DE VIAJE,

BOLSOS DE MANO (CARTERAS) Y CONTINENTES SIMILARES MANUFACTURAS DE TRIPA.

MANUFACTURAS DE FUNDICIÓN, DE HIERRO O DE ACERO.

MANUFACTURAS DE PIEDRA, YESO FRAGUABLE, CEMENTO, AMIANTO (ASBESTO), MICA O MATERIAS ANÁLOGAS.

MANUFACTURAS DIVERSAS DE METAL COMÚN.

MANUFACTURAS DIVERSAS.

MÁQUINAS, APARATOS Y MATERIAL ELÉCTRICO Y SUS PARTES; APARATOS DE GRABACIÓN O DE REPRODUCCIÓN DE SONIDO,

APARATOS DE GRABACIÓN O DE REPRODUCCIÓN DE IMÁGENES Y SONIDO EN TELEVISIÓN, Y LAS PARTES

Y ACCESORIOS DE ESTOS APARATOS.

MATERIAS ALBUMINOIDEAS; PRODUCTOS A BASE DE ALMIDÓN O DE FÉCULA MODIFICADOS; COLAS; ENZIMAS.

MATERIAS TRENZABLES Y DEMÁS PRODUCTOS DE ORIGEN VEGETAL NO EXPRESADOS NI COMPRENDIDOS EN OTROS CAPÍTULOS.

MUEBLES; MOBILIARIO MEDICOQUIRÚRGICO; ARTÍCULOS DE CAMA Y SIMILARES; APARATOS DE ALUMBRADO

NO EXPRESADOS NI COMPRENDIDOS EN OTRA PARTE; ANUNCIOS LUMINOSOS, PLACAS INDICADORAS LUMINOSAS

Y ARTÍCULOS SIMILARES; CONSTRUCCIONES PREFABRICADAS.

PAPEL Y CARTÓN; MANUFACTURAS DE PASTA DE CELULOSA, DE PAPEL O DE CARTÓN.



PASTAS DE MADERA O DE OTRAS MATERIAS FIBROSAS CELULÓSICAS PAPEL O CARTÓN PARA RECICLAR

(DESPERDICIOS Y DESECHOS).

PERLAS NATURALES (FINAS) O CULTIVADAS, PIEDRAS PRECIOSAS O SEMIPRECIOSAS O SIMILARES,

METALES PRECIOSOS, CHAPADOS DE METALES PRECIOSOS (PLAQUÉ) Y MANUFACTURAS DE ESTAS MATERIAS;

BISUTERIA; MONEDAS.

PIELES (EXCEPTO LA PELETERÍA) Y CUEROS.

PLANTAS VIVAS Y PRODUCTOS DE LA FLORICULTURA.

PLÁSTICO Y SUS MANUFACTURAS.

PRENDAS Y COMPLEMENTOS (ACCESORIOS) DE VESTIR, DE PUNTO.

PRENDAS Y COMPLEMENTOS (ACCESORIOS) DE VESTIR, EXCEPTO LOS DE PUNTO.

PREPARACIONES ALIMENTICIAS DIVERSAS.

PREPARACIONES DE HORTALIZAS, FRUTAS U OTROS FRUTOS O DEMÁS PARTES DE PLANTAS.

PRODUCTOS CERÁMICOS.

PRODUCTOS DE LA MOLINERÍA; MALTA; ALMIDÓN Y FÉCULA; INULINA; GLUTEN DE TRIGO.

PRODUCTOS DIVERSOS DE LAS INDUSTRIAS QUÍMICAS.

PRODUCTOS EDITORIALES, DE LA PRENSA O Y DE LAS DEMÁS INDUSTRIAS GRÁFICAS; TEXTOS MANUSCRITOS O

MECANOGRAFIADOS Y PLANOS.

PRODUCTOS FARMACÉUTICOS.

PRODUCTOS FOTOGRÁFICOS O CINEMATOGRAFICOS.

PRODUCTOS QUÍMICOS INORGÁNICOS; COMPUESTOS INORGÁNICOS U ORGÁNICOS DE LOS METALES PRECIOSOS,

DE LOS ELEMENTOS RADIATIVOS, DE METALES DE LAS TIERRAS RARAS O DE ISÓTOPOS.

PRODUCTOS QUÍMICOS ORGÁNICOS.

REACTORES NUCLEARES, CALDERAS, MÁQUINAS, APARATOS Y ARTEFACTOS MECÁNICOS; PARTES DE ESTAS MÁQUINAS O APARATOS.

TABACO Y SUCEDÁNEOS DEL TABACO ELABORADOS.

TELAS IMPREGNADAS, RECUBIERTAS, REVESTIDAS O ESTRATIFICADAS; ARTÍCULOS TÉCNICOS DE MATERIA TEXTIL.

VEHÍCULOS Y MATERIAL PARA VÍAS FÉRREAS O SIMILARES Y SUS PARTES;

APARATOS MECÁNICOS (INCLUSO ELECTROMECAÑICOS) DE SEÑALIZACIÓN PARA VÍAS DE COMUNICACIÓN.

VIDRIO Y SUS MANUFACTURAS.

PELETERÍA Y CONFECCIONES DE PELETERÍA; PELETERÍA FACTICIA O ARTIFICIAL

CORCHO Y SUS MANUFACTURAS.

MANUFACTURAS DE ESPARTERÍA O CESTERÍA.

LANA Y PELO FINO U ORDINARIO; HILADOS Y TEJIDOS DE CRIN.

LAS DEMÁS FIBRAS TEXTILES VEGETALES; HILADOS DE PAPEL Y TEJIDOS DE HILADOS DE PAPEL.

TEJIDOS ESPECIALES; SUPERFICIES TEXTILES CON MECHÓN INSERTADO; ENCAJES; TAPICERÍA;

PASAMANERÍA, BORDADOS.

TEJIDO DE PUNTO.

SOMBREROS, DEMÁS TOCADOS Y SUS PARTES.



SEDA.

ALFOMBRAS Y DEMÁS REVESTIMIENTOS PARA EL SUELO, DE MATERIA TEXTIL.

PARAGUAS, SOMBRILLAS, QUITASOLES, BASTONES, BASTONES ASIENTO, LÁTIGOS, FUSTAS, Y SUS PARTES.

PLUMAS Y PLUMÓN PREPARADOS Y ARTÍCULOS DE PLUMAS O DE PLUMÓN; FLORES ARTIFICIALES; MANUFACTURAS DE CABELLO.

LOS DEMÁS METALES COMUNES; "CERMETS"; MANUFACTURAS DE ESTAS MATERIAS.

AERONAVES, VEHÍCULOS ESPACIALES Y SUS PARTES.

INSTRUMENTOS MÚSICALES SUS PARTES Y ACCESORIOS.

OBJETOS DE ARTE O COLECCIÓN Y ANTIGÜEDADES.

JABÓN, AGENTES DE SUPERFICIE ORGÁNICOS, PREPARACIONES PARA LAVAR, PREPARACIONES LUBRICANTES,

CERAS ARTIFICIALES, CERAS PREPARADAS, PRODUCTOS DE LIMPIEZA, VELAS Y ARTÍCULOS SIMILARES,

PASTAS PARA MODELAR, "CERAS PARA ODONTOLOGÍA" Y PREPARACIONES PARA USO EN

CARGAS GENERALES CONTENERIZADAS REFRIGERADAS:

CARNE Y DESPOJOS COMESTIBLES.

FRUTAS Y FRUTOS COMESTIBLES; CORTEZAS DE AGRIOS, CÍTRICOS, MELONES O SANDÍAS.

LECHE Y PRODUCTOS LÁCTEOS; HUEVOS DE AVE; MIEL NATURAL; PRODUCTOS COMESTIBLES DE ORIGEN ANIMAL

NO EXPRESADOS NI COMPRENDIDOS EN OTRA PARTE.

LOS DEMÁS PRODUCTOS DE ORIGEN ANIMAL NO EXPRESADOS NI COMPRENDIDOS EN OTRA PARTE.

PESCADOS Y CRUSTÁCEOS, MOLUSCOS Y DEMÁS INVERTEBRADOS ACUÁTICOS.

PREPARACIONES A BASE DE CEREALES, HARINA, ALMIDÓN, FÉCULA O LECHE; PRODUCTOS DE PASTELERÍA.

PREPARACIONES DE CARNE, DE PESCADO O DE CRUSTÁCEOS, MOLUSCOS, DEMÁS INVERTEBRADOS ACUÁTICOS.

CACAO Y SUS PREPARACIONES.

GRANEL LÍQUIDO INORGÁNICO:

COMBUSTIBLES MINERALES, ACEITES MINERALES Y PRODUCTOS DE SU DESTILACIÓN; MATERIAS BITUMINOSAS; CERAS MINERALES.



GRANEL LÍQUIDO ORGÁNICO:

ABONOS.

ACEITES ESENCIALES Y RESINOIDES; PREPARACIONES DE PERFUMERÍA, DE TOCADOR O DE COSMÉTICA.
GRASAS Y ACEITES ANIMALES O VEGETALES; PRODUCTOS DE SU DESDOBLAMIENTO;

GRASAS ALIMENTICIAS ELABORADAS; CERAS DE ORIGEN ANIMAL O VEGETAL.

GRANEL SÓLIDO INORGÁNICO:

ALUMINIO Y SUS MANUFACTURAS.

CINC Y SUS MANUFACTURAS.

COBRE Y MANUFACTURAS DE COBRE.

MINERALES METALÍFEROS, ESCORIAS Y CENIZAS.

PLOMO Y SUS MANUFACTURAS.

SAL; AZUFRE; TIERRAS Y PIEDRAS; YESOS, CALES Y CEMENTOS.

ESTAÑO Y SUS MANUFACTURAS.

PÓLVORAS Y EXPLOSIVOS; ARTÍCULOS DE PIROTECNIA; FÓSFOROS (CERILLAS); ALEACIONES
PIROFÓRICAS;

MATERIAS INFLAMABLES.

NÍQUEL Y SUS MANUFACTURAS.

GRANEL SÓLIDO ORGÁNICO:

CEREALES.

RESIDUOS Y DESPERDICIOS DE LAS INDUSTRIAS ALIMENTARIAS; ALIMENTOS PREPARADOS PARA
ANIMALES.

SEMILLAS Y FRUTOS OLEAGINOSOS; SEMILLAS Y FRUTOS DIVERSOS; PLANTAS INDUSTRIALES O
MEDICINALES ;

PAJA Y FORRAJES.

CARGAS RO-RO:

VEHÍCULOS AUTOMÓVILES, TRACTORES, CICLOS Y DEMÁS VEHÍCULOS TERRESTRES, SUS PARTES Y
ACCESORIOS.

CONFIDENCIAL:

(RESERVADO PARA USO PARTICULAR DE PARTES CONTRATANTES)



4 ANEXO 2: FICHAS DE PUERTOS DE ENTRE RÍOS

TDG-Del Guazú

Localización

Kilometro	Km. 178 Del rio Paraná Guazú (margen izquierdo)
Latitud	33°54'06.3"S
Longitud	58°53'07.2"W
Provincia	Entre Ríos
Departamento	Villa Paranacito
Localidad	Villa Paranacito
Dirección	Ruta Nacional N° 12 km 113, Paraje Brazo Largo
Código postal	2823

Datos administrativos

Tipo administración	Privado
Teléfono	4794-3888
Mail Institucional	info@delguazu.com
Web site	http://delguazu.com/web/

Estadísticas

Toneladas 2019	1.052.073,66
TEUS Operados 2019	-
Pasajeros Transportados	-



TDG 1-MUELLE 1

Terminal	
Modelo de negocio	Privado
Website	http://delguazu.com/web/
Especialidad	Multipropósito

Ítem	Dimensiones	Unidad
Área total de la terminal		HAS
Metros lineales de atraque	335	m
Profundidad del muelle	12,5	m
Longitud máxima	260	m

Datos almacenaje	Capacidad	Unidad	Cantidad
Celdas	35000	t	2
Celdas	15000	t	1
Deposito Fiscal	6000	m2	1
Deposito	4000	m2	1

Equipo Manipuleo	Capacidad	Unidad	Cantidad
Torre cargadora	1200	t/h	2

KPI índices	Tons/hora
Recepción	1200
Embarque	1200

Diseño tipo de embarcación	Panamax
----------------------------	---------



TDG 2-MUELLE 2

Terminal	
Modelo de negocio	Privado
Website	http://delguazu.com/web/
Especialidad	Multipropósito

Ítem	Dimensiones	Unidad
Área total de la terminal		HAS
Metros lineales de atraque	335	m
Profundidad del muelle	12,5	m
Longitud máxima	225	m

Datos almacenaje	Capacidad	Unidad	Cantidad
Celdas	35000	t	2
Celdas	15000	t	1
Deposito fiscal	6000	m2	1
Deposito	4000	m2	1

Equipo Manipuleo	Capacidad	Unidad	Cantidad
Torres Embarque	1200	t/h	2

KPI índices	Tons/hora
Recepción	1200
Embarque	1200

Diseño tipo de embarcación	Panamax
----------------------------	---------



TDG 3-Darsena barcazas

Terminal	
Modelo de negocio	Privado
Website	http://delguazu.com/web/
Especialidad	Graneles

Ítem	Dimensiones	Unidad		
Área total de la terminal		HAS		
Metros lineales de atraque	335	m		
Profundidad del muelle	12,5	m		
Longitud máxima	225	m		
Datos almacenaje	Capacidad	Unidad	Cantidad	
Celdas	35000	t	2	
Celdas	15000	t	1	
Equipo Manipuleo	Capacidad	Unidad	Cantidad	
Grúa pórtico	300	t/h		
KPI índices	Tons/hora			
Recepción	300			
Diseño tipo de embarcación		Barcazas		



TCE-Cargill Diamante - Muelle Elevador

Localización

Kilometro	Km. 534.5 del rio Paraná
Latitud	32°03'17.5"S
Longitud	60°38'34.7"W
Provincia	Entre ríos
Departamento	Diamante
Localidad	Diamante
Dirección	Av. San Martín S/N
Código postal	3105

Datos administrativos

Tipo administración	Privado
Teléfono	(0343) 622-4334
Mail Institucional	ariel_spretz@cargill.com
Web site	www.cargill.com.ar

Estadísticas

Toneladas 2019	300.790,00
TEUS Operados 2019	-
Pasajeros Transportados	-



TCE-Cargill - Puerto Diamante

Terminal

Modelo de negocio

Privado

Website

www.cargill.com.ar

Especialidad

Graneles

Ítem	Dimensiones	Unidad
Área total de la terminal		HAS
Metros lineales de atraque	177	m
Profundidad del muelle	7	m
Longitud máxima	230	m

Datos almacenaje

Capacidad	Unidad	Cantidad
Silos	50000	t
Tanques		t

Tanques

Equipo Manipuleo

Capacidad	Unidad	Cantidad
Cintas Transportadoras		t/h
Brazo cargador		t/h

Brazo cargador

KPI índices

KPI índices	Tons/hora
Recepción	1000
Embarque	1000

Embarque

Diseño tipo de embarcación

Graneles Carrier



COU-Concepción del Uruguay

Localización

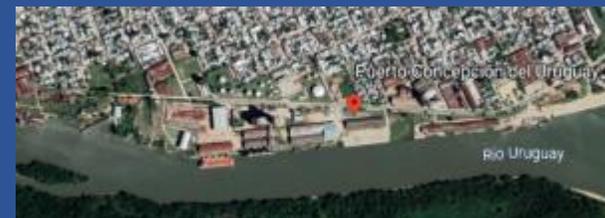
Kilometro	Km. 154 del rio Uruguay (margen derecha)
Latitud	32°29'15.2"S
Longitud	58°13'20.8"W
Provincia	Entre Ríos
Departamento	http://www.terminal6.com.ar
Localidad	Concepción del Uruguay
Dirección	Av. Paysandú 274
Código postal	3260

Datos administrativos

Tipo administración	Publica
Teléfono	(03442) 422-191
Mail Institucional	eapcu@puertocdelu.com.ar
Web site	www.puertocdelu.com.ar

Estadísticas

Toneladas 2019	402.105,46
TEUS Operados 2019	
Pasajeros Transportados	-



COU 1-MUELLES 14-16BIS

Terminal	
Modelo de negocio	Privado
Website	www.puertocdelu.com.ar
Especialidad	Carga General y Contenedores

Ítem	Dimensiones	Unidad	
Área total de la terminal	17	HAS	
Metros lineales de atraque	160	m	
Profundidad del muelle	7,62	m	
Longitud máxima	225	m	
Datos almacenaje	Capacidad	Unidad	Cantidad
Silos, entre silos y Celdas	32000	t	18, 10 y 1
Deposito	57000	t	7
celda	8000	t	1
Cámara Refrigerada	14000	m3	1
Equipo Manipuleo	Capacidad	Unidad	Cantidad
Grúa P&H	7	t	1
Grúa P&H	45	t	1
Grúa Liebherr	280	t	1
KPI índices	Tons/hora		
Recepción			
Embarque	1000		
Diseño tipo de embarcación		Graneles CARRIER	



COU 2-3/4

Terminal	
Modelo de negocio	Privado
Website	www.puertocdelu.com.ar
Especialidad	Carga General y Contenedores

Ítem	Dimensiones	Unidad	
Área total de la terminal		HAS	
Metros lineales de atraque	209	m	
Profundidad del muelle	7,62	m	
Longitud máxima	200	m	
Datos almacenaje	Capacidad	Unidad	Cantidad
Silos, entre silos y Celdas	32000	t	18, 10 y 1
Deposito	57000	t	7
Celda	8000	t	1
Cámara Refrigerada	14000	m3	1
Equipo Manipuleo	Capacidad	Unidad	Cantidad
Grúa P&H	7	t	1
Grúa P&H	45	t	1
Grúa Liebherr	280	t	1
KPI índices	Tons/hora		
Recepción			
Embarque	1000		
Diseño tipo de embarcación		Graneles CARRIER	



COU 3-MUELLES 20/22 Graneles

Terminal	Elevador
Modelo de negocio	Privado
Website	www.puertocdelu.com.ar
Especialidad	Carga General y Contenedores

Ítem	Dimensiones	Unidad
Área total de la terminal		HAS
Metros lineales de atraque	180	m
Profundidad del muelle	7,62	m
Longitud máxima	200	m

Datos almacenaje	Capacidad	Unidad	Cantidad
Silos, entre silos y Celdas	32000	t	18, 10 y 1
Deposito	57000	t	7
Celda	8000	t	1
Cámara Refrigerada	14000	m3	1

Equipo Manipuleo	Capacidad	Unidad	Cantidad
Grúa P&H	7	t	1
Grúa P&H	45	t	1
Grúa Liebherr	280	t	1

KPI índices	Tons/hora
Recepción	
Embarque	1000

Diseño tipo de embarcación Graneles CARRIER



COU 4-MUELLE COMBUSTIBLES LIQUIDOS (SITIO 23)

Terminal
 Modelo de negocio Privado
 Website www.puertocdelu.com.ar
 Especialidad Combustibles

Ítem	Dimensiones	Unidad
Área total de la terminal		HAS
Metros lineales de atraque	80	m
Profundidad del muelle	225	m
Longitud máxima		m

Datos almacenaje	Capacidad	Unidad	Cantidad
------------------	-----------	--------	----------

Tanques		t	
---------	--	---	--

Equipo Manipuleo	Capacidad	Unidad	Cantidad
------------------	-----------	--------	----------

Cintas Transportadoras		t/h	
------------------------	--	-----	--

Brazo cargador		t/h	
----------------	--	-----	--

KPI índices	Tons/hora
-------------	-----------

Recepción	
-----------	--

Embarque	
----------	--

Diseño tipo de embarcación	
----------------------------	--



DME-Diamante - Muelle EAPD

Localización

Kilometro	Km. 533.6 del rio Paraná
Latitud	32°03'31.9"S
Longitud	60°38'45.8"W
Provincia	Entre Ríos
Departamento	http://www.terminal6.com.ar
Localidad	Diamante
Dirección	Av. San Martín S/N
Código postal	3105

Datos administrativos

Tipo administración	Publica
Teléfono	(0343) 498-1677
Mail Institucional	puertoDaymante@entrierios.gov.ar
Web site	https://www.entrierios.gov.ar

Estadísticas

Toneladas 2019	-
TEUS Operados 2019	-
Pasajeros Transportados	-



DME 1-Diamante Muelle EAPD

Terminal	
Modelo de negocio	Privado
Website	https://www.entrerios.gov.ar/portuario/
Especialidad	

Ítem	Dimensiones	Unidad
Área total de la terminal		HAS
Metros lineales de atraque	150	m
Profundidad del muelle	7	m
Longitud máxima	230	m

Datos almacenaje	Capacidad	Unidad	Cantidad
Depósitos	4800	t	2
Depósitos	10000	t	2
Equipo Manipuleo	Capacidad	Unidad	Cantidad
Cintas Transportadoras		t/h	
Brazo cargador		t/h	

KPI índices	Tons/hora
Recepción	850
Embarque	900

Diseño tipo de embarcación



DME 2-Diamante Muelle Provincial

Terminal	
Modelo de negocio	Privado
Website	https://www.entrerios.gov.ar/portuario/
Especialidad	Cereales y subproductos

Ítem	Dimensiones	Unidad
Área total de la terminal		HAS
Metros lineales de atraque	156	m
Profundidad del muelle	6,7	m
Longitud máxima		m

Datos almacenaje	Capacidad	Unidad	Cantidad
Depósitos	30000	t	

Equipo Manipuleo	Capacidad	Unidad	Cantidad
Cintas Transportadoras		t/h	

KPI índices	Tons/hora
-------------	-----------

Recepción

Embarque

Diseño tipo de embarcación	Barcazas
----------------------------	----------



IBY-Ibicuy

Localización

Kilometro	km 217, Río Ibicuy, margen izquierdo
Latitud	33°45'32.0"S
Longitud	59°10'44.2"W
Provincia	Entre Ríos
Departamento	http://www.terminal6.com.ar
Localidad	Ibicuy
Dirección	Calle publica s/n
Código postal	2846

Datos administrativos

Tipo administración	Publica
Teléfono	(03446) 498 - 424
Mail Institucional	e.a.ibicuy@gmail.com
Web site	

Estadísticas

Toneladas 2019	
TEUS Operados 2019	
Pasajeros Transportados	



IBY-Muelle Continental

Terminal	
Modelo de negocio	Privado
Website	https://www.entrerios.gov.ar/portuario/
Especialidad	Carga General, arroz, minerales y maderas

Muelle Colapsado

Ítem	Dimensiones	Unidad	
Área total de la terminal	107	HAS	
Metros lineales de atraque	220	m	
Profundidad del muelle	12	m	
Longitud máxima	225	m	
Datos almacenaje	Capacidad	Unidad	Cantidad
Silos		t	
Tanques		t	
Equipo Manipuleo	Capacidad	Unidad	Cantidad
Cintas Transportadoras		t/h	
Brazo cargador		t/h	
KPI índices	Tons/hora		
Recepción			
Embarque			
Diseño tipo de embarcación		Panamax	

IBY 1-Muelle Isla

Terminal	
Modelo de negocio	Privado
Website	https://www.entrerios.gov.ar/portuario/
Especialidad	Carga General, arroz, minerales y maderas

Ítem	Dimensiones	Unidad
Área total de la terminal	107	HAS
Metros lineales de atraque	198	m
Profundidad del muelle	11	m
Longitud máxima	225	m

Datos almacenaje	Capacidad	Unidad	Cantidad
Silos		t	
Tanques		t	
Equipo Manipuleo	Capacidad	Unidad	Cantidad
Cintas Transportadoras		t/h	
Brazo cargador		t/h	

KPI índices	Tons/hora
Recepción	
Arroz Tasa de carga	200
Min. Hierro tasa de carga	1250
Diseño tipo de embarcación	Panamax and post panamax



Cooperativa agropecuaria La Paz

Localización

Kilometro	Km. 756,500 del Río Paraná (Margen izquierda)
Latitud	30°44'28.9"S
Longitud	59°39'02.2"W
Provincia	Entre Ríos
Departamento	La Paz
Localidad	La Paz
Dirección	Urquiza 641
Código postal	3190

Datos administrativos

Tipo administración	Privado
Teléfono	03437) 423-612
Mail Institucional	calp@calp.coop
Web site	

Estadísticas

Toneladas 2019	123917,65
TEUS Operados 2019	
Pasajeros Transportados	



Cooperativa Agropecuaria La Paz

Terminal	Cooperativa Agropecuaria La Paz
Modelo de negocio	Cooperativa
Website	www.calp.coop
Especialidad	Cereales y oleaginosos

Ítem	Dimensiones	Unid	
Área total de la terminal			HAS
Metros lineales de atraque	11	m	
Profundidad del muelle	3,35	m	
Longitud máxima	44	m	

Datos almacenaje	Capacidad	Unidad	Cantidad
Silos		t	
Tanques		t	
Equipo Manipuleo	Capacidad	Unidad	Cantidad
Cintas Transportadoras		t/h	
Brazo cargador		t/h	

KPI índices	Tons/hora	
Recepción		
Embarque	350	
Diseño tipo de embarcación		Barcazas



EL MANA PUERTO BUEY

Localización

Kilometro	Km. 724 del Río Paraná (Margen izquierda)
Latitud	30°58'06.3"S
Longitud	59°48'52.0"W
Provincia	Entre Ríos
Departamento	La Paz
Localidad	Santa Elena
Dirección	Av. Circunvalación km 2
Código postal	3192

Datos administrativos

Tipo administración	Privado
Teléfono	3437423612
Mail Institucional	calp@calp.coop
Web site	www.elmanapuertobuey.com

Estadísticas

Toneladas 2019	36822,66
TEUS Operados 2019	
Pasajeros Transportados	



El Mana Pto Buey

Terminal	El Maná Puerto Buey S.A.
Modelo de negocio	Privado
Website	https://elmanapuertobuey.com/
Especialidad	Cereales

Ítem	Dimensiones	Unid
Área total de la terminal		HAS
Metros lineales de atraque	35	m
Profundidad del muelle	7	m
Longitud máxima	60	m

Datos almacenaje	Capacidad	Unidad	Cantidad
------------------	-----------	--------	----------

Celdas	10000	t	2
Silos	1000	t	2

Equipo Manipuleo	Capacidad	Unidad	Cantidad
------------------	-----------	--------	----------

Cintas Transportadoras		t/h	
Brazo cargador		t/h	

KPI índices	Tons/hora
-------------	-----------

Recepción	150
Embarque	300

Diseño tipo de embarcación	Barcazas
----------------------------	----------



Piedras Blancas

Localización

Kilometro	Km. 689,20 del Río Paraná (Margen izquierda)
Latitud	31°13'09.8"S
Longitud	59°59'15.2"W
Provincia	Entre Ríos
Departamento	
Localidad	Hernandarias
Dirección	3 de febrero 640
Código postal	3100

Datos administrativos

Tipo administración	
Teléfono	
Mail Institucional	
Web site	

Estadísticas

Toneladas 2019	7234,74
TEUS Operados 2019	
Pasajeros Transportados	





5 ANEXO 3: ESTADISTICAS DETALLADAS MERCADO ACTUAL ENTRE RIOS



ANEXO 3: ESTADISTICAS DETALLADAS MERCADO ACTUAL

Por Productos y Provincias

Resumen Producción

GSO	Toneladas 2016
NEA	5.258.930
NOA	12.189.321
Total en toneladas	17.448.251

CG CONT REEFER	Toneladas 2016
NEA	597.728
NOA	1.551.085
Total en toneladas	2.148.813

GSI	Toneladas 2016
NEA	3.883.739
NOA	9.538.879
Total en toneladas	13.422.617

CG CONT DRY	Toneladas 2016
NEA	5.104.342
NOA	2.751.525
Total en toneladas	7.855.867

Producción NOA

Región	Provincia	Productos	Suma de 2016
NOA			
NOA	Catamarca		
NOA	Catamarca	Aceitunas en conserva (vol. exportado)	-
NOA	Catamarca	Algodón	-
NOA	Catamarca	Leña de bosque nativo	-
NOA	Catamarca	Leña para carbón	-
NOA	Catamarca	Limón	-
NOA	Catamarca	Madera en rollos (7)	-
NOA	Catamarca	Maíz	93.000
NOA	Catamarca	Mandarina	-
NOA	Catamarca	Minería	1.957.755
NOA	Catamarca	Mostos (1)	1.000
NOA	Catamarca	Naranja	-
NOA	Catamarca	Papel	-
NOA	Catamarca	Pasta para papel	-
NOA	Catamarca	Pomelo	-
NOA	Catamarca	Poroto	2.025
NOA	Catamarca	Postes de bosque nativo	-
NOA	Catamarca	Rollizos bosque implantado (6)	-
NOA	Catamarca	Rollizos bosque nativo	-
NOA	Catamarca	Soja	73.227
NOA	Catamarca	Sorgo	840
NOA	Catamarca	Stock bovino (4)	140
NOA	Catamarca	Stock caprino (5)	14
NOA	Catamarca	Tabaco	-
NOA	Catamarca	Trigo	37.312
NOA	Catamarca	Uva para pasas (2)	-
NOA	Catamarca	Uva para vinificar	-
NOA	Catamarca	Vinos (3)	4.500
NOA	Total Catamarca		2.169.812

Producción NOA

Región	Provincia	Productos	Suma de 2016
NOA	JUJUY*		
NOA	JUJUY*	Aceitunas en conserva (vol. exportado)	-
NOA	JUJUY*	Algodón	-
NOA	JUJUY*	Leña de bosque nativo	-
NOA	JUJUY*	Leña para carbón	-
NOA	JUJUY*	Limón	-
NOA	JUJUY*	Madera en rollos (7)	-
NOA	JUJUY*	Maíz	15.012
NOA	JUJUY*	Mandarina	-
NOA	JUJUY*	Minería	828.769
NOA	JUJUY*	Mostos (1)	-
NOA	JUJUY*	Naranja	-
NOA	JUJUY*	Papel	151.000
NOA	JUJUY*	Pasta para papel	101.000
NOA	JUJUY*	Pomelo	-
NOA	JUJUY*	Poroto	1.215.000
NOA	JUJUY*	Postes de bosque nativo	-
NOA	JUJUY*	Rollizos bosque implantado (6)	69.000
NOA	JUJUY*	Rollizos bosque nativo	-
NOA	JUJUY*	Soja	12.018
NOA	JUJUY*	Sorgo	6.788
NOA	JUJUY*	Stock bovino (4)	-
NOA	JUJUY*	Stock caprino (5)	-
NOA	JUJUY*	Tabaco	38.000
NOA	JUJUY*	Trigo	6.788
NOA	JUJUY*	Uva para pasas (2)	-
NOA	JUJUY*	Uva para vinificar	-
NOA	JUJUY*	Vinos (3)	-
NOA	Total JUJUY*		2.443.375

Producción NOA

Región	Provincia	Productos	Suma de 2016
NOA	La Rioja		
NOA	La Rioja	Aceitunas en conserva (vol. exportado)	32.000
NOA	La Rioja	Algodón	-
NOA	La Rioja	Leña de bosque nativo	-
NOA	La Rioja	Leña para carbón	-
NOA	La Rioja	Limón	-
NOA	La Rioja	Madera en rollos (7)	-
NOA	La Rioja	Maíz	-
NOA	La Rioja	Mandarina	-
NOA	La Rioja	Minería	2.359.392
NOA	La Rioja	Mostos (1)	-
NOA	La Rioja	Naranja	-
NOA	La Rioja	Papel	-
NOA	La Rioja	Pasta para papel	-
NOA	La Rioja	Pomelo	-
NOA	La Rioja	Poroto	-
NOA	La Rioja	Postes de bosque nativo	-
NOA	La Rioja	Rollizos bosque implantado (6)	-
NOA	La Rioja	Rollizos bosque nativo	-
NOA	La Rioja	Soja	-
NOA	La Rioja	Sorgo	-
NOA	La Rioja	Stock bovino (4)	91
NOA	La Rioja	Stock caprino (5)	-
NOA	La Rioja	Tabaco	-
NOA	La Rioja	Trigo	-
NOA	La Rioja	Uva para pasas (2)	1
NOA	La Rioja	Uva para vinificar	71.000
NOA	La Rioja	Vinos (3)	38.400
NOA	Total La Rioja		2.500.884

Producción NOA

Región	Provincia	Productos	Suma de 2016
NOA	Salta		
NOA	Salta	Aceitunas en conserva (vol. exportado)	-
NOA	Salta	Algodón	23.982
NOA	Salta	Leña de bosque nativo	-
NOA	Salta	Leña para carbón	-
NOA	Salta	Limón	-
NOA	Salta	Madera en rollos (7)	42.613
NOA	Salta	Maíz	1.521.555
NOA	Salta	Mandarina	-
NOA	Salta	Minería	774.667
NOA	Salta	Mostos (1)	-
NOA	Salta	Naranja	-
NOA	Salta	Papel	-
NOA	Salta	Pasta para papel	-
NOA	Salta	Pomelo	-
NOA	Salta	Poroto	275.912
NOA	Salta	Postes de bosque nativo	-
NOA	Salta	Rollizos bosque implantado (6)	-
NOA	Salta	Rollizos bosque nativo	-
NOA	Salta	Soja	1.114.335
NOA	Salta	Sorgo	-
NOA	Salta	Stock bovino (4)	-
NOA	Salta	Stock caprino (5)	-
NOA	Salta	Tabaco	-
NOA	Salta	Trigo	89.181
NOA	Salta	Uva para pasas (2)	-
NOA	Salta	Uva para vinificar	-
NOA	Salta	Vinos (3)	-
NOA	Total Salta		3.842.245

Producción NOA

Región	Provincia	Productos	Suma de 2016
NOA	Santiago del Estero		
NOA	Santiago del Estero	Aceitunas en conserva (vol. exportado)	-
NOA	Santiago del Estero	Algodón	292.000
NOA	Santiago del Estero	Leña de bosque nativo	47.000
NOA	Santiago del Estero	Leña para carbón	514.000
NOA	Santiago del Estero	Limón	-
NOA	Santiago del Estero	Madera en rollos (7)	-
NOA	Santiago del Estero	Maíz	4.262.000
NOA	Santiago del Estero	Mandarina	-
NOA	Santiago del Estero	Minería	1.960.028
NOA	Santiago del Estero	Mostos (1)	-
NOA	Santiago del Estero	Naranja	-
NOA	Santiago del Estero	Papel	-
NOA	Santiago del Estero	Pasta para papel	-
NOA	Santiago del Estero	Pomelo	-
NOA	Santiago del Estero	Poroto	97.000
NOA	Santiago del Estero	Postes de bosque nativo	16.000
NOA	Santiago del Estero	Rollizos bosque implantado (6)	-
NOA	Santiago del Estero	Rollizos bosque nativo	13.000
NOA	Santiago del Estero	Soja	2.498.000
NOA	Santiago del Estero	Sorgo	484.000
NOA	Santiago del Estero	Stock bovino (4)	834
NOA	Santiago del Estero	Stock caprino (5)	79
NOA	Santiago del Estero	Tabaco	-
NOA	Santiago del Estero	Trigo	545.022
NOA	Santiago del Estero	Uva para pasas (2)	-
NOA	Santiago del Estero	Uva para vinificar	-
NOA	Santiago del Estero	Vinos (3)	-
NOA	Total Santiago del Estero		10.728.964

Producción NOA

Región	Provincia	Productos	Suma de 2016
NOA	Tucuman		
NOA	Tucuman	Aceitunas en conserva (vol. exportado)	-
NOA	Tucuman	Algodón	-
NOA	Tucuman	Leña de bosque nativo	-
NOA	Tucuman	Leña para carbón	-
NOA	Tucuman	Limón	1.351.000
NOA	Tucuman	Madera en rollos (7)	-
NOA	Tucuman	Maíz	329.991
NOA	Tucuman	Mandarina	7.000
NOA	Tucuman	Minería	1.658.268
NOA	Tucuman	Mostos (1)	-
NOA	Tucuman	Naranja	39.000
NOA	Tucuman	Papel	101.000
NOA	Tucuman	Pasta para papel	51.000
NOA	Tucuman	Pomelo	4.000
NOA	Tucuman	Poroto	15.000
NOA	Tucuman	Postes de bosque nativo	-
NOA	Tucuman	Rollizos bosque implantado (6)	-
NOA	Tucuman	Rollizos bosque nativo	-
NOA	Tucuman	Soja	658.000
NOA	Tucuman	Sorgo	10.650
NOA	Tucuman	Stock bovino (4)	-
NOA	Tucuman	Stock caprino (5)	-
NOA	Tucuman	Tabaco	5.000
NOA	Tucuman	Trigo	115.620
NOA	Tucuman	Uva para pasas (2)	-
NOA	Tucuman	Uva para vinificar	-
NOA	Tucuman	Vinos (3)	-
NOA	Total Tucuman		4.345.529

Producción NEA

Región	Provincia	Productos	Suma de 2016
NEA	Chaco		
NEA	Chaco	Algodón en bruto	266.000
NEA	Chaco	Arroz	24.800
NEA	Chaco	Carbón	266.000
NEA	Chaco	Faena bovina (3)	135
NEA	Chaco	Girasol	504.000
NEA	Chaco	Leña de bosque nativo	703.000
NEA	Chaco	Limón	-
NEA	Chaco	Maíz	1.999.884
NEA	Chaco	Mandarina	-
NEA	Chaco	Minería	36.215
NEA	Chaco	Naranja	-
NEA	Chaco	Pomelo	-
NEA	Chaco	Postes de bosque nativo	10.000
NEA	Chaco	Rollizos de bosque implantado	-
NEA	Chaco	Rollizos de bosque nativo	418.000
NEA	Chaco	Soja	1.020.000
NEA	Chaco	Sorgo	228.000
NEA	Chaco	Stock bovino (2)	1.468
NEA	Chaco	Stock caprino (1)	79
NEA	Chaco	Tabaco	-
NEA	Chaco	Tanino (extracto de Quebracho)	41.000
NEA	Chaco	Té	-
NEA	Chaco	Trigo	109.282
NEA	Chaco	Yerba mate	-
NEA	Total Chaco		5.627.862

Producción NEA

Región	Provincia	Productos	Suma de 2016
NEA	Corrientes		
NEA	Corrientes	Algodón en bruto	1.350
NEA	Corrientes	Arroz	636.000
NEA	Corrientes	Carbón	-
NEA	Corrientes	Faena bovina (3)	54
NEA	Corrientes	Girasol	-
NEA	Corrientes	Leña de bosque nativo	-
NEA	Corrientes	Limón	51.000
NEA	Corrientes	Maíz	34.020
NEA	Corrientes	Mandarina	179.000
NEA	Corrientes	Minería	2.026.774
NEA	Corrientes	Naranja	304.000
NEA	Corrientes	Pomelo	-
NEA	Corrientes	Postes de bosque nativo	-
NEA	Corrientes	Rollizos de bosque implantado	2.748.000
NEA	Corrientes	Rollizos de bosque nativo	-
NEA	Corrientes	Soja	40.000
NEA	Corrientes	Sorgo	7.500
NEA	Corrientes	Stock bovino (2)	2.754
NEA	Corrientes	Stock caprino (1)	-
NEA	Corrientes	Tabaco	1.000
NEA	Corrientes	Tanino (extracto de Quebracho)	-
NEA	Corrientes	Té	20.933
NEA	Corrientes	Trigo	-
NEA	Corrientes	Yerba mate	98.387
NEA	Total Corrientes		6.150.772

Producción NEA

Región	Provincia	Productos	Suma de 2016
NEA	Formosa		
NEA	Formosa	Algodón en bruto	14.000
NEA	Formosa	Arroz	32.000
NEA	Formosa	Carbón	21.000
NEA	Formosa	Faena bovina (3)	-
NEA	Formosa	Girasol	11.700
NEA	Formosa	Leña de bosque nativo	-
NEA	Formosa	Limón	-
NEA	Formosa	Maíz	135.000
NEA	Formosa	Mandarina	-
NEA	Formosa	Minería	160.980
NEA	Formosa	Naranja	-
NEA	Formosa	Pomelo	15.000
NEA	Formosa	Postes de bosque nativo	83
NEA	Formosa	Rollizos de bosque implantado	-
NEA	Formosa	Rollizos de bosque nativo	98.000
NEA	Formosa	Soja	45.125
NEA	Formosa	Sorgo	66.000
NEA	Formosa	Stock bovino (2)	962
NEA	Formosa	Stock caprino (1)	36
NEA	Formosa	Tabaco	-
NEA	Formosa	Tanino (extracto de Quebracho)	11.000
NEA	Formosa	Té	-
NEA	Formosa	Trigo	-
NEA	Formosa	Yerba mate	-
NEA	Total Formosa		610.886

Producción NEA

Región	Provincia	Productos	Suma de 2016
NEA	Misiones		
NEA	Misiones	Algodón en bruto	-
NEA	Misiones	Arroz	-
NEA	Misiones	Carbón	-
NEA	Misiones	Faena bovina (3)	-
NEA	Misiones	Girasol	-
NEA	Misiones	Leña de bosque nativo	-
NEA	Misiones	Limón	-
NEA	Misiones	Maíz	78.724
NEA	Misiones	Mandarina	31.000
NEA	Misiones	Minería	1.372.771
NEA	Misiones	Naranja	5.000
NEA	Misiones	Pomelo	7.000
NEA	Misiones	Postes de bosque nativo	-
NEA	Misiones	Rollizos de bosque implantado	-
NEA	Misiones	Rollizos de bosque nativo	-
NEA	Misiones	Soja	5.545
NEA	Misiones	Sorgo	-
NEA	Misiones	Stock bovino (2)	240
NEA	Misiones	Stock caprino (1)	-
NEA	Misiones	Tabaco	18.000
NEA	Misiones	Tanino (extracto de Quebracho)	-
NEA	Misiones	Té	345.226
NEA	Misiones	Trigo	-
NEA	Misiones	Yerba mate	591.713
NEA	Total Misiones		2.455.218

Resumen exportación

Grupo de Carga	GSO
----------------	-----

Exportaciones	Toneladas (2015)	Toneladas (2016)	Toneladas (2017)	Toneladas(2018)	Toneladas (2019)
Centro Norte	34.735.470	34.785.739	34.095.904	36.752.124	46.737.147
NEA	1.013.098	1.694.720	1.710.663	1.161.590	2.485.679
NOA	3.224.173	5.996.321	4.799.181	3.916.021	6.830.802
Total general	38.972.741	42.476.780	40.605.748	41.829.735	56.053.628

Grupo de Carga	GSI
----------------	-----

Exportaciones	Toneladas (2015)	Toneladas (2016)	Toneladas (2017)	Toneladas(2018)	Toneladas (2019)
NEA	7				
NOA	303.953	430.842	233.795	21	39
Total general	303.960	430.842	233.795	21	39

Resumen exportación

Grupo de Carga **CG - CONT REEFER**

Exportaciones	Toneladas (2015)	Toneladas (2016)	Toneladas (2017)	Toneladas(2018)	Toneladas (2019)
Centro Norte	2.396.102	2.605.511	2.370.854	1.016.990	867.532
NEA	354.284	356.606	413.693	161.322	245.032
NOA	954.390	1.547.277	1.189.429	849.766	1.024.935
Total general	3.704.776	4.509.394	3.973.976	2.028.078	2.137.499

Grupo de Carga **CG - CONT DRY**

Exportaciones	Toneladas (2015)	Toneladas (2016)	Toneladas (2017)	Toneladas(2018)	Toneladas (2019)
Centro Norte	14.650.445	18.484.562	19.922.166	1.523.448	1.379.347
NEA	187.176	181.490	178.514	155.438	143.590
NOA	226.871	251.802	264.882	149.669	128.923
Total general	15.064.492	18.917.854	20.365.562	1.828.555	1.651.860

Grupo de Carga **RO-RO- PROJECT CARGO**

Exportaciones	Toneladas (2015)	Toneladas (2016)	Toneladas (2017)	Toneladas(2018)	Toneladas (2019)
Centro Norte	14.708.396	18.550.296	19.993.652	1.624.737	1.471.533
NEA	187.197	181.543	178.583	155.462	143.606
NOA	231.664	256.915	273.149	149.669	128.923
Total general	15.127.257	18.988.754	20.445.384	1.929.868	1.744.062

Resumen exportación

Región	Provincia	Productos	Suma de Toneladas(2016)
Centro Norte			47.476.770
Centro Norte	Córdoba		18.228.180
Centro Norte	Córdoba	Azúcar y artículos de confitería	5.120
Centro Norte	Córdoba	Bebidas, líquidos alcohólicos y vinagre	1.990
Centro Norte	Córdoba	Café, té, yerba mate y especias	3
Centro Norte	Córdoba	Calzado y sus partes componentes	34.118
Centro Norte	Córdoba	Carnes y sus preparados	1.070
Centro Norte	Córdoba	Caucho y sus manufacturas	9.755.945
Centro Norte	Córdoba	Cereales	14.457
Centro Norte	Córdoba	Extractos curtientes y tintóreos	80
Centro Norte	Córdoba	Fibras de algodón	1.432
Centro Norte	Córdoba	Frutas frescas	1.290.627
Centro Norte	Córdoba	Hortalizas y legumbres sin elaborar	
Centro Norte	Córdoba	Lanas sucias	10
Centro Norte	Córdoba	Manufacturas de cuero, marroquinería	10.033
Centro Norte	Córdoba	Manufacturas de piedra, yeso, vidrio	16.348
Centro Norte	Córdoba	Máquinas y aparatos, material eléctrico	64.900
Centro Norte	Córdoba	Materias plásticas y sus manufacturas	1.420
Centro Norte	Córdoba	Metales comunes y sus manufacturas	9.807
Centro Norte	Córdoba	Miel	1.998
Centro Norte	Córdoba	Otros productos de origen animal	1.348
Centro Norte	Córdoba	Papel, cartón, imprenta y publicaciones	-
Centro Norte	Córdoba	Pescados y mariscos elaborados	
Centro Norte	Córdoba	Pescados y mariscos sin elaborar	
Centro Norte	Córdoba	Piedras, metales preciosos, monedas	537
Centro Norte	Córdoba	Pielés y cueros	379.815
Centro Norte	Córdoba	Preparados de legumbres, hortalizas y frutas	135.040
Centro Norte	Córdoba	Productos de molinería	105.925
Centro Norte	Córdoba	Productos lácteos	268.307
Centro Norte	Córdoba	Residuos y desperdicios de la industria alimenticia	8.079
Centro Norte	Córdoba	Resto de MOA	520
Centro Norte	Córdoba	Resto de MOI	3.185
Centro Norte	Córdoba	Resto de productos primarios	3.012.066
Centro Norte	Córdoba	Semillas y frutos oleaginosos	3.104.000
Centro Norte	Córdoba	Textiles y confecciones	-

Resumen exportación

Región	Provincia	Productos	Suma de Toneladas(2016)
Centro Norte	Entre Ríos		2.789.164
Centro Norte	Entre Ríos	Bebidas, líquidos alcohólicos y vinagre	3.318
Centro Norte	Entre Ríos	Café, té, yerba mate y especias	1.808
Centro Norte	Entre Ríos	Calzado y sus partes componentes	-
Centro Norte	Entre Ríos	Carnes y sus preparados	127.043
Centro Norte	Entre Ríos	Caucho y sus manufacturas	-
Centro Norte	Entre Ríos	Cereales	1.874.737
Centro Norte	Entre Ríos	Extractos curtientes y tintóreos	122
Centro Norte	Entre Ríos	Fibras de algodón	69
Centro Norte	Entre Ríos	Frutas frescas	59.937
Centro Norte	Entre Ríos	Frutas secas o procesadas	
Centro Norte	Entre Ríos	Hortalizas y legumbres sin elaborar	2.476
Centro Norte	Entre Ríos	Lanas elaboradas	
Centro Norte	Entre Ríos	Lanas sucias	677
Centro Norte	Entre Ríos	Manufacturas de cuero, marroquinería	-
Centro Norte	Entre Ríos	Manufacturas de piedra, yeso, vidrio	412
Centro Norte	Entre Ríos	Máquinas y aparatos, material eléctrico	283
Centro Norte	Entre Ríos	Materias plásticas y sus manufacturas	8.091
Centro Norte	Entre Ríos	Metales comunes y sus manufacturas	323
Centro Norte	Entre Ríos	Miel	6.706
Centro Norte	Entre Ríos	Otros productos de origen animal	2.513
Centro Norte	Entre Ríos	Papel, cartón, imprenta y publicaciones	11.637
Centro Norte	Entre Ríos	Pescados y mariscos elaborados	70
Centro Norte	Entre Ríos	Pescados y mariscos sin elaborar	12.000
Centro Norte	Entre Ríos	Piedras, metales preciosos, monedas	
Centro Norte	Entre Ríos	Pieles y cueros	111
Centro Norte	Entre Ríos	Preparados de legumbres, hortalizas y frutas	5.454
Centro Norte	Entre Ríos	Productos de molinería	14.507
Centro Norte	Entre Ríos	Productos lácteos	14.526
Centro Norte	Entre Ríos	Residuos y desperdicios de la industria alimenticia	173.756
Centro Norte	Entre Ríos	Resto de MOA	40.766
Centro Norte	Entre Ríos	Resto de MOI	280
Centro Norte	Entre Ríos	Resto de productos primarios	14.965
Centro Norte	Entre Ríos	Semillas y frutos oleaginosos	412.566
Centro Norte	Entre Ríos	Textiles y confecciones	11

Resumen exportación

Región	Provincia	Productos	Suma de Toneladas(2016)
Centro Norte	Santa Fe		26.459.426
Centro Norte	Santa Fe	Azúcar y artículos de confitería	3.592
Centro Norte	Santa Fe	Bebidas, líquidos alcohólicos y vinagre	7.924
Centro Norte	Santa Fe	Café, té, yerba mate y especias	1.653
Centro Norte	Santa Fe	Calzado y sus partes componentes	5
Centro Norte	Santa Fe	Carnes y sus preparados	57.404
Centro Norte	Santa Fe	Caucho y sus manufacturas	9.765
Centro Norte	Santa Fe	Cereales	4.325.973
Centro Norte	Santa Fe	Extractos curtientes y tintóreos	4.495
Centro Norte	Santa Fe	Fibras de algodón	4.419
Centro Norte	Santa Fe	Frutas frescas	308
Centro Norte	Santa Fe	Frutas secas o procesadas	112
Centro Norte	Santa Fe	Hortalizas y legumbres sin elaborar	36.257
Centro Norte	Santa Fe	Manufacturas de cuero, marroquinería	180
Centro Norte	Santa Fe	Manufacturas de piedra, yeso, vidrio	1.059
Centro Norte	Santa Fe	Máquinas y aparatos, material eléctrico	21.249
Centro Norte	Santa Fe	Materias plásticas y sus manufacturas	8.405
Centro Norte	Santa Fe	Metales comunes y sus manufacturas	67.587
Centro Norte	Santa Fe	Miel	12.007
Centro Norte	Santa Fe	Mineral de cobre y sus concentrados	915
Centro Norte	Santa Fe	Otros productos de origen animal	5.631
Centro Norte	Santa Fe	Papel, cartón, imprenta y publicaciones	30.580
Centro Norte	Santa Fe	Pescados y mariscos elaborados	-
Centro Norte	Santa Fe	Pescados y mariscos sin elaborar	6.064
Centro Norte	Santa Fe	Piedras, metales preciosos, monedas	1
Centro Norte	Santa Fe	Pieles y cueros	27.222
Centro Norte	Santa Fe	Preparados de legumbres, hortalizas y frutas	801
Centro Norte	Santa Fe	Productos de molinería	136.770
Centro Norte	Santa Fe	Productos lácteos	93.765
Centro Norte	Santa Fe	Residuos y desperdicios de la industria alimenticia	20.282.353
Centro Norte	Santa Fe	Resto de MOA	6.329
Centro Norte	Santa Fe	Resto de MOI	964
Centro Norte	Santa Fe	Resto de productos primarios	2.772
Centro Norte	Santa Fe	Semillas y frutos oleaginosos	1.302.813
Centro Norte	Santa Fe	Textiles y confecciones	52

Resumen exportación

Región	Provincia	Productos	Suma de Toneladas(2016)
NEA	Chaco		1.302.638
NEA	Chaco	Calzado y sus partes componentes	
NEA	Chaco	Carnes y sus preparados	
NEA	Chaco	Caucho y sus manufacturas	
NEA	Chaco	Cereales	918.996
NEA	Chaco	Extractos curtientes y tintóreos	37.382
NEA	Chaco	Fibras de algodón	22.680
NEA	Chaco	Frutas frescas	29
NEA	Chaco	Hortalizas y legumbres sin elaborar	
NEA	Chaco	Manufacturas de piedra, yeso, vidrio	720
NEA	Chaco	Máquinas y aparatos, material eléctrico	2
NEA	Chaco	Materias plásticas y sus manufacturas	79
NEA	Chaco	Metales comunes y sus manufacturas	20
NEA	Chaco	Miel	
NEA	Chaco	Otros productos de origen animal	
NEA	Chaco	Papel, cartón, imprenta y publicaciones	23
NEA	Chaco	Pieles y cueros	
NEA	Chaco	Productos de molinería	11.967
NEA	Chaco	Residuos y desperdicios de la industria alimenticia	8.370
NEA	Chaco	Resto de MOA	329
NEA	Chaco	Resto de MOI	29
NEA	Chaco	Resto de productos primarios	53.440
NEA	Chaco	Semillas y frutos oleaginosos	248.460
NEA	Chaco	Tabaco sin elaborar	53
NEA	Chaco	Textiles y confecciones	59

Resumen exportación

Región	Provincia	Productos	Suma de Toneladas(2016)
NEA	Corrientes		398.248
NEA	Corrientes	Azúcar y artículos de confitería	45
NEA	Corrientes	Café, té, yerba mate y especias	8.328
NEA	Corrientes	Calzado y sus partes componentes	
NEA	Corrientes	Carnes y sus preparados	
NEA	Corrientes	Cereales	278.334
NEA	Corrientes	Fibras de algodón	115
NEA	Corrientes	Frutas frescas	69.907
NEA	Corrientes	Hilados y tejidos de algodón	
NEA	Corrientes	Hortalizas y legumbres sin elaborar	168
NEA	Corrientes	Jugos de frutas y hortalizas	
NEA	Corrientes	Juguets, juegos, artículos de recreo y deportes y sus partes	
NEA	Corrientes	Lanas elaboradas	197
NEA	Corrientes	Lanas sucias	499
NEA	Corrientes	Maíz	
NEA	Corrientes	Miel	455
NEA	Corrientes	Muebles, mobiliarios médicos y quirúrgico, construcciones prefabricadas, etc...	
NEA	Corrientes	Otras máquinas y aparatos mecánicos, piezas y accesorios	
NEA	Corrientes	Otros productos de origen animal	
NEA	Corrientes	Papel, cartón, imprenta y publicaciones	
NEA	Corrientes	Pastas alimenticias, productos de panadería y mezclas y pastas para la preparación de productos de panadería (vig.desde 2012)	
NEA	Corrientes	Piel y cueros	166
NEA	Corrientes	Preparados de legumbres, hortalizas y frutas	1.286
NEA	Corrientes	Productos de molinería	7.195
NEA	Corrientes	Puré, pastas de frutas, etc..	
NEA	Corrientes	Residuos y desperdicios de la industria alimenticia	1.376
NEA	Corrientes	Resto de arrabio,fundición,hierro o acero	
NEA	Corrientes	Resto de frutas frescas	
NEA	Corrientes	Resto de hortalizas y legumbres sin elaborar	
NEA	Corrientes	Resto de los productos de molinería y de las preparaciones a base de cereales,harina,almidón,fécula o leche,productos de pastelería	
NEA	Corrientes	Resto de los productos diversos de las industrias químicas (vig.desde 2012)	
NEA	Corrientes	Resto de máquinas,aparatos y artículos mecánicos	
NEA	Corrientes	Resto de MOA	16.351
NEA	Corrientes	Resto de MOI	214
NEA	Corrientes	Resto de preparados de legumbres,hortalizas y frutas	
NEA	Corrientes	Resto de productos primarios	3.398
NEA	Corrientes	Semillas y frutos oleaginosos	8.443
NEA	Corrientes	Tabaco sin elaborar	478
NEA	Corrientes	Textiles y confecciones	1.293

Resumen exportación

Región	Provincia	Productos	Suma de Toneladas(2016)
NEA	Formosa		112.399
NEA	Formosa	Calzado y sus partes componentes	1
NEA	Formosa	Cereales	97.335
NEA	Formosa	Extractos curtientes y tintóreos	3.587
NEA	Formosa	Fibras de algodón	1.194
NEA	Formosa	Frutas frescas	83
NEA	Formosa	Hortalizas y legumbres sin elaborar	10
NEA	Formosa	Miel	
NEA	Formosa	Otros productos de origen animal	259
NEA	Formosa	Pieles y cueros	1
NEA	Formosa	Residuos y desperdicios de la industria alimenticia	1.999
NEA	Formosa	Resto de MOA	504
NEA	Formosa	Resto de MOI	19
NEA	Formosa	Resto de productos primarios	48
NEA	Formosa	Semillas y frutos oleaginosos	7.359

Resumen exportación

Región	Provincia	Productos	Suma de Toneladas(2016)
NEA	Misiones		414.096
NEA	Misiones	Café, té, yerba mate y especias	97.902
NEA	Misiones	Calzado y sus partes componentes	2
NEA	Misiones	Carnes y sus preparados	
NEA	Misiones	Cereales	41.663
NEA	Misiones	Extractos curtientes y tintóreos	8
NEA	Misiones	Frutas frescas	4.977
NEA	Misiones	Hortalizas y legumbres sin elaborar	
NEA	Misiones	Manufacturas de piedra, yeso, vidrio	
NEA	Misiones	Máquinas y aparatos, material eléctrico	24
NEA	Misiones	Materias plásticas y sus manufacturas	36
NEA	Misiones	Metales comunes y sus manufacturas	1
NEA	Misiones	Miel	
NEA	Misiones	Otros productos de origen animal	65
NEA	Misiones	Papel, cartón, imprenta y publicaciones	185.555
NEA	Misiones	Pescados y mariscos elaborados	
NEA	Misiones	Piedras, metales preciosos, monedas	
NEA	Misiones	Preparados de legumbres, hortalizas y frutas	264
NEA	Misiones	Resto de MOA	59.189
NEA	Misiones	Resto de MOI	2.983
NEA	Misiones	Resto de productos primarios	13.283
NEA	Misiones	Semillas y frutos oleaginosos	925
NEA	Misiones	Tabaco sin elaborar	7.219
NEA	Misiones	Textiles y confecciones	

Resumen exportación

Región	Provincia	Productos	Suma de Toneladas(2016)
NOA	Catamarca		477.188
NOA	Catamarca	Azúcar y artículos de confitería	1.780
NOA	Catamarca	Bebidas, líquidos alcohólicos y vinagre	20
NOA	Catamarca	Calzado y sus partes componentes	12
NOA	Catamarca	Carnes y sus preparados	
NOA	Catamarca	Cereales	106.828
NOA	Catamarca	Fibras de algodón	
NOA	Catamarca	Frutas frescas	1.401
NOA	Catamarca	Frutas secas o procesadas	33
NOA	Catamarca	Hortalizas y legumbres sin elaborar	2.336
NOA	Catamarca	Lanas elaboradas	1
NOA	Catamarca	Máquinas y aparatos, material eléctrico	
NOA	Catamarca	Miel	
NOA	Catamarca	Mineral de cobre y sus concentrados	331.373
NOA	Catamarca	Piedras, metales preciosos, monedas	65
NOA	Catamarca	Preparados de legumbres, hortalizas y frutas	1.916
NOA	Catamarca	Productos de molinería	305
NOA	Catamarca	Resto de MOA	285
NOA	Catamarca	Resto de MOI	4
NOA	Catamarca	Resto de productos primarios	4.995
NOA	Catamarca	Semillas y frutos oleaginosos	25.010
NOA	Catamarca	Tabaco sin elaborar	708
NOA	Catamarca	Textiles y confecciones	116

Resumen exportación

Región	Provincia	Productos	Suma de Toneladas(2016)
NOA	Jujuy		447.003
NOA	Jujuy	Azúcar y artículos de confitería	119.349
NOA	Jujuy	Bebidas, líquidos alcohólicos y vinagre	603
NOA	Jujuy	Cereales	23.315
NOA	Jujuy	Extractos curtientes y tintóreos	-
NOA	Jujuy	Frutas frescas	26.826
NOA	Jujuy	Hortalizas y legumbres sin elaborar	28.448
NOA	Jujuy	Máquinas y aparatos, material eléctrico	2
NOA	Jujuy	Material de transporte terrestre	2
NOA	Jujuy	Metales comunes y sus manufacturas	10.933
NOA	Jujuy	Miel	
NOA	Jujuy	Mineral de cobre y sus concentrados	99.397
NOA	Jujuy	Papel, cartón, imprenta y publicaciones	6.249
NOA	Jujuy	Pescados y mariscos sin elaborar	
NOA	Jujuy	Piedras, metales preciosos, monedas	7
NOA	Jujuy	Preparados de legumbres, hortalizas y frutas	2.347
NOA	Jujuy	Productos de molinería	28.273
NOA	Jujuy	Productos químicos y conexos	11.681
NOA	Jujuy	Residuos y desperdicios de la industria alimenticia	116
NOA	Jujuy	Resto de MOA	2.668
NOA	Jujuy	Resto de MOI	1.702
NOA	Jujuy	Resto de productos primarios	71.207
NOA	Jujuy	Semillas y frutos oleaginosos	2.692
NOA	Jujuy	Tabaco sin elaborar	11.185
NOA	Jujuy	Textiles y confecciones	1

Resumen exportación

Región	Provincia	Productos	Suma de Toneladas(2016)
NOA	La rioja		73.036
NOA	La rioja	Azúcar y artículos de confitería	278
NOA	La rioja	Bebidas, líquidos alcohólicos y vinagre	8.568
NOA	La rioja	Carnes y sus preparados	
NOA	La rioja	Extractos curtientes y tintóreos	1
NOA	La rioja	Frutas frescas	47
NOA	La rioja	Frutas secas o procesadas	1.221
NOA	La rioja	Hortalizas y legumbres sin elaborar	441
NOA	La rioja	Manufacturas de cuero, marroquinería	-
NOA	La rioja	Manufacturas de piedra, yeso, vidrio	
NOA	La rioja	Máquinas y aparatos, material eléctrico	16
NOA	La rioja	Materias plásticas y sus manufacturas	117
NOA	La rioja	Metales comunes y sus manufacturas	
NOA	La rioja	Miel	
NOA	La rioja	Mineral de cobre y sus concentrados	
NOA	La rioja	Papel, cartón, imprenta y publicaciones	19.414
NOA	La rioja	Pieles y cueros	6.252
NOA	La rioja	Preparados de legumbres, hortalizas y frutas	32.261
NOA	La rioja	Productos de molinería	
NOA	La rioja	Productos lácteos	
NOA	La rioja	Productos químicos y conexos	191
NOA	La rioja	Residuos y desperdicios de la industria alimenticia	2
NOA	La rioja	Resto de MOA	704
NOA	La rioja	Resto de MOI	115
NOA	La rioja	Resto de productos primarios	1.119
NOA	La rioja	Semillas y frutos oleaginosos	1.468
NOA	La rioja	Textiles y confecciones	821

Resumen exportación

Región	Provincia	Productos	Suma de Toneladas(2016)
NOA	Salta		1.884.939
NOA	Salta	Azúcar y artículos de confitería	48.566
NOA	Salta	Bebidas, líquidos alcohólicos y vinagre	6.924
NOA	Salta	Café, té, yerba mate y especias	109
NOA	Salta	Calzado y sus partes componentes	9
NOA	Salta	Carnes y sus preparados	223
NOA	Salta	Caucho y sus manufacturas	
NOA	Salta	Cereales	1.138.603
NOA	Salta	Fibras de algodón	3.185
NOA	Salta	Frutas frescas	29.058
NOA	Salta	Hortalizas y legumbres sin elaborar	310.756
NOA	Salta	Manufacturas de cuero, marroquinería	1
NOA	Salta	Manufacturas de piedra, yeso, vidrio	38.671
NOA	Salta	Máquinas y aparatos, material eléctrico	13
NOA	Salta	Materias plásticas y sus manufacturas	
NOA	Salta	Metales comunes y sus manufacturas	151
NOA	Salta	Miel	
NOA	Salta	Papel, cartón, imprenta y publicaciones	
NOA	Salta	Pescados y mariscos elaborados	
NOA	Salta	Pescados y mariscos sin elaborar	
NOA	Salta	Piedras, metales preciosos, monedas	
NOA	Salta	Pieles y cueros	2.532
NOA	Salta	Preparados de legumbres, hortalizas y frutas	6.842
NOA	Salta	Productos de molinería	17.936
NOA	Salta	Residuos y desperdicios de la industria alimenticia	19.088
NOA	Salta	Resto de MOA	415
NOA	Salta	Resto de MOI	32
NOA	Salta	Resto de productos primarios	41.668
NOA	Salta	Semillas y frutos oleaginosos	149.393
NOA	Salta	Tabaco sin elaborar	70.764
NOA	Salta	Textiles y confecciones	

Resumen exportación

Región	Provincia	Productos	Suma de Toneladas(2016)
NOA	Santiago del Estero		3.841.384
NOA	Santiago del Estero	Calzado y sus partes componentes	-
NOA	Santiago del Estero	Carnes y sus preparados	2.188
NOA	Santiago del Estero	Cereales	3.101.527
NOA	Santiago del Estero	Fibras de algodón	24.838
NOA	Santiago del Estero	Frutas frescas	
NOA	Santiago del Estero	Hortalizas y legumbres sin elaborar	149.769
NOA	Santiago del Estero	Manufacturas de cuero, marroquinería	2
NOA	Santiago del Estero	Máquinas y aparatos, material eléctrico	-
NOA	Santiago del Estero	Miel	1.104
NOA	Santiago del Estero	Otros productos de origen animal	108
NOA	Santiago del Estero	Pieles y cueros	29
NOA	Santiago del Estero	Residuos y desperdicios de la industria alimenticia	148.453
NOA	Santiago del Estero	Resto de MOA	357
NOA	Santiago del Estero	Resto de MOI	-
NOA	Santiago del Estero	Resto de productos primarios	15.611
NOA	Santiago del Estero	Semillas y frutos oleaginosos	397.398
NOA	Santiago del Estero	Textiles y confecciones	

Resumen exportación

Región	Provincia	Productos	Suma de Toneladas(2016)
NOA	Tucuman		1.439.387
NOA	Tucuman	Azúcar y artículos de confitería	410.616
NOA	Tucuman	Bebidas, líquidos alcohólicos y vinagre	1.422
NOA	Tucuman	Café, té, yerba mate y especias	2
NOA	Tucuman	Calzado y sus partes componentes	54
NOA	Tucuman	Carnes y sus preparados	
NOA	Tucuman	Caucho y sus manufacturas	12
NOA	Tucuman	Cereales	411.047
NOA	Tucuman	Extractos curtientes y tintóreos	1
NOA	Tucuman	Frutas frescas	213.773
NOA	Tucuman	Frutas secas o procesadas	3.706
NOA	Tucuman	Hortalizas y legumbres sin elaborar	21.147
NOA	Tucuman	Manufacturas de piedra, yeso, vidrio	6.361
NOA	Tucuman	Máquinas y aparatos, material eléctrico	1.013
NOA	Tucuman	Materias plásticas y sus manufacturas	114
NOA	Tucuman	Metales comunes y sus manufacturas	166
NOA	Tucuman	Miel	698
NOA	Tucuman	Papel, cartón, imprenta y publicaciones	755
NOA	Tucuman	Pieles y cueros	
NOA	Tucuman	Preparados de legumbres, hortalizas y frutas	58.371
NOA	Tucuman	Productos de molinería	11.859
NOA	Tucuman	Residuos y desperdicios de la industria alimenticia	195.397
NOA	Tucuman	Resto de MOA	957
NOA	Tucuman	Resto de MOI	175
NOA	Tucuman	Resto de productos primarios	296
NOA	Tucuman	Semillas y frutos oleaginosos	100.549
NOA	Tucuman	Tabaco sin elaborar	814
NOA	Tucuman	Textiles y confecciones	82



Mayores detalles de Movimientos Portuarios

Por Puertos y Grupos de Cargas

Movimientos Portuarios de Cabotaje Nacional

Entrado – Año 2016

Cabotaje Entrado		
Grupo	Puerto	Suma de Cantidades
CG CONT		157.319
CG CONT	Barranqueras - Muelle Provincial	8.186
CG CONT	Pampa Energía	3.410
CG CONT	Papel Prensa	145.723
GLI		617.186
GLI	Bunge (Ramallo)	16.390
GLI	Profertil	234.204
GLI	San Nicolás - Muelle Provincial	347.837
GLI	Terminal de Fertilizantes Argentinos	18.755
GSI		606.557
GSI	Barranqueras - Muelle Provincial	267.304
GSI	Concepción del Uruguay	44.901
GSI	San Nicolás - Muelle Provincial	29.127
GSI	Santa Fe	212.682
GSI	Villa Constitución - Muelle EAPVC	52.543
GSO		245.938
GSO	ACA (San Lorenzo)	227.077
GSO	Terminal 6	12.345
GSO	Vicentín	6.516
Total general		1.627.001

Movimientos Portuarios de Cabotaje Nacional Salido – Año 2016

Cabotaje Salido		
Grupo	Puerto	Suma de Cantidades
GSO		778.470
GSO	ACA (Vilelas)	151.752
GSO	Barranqueras - Muelle Elevador	250.856
GSO	Cargill Diamante - Muelle Elevador	112.120
GSO	Coop. "La Ganadera" Gral. Ramírez	24.566
GSO	Coop. Agr. La Paz	85.200
GSO	Del Guazú	113.528
GSO	La Paz - Márquez	11.808
GSO	Maná Puerto Buey	28.640
Total general		778.470



Movimientos Portuarios de Exportación – 2016 Por Grupo de Cargas

Exportación		
Grupo	Puerto	Suma de Cantidades
CG CONT		972.313
CG CONT	Bunge (Ramallo)	90.413
CG CONT	Cargill - Muelle Quebracho	29.639
CG CONT	Del Guazú	1.541
CG CONT	Minera Alumbrera	371.152
CG CONT	Rosario - Muelle ENAPRO	160.451
CG CONT	San Nicolás - Muelle Provincial	5.845
CG CONT	San Pedro	137.544
CG CONT	Siderar	175.728
GLI		190.816
GLI	Bunge (Ramallo)	91.900
GLI	Del Guazú	30.752
GLI	Dreyfus (Gral Lagos)	9.800
GLI	Rosario - Muelle ENAPRO	16.999
GLI	San Nicolás - Muelle Provincial	40.628
GLI	Terminal Zárate	737
GSO		62.695.696
GSO	ACA (San Lorenzo)	2.457.804
GSO	ADM AGRO - Muelle El Tránsito	1.748.368
GSO	ADM AGRO (Arroyo Seco)	2.502.211
GSO	Bunge (Dempa y Pampa)	3.558.661
GSO	Bunge (Ramallo)	1.049.901
GSO	Cargill - Muelle Quebracho	2.770.528
GSO	Cargill (Punta Alvear)	2.968.039
GSO	Cargill (Villa Gobernador Gálvez)	2.677.755
GSO	Cofco International Argentina S.A. (PGSM)	5.248.814
GSO	Cofco International Argentina S.A. (Timbúes)	4.153.754
GSO	Concepción del Uruguay	37.672
GSO	Del Guazú	669.708
GSO	Dreyfus (Gral Lagos)	4.284.862
GSO	Dreyfus (Timbúes)	2.100.148
GSO	Molca	846.181
GSO	Molinos San Benito	4.049.835
GSO	Renova	4.578.876
GSO	Rosario - Muelle ENAPRO	3.045.945
GSO	San Nicolás - Muelle Provincial	136.735
GSO	San Pedro	303.548
GSO	Santa Fe	2.187
GSO	Terminal 6	9.067.016
GSO	Vicentín	4.157.611
GSO	Villa Constitución - Muelle EAPVC	279.536
Total general		63.858.824

Movimientos Portuarios de Importación – 2016

Por Grupo de Cargas

Importacion		
Grupo	Puerto	Suma de Cantidades
CG CONT		4.112.863
CG CONT	Acindar (Villa Constitución)	755.950
CG CONT	Barranqueras - Muelle Provincial	14.121
CG CONT	Del Guazú	16.672
CG CONT	Pampa Energía	563
CG CONT	Rosario - Muelle ENAPRO	53.841
CG CONT	San Nicolás - Muelle Provincial	164.403
CG CONT	Siderar	3.107.315
GLI		2.128.718
GLI	ACA (San Lorenzo)	164.399
GLI	Bunge (Ramallo)	266.672
GLI	Cofco International Argentina S.A. (Timbúes)	85.519
GLI	Del Guazú	4.628
GLI	Profertil	97.512
GLI	Rosario - Muelle ENAPRO	136.712
GLI	San Nicolás - Muelle Provincial	1.088.479
GLI	Terminal de Fertilizantes Argentinos	275.016
GLI	Terminal Zárate	9.781
GSI		309.432
GSI	San Nicolás - Muelle Provincial	10.956
GSI	Siderar	282.136
GSI	Vicentín	16.340
GSO		322.845
GSO	Cofco International Argentina S.A. (Timbúes)	58.777
GSO	Rosario - Muelle ENAPRO	3.905
GSO	Terminal 6	56.013
GSO	Vicentín	204.150
Total general		6.873.858

Movimientos Portuarios de Tránsito – 2016

Por Grupo de Cargas

Transbordo / Tránsito Entrado		
Grupo	Puerto	Suma de Cantidades
CG CONT		778.515
CG CONT	Paraná Iron	66.628
CG CONT	Rosario - Muelle ENAPRO	681.308
CG CONT	San Nicolás - Muelle Provincial	30.579
GLI		10.724
GLI	San Nicolás - Muelle Provincial	10.724
GSI		516.980
GSI	Paraná Iron	516.980
GSO		1.116.154
GSO	Dreyfus (Timbúes)	921.922
GSO	Rosario - Muelle ENAPRO	156.737
GSO	Vicentín	37.496
Total general		2.422.374

Transbordo / Tránsito Salido		
Grupo	Puerto	Suma de Cantidades
CG CONT		830.128
CG CONT	Paraná Iron	83.131
CG CONT	Rosario - Muelle ENAPRO	704.250
CG CONT	San Nicolás - Muelle Provincial	42.747
GLI		43.303
GLI	San Nicolás - Muelle Provincial	43.303
GSI		522.609
GSI	Paraná Iron	522.609
GSO		3.191.492
GSO	Cargill - Muelle Quebracho	669.363
GSO	Cargill (Villa Gobernador Gálvez)	48.551
GSO	Dreyfus (Timbúes)	925.411
GSO	Rosario - Muelle ENAPRO	72.634
GSO	Terminal 6	1.440.337
GSO	Vicentín	35.196
Total general		4.587.532

Movimientos Portuarios de Tránsito – 2016

Por Grupo de Cargas

Tránsito		
Grupo	Puerto	Suma de Cantidades
CG CONT		468.024
CG CONT	San Nicolás - Muelle Provincial	468.024
GLI		18.673
GLI	San Nicolás - Muelle Provincial	18.673
GSI		74.868
GSI	San Nicolás - Muelle Provincial	74.868
Total general		561.565