

RELEVAMIENTO Y CUADRO DE SITUACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA PUBLICA FLUVIAL ARGENTINA



OCTUBRE
2023

IDENTIFICACIÓN Y REQUERIMIENTOS DE
NECESIDADES PARA SU DESARROLLO

ÍNDICE



05

INTRODUCCIÓN

08

EL DESARROLLO DEL SISTEMA FLUVIAL Y LAS VÍAS NAVEGABLES EN LA ACTUALIDAD

15

CARACTERÍSTICAS DEL SISTEMA PORTUARIO PÚBLICO

22

DESCRIPCIÓN DE CARGAS MOVILIZADAS Y DE PROBABLE CAPTACIÓN POR LOS PUERTOS PÚBLICOS ESTUDIADOS

28

CARGAS MOVILIZADAS PERÍODO 2019-2023 DE LOS PUERTOS OBJETO DE ESTUDIO

32

CARACTERÍSTICAS DEL TRÁFICO, LA NAVEGACIÓN Y EL CABOTAJE EN LAS VÍAS FLUVIALES ARGENTINAS

36

INFRAESTRUCTURA PORTUARIA PÚBLICA. CUADRO DE SITUACIÓN

55

CONCLUSIONES

57

FUENTES BIBLIOGRÁFICAS

58

SITIOS E INFORMACIÓN CONSULTADA

ÍNDICE DE TABLAS

07	TABLA 1. COMERCIO MARÍTIMO INTERNACIONAL Y PRODUCTO INTERNO BRUTO (PIB) MUNDIAL, AÑOS INDICADOS.
12	TABLA 2. EMBARQUE DE GRANOS, SUBPRODUCTOS Y ACEITES EN PUERTOS UP RIVER.
18	TABLA 3. DESCRIPCIÓN DE ACTIVIDAD PORTUARIA POR PROVINCIA Y POR TIPO DE OPERADOR.
19	TABLA 4. PROYECCIONES DE CARGA POR AGUA TOTAL PAIS. ESCENARIO 1. AÑOS 2020, 2025, 2030.
28	TABLA 5. MOVIMIENTO DE CARGAS PUERTO DE BARRANQUERAS - PERÍODO 2019-2023
28	TABLA 6. MOVIMIENTO DE CARGAS PUERTO DE SANTA FE - PERÍODO 2019-2023
28	TABLA 7. MOVIMIENTO DE CARGAS PUERTO DE ROSARIO - PERÍODO 2019-2023
29	TABLA 8. MOVIMIENTO DE CARGAS PUERTO DE VILLA CONSTITUCIÓN - PERÍODO 2019-2023
29	TABLA 9. MOVIMIENTO DE CARGAS PUERTO DE LA PAZ - PERÍODO 2019-2023
29	TABLA 10. . MOVIMIENTO DE CARGAS PUERTO DE DIAMANTE - PERÍODO 2019-2023
29	TABLA 11. MOVIMIENTO DE CARGAS PUERTO DE IBICUY - PERÍODO 2019-2023
29	TABLA 12. MOVIMIENTO DE CARGAS PUERTO DE CONCEPCIÓN DEL URUGUAY - PERÍODO 2019-2023
30	TABLA 13. MOVIMIENTO DE CARGAS PUERTO DE SAN NICOLÁS - PERÍODO 2019-2023
30	TABLA 14. MOVIMIENTO DE CARGAS PUERTO DE SAN PEDRO - PERÍODO 2019-2023

ÍNDICE DE FIGURAS

09	FIGURA 1. COMERCIO MARÍTIMO INTERNACIONAL Y PRODUCTO INTERNO BRUTO (PIB) MUNDIAL, AÑOS INDICADOS.
10	FIGURA 2. EMBARQUE DE GRANOS, SUBPRODUCTOS Y ACEITES EN PUERTOS UP RIVER.
11	FIGURA 3. DESCRIPCIÓN DE ACTIVIDAD PORTUARIA POR PROVINCIA Y POR TIPO DE OPERADOR.
33	FIGURA 4. PROYECCIONES DE CARGA POR AGUA TOTAL PAIS. ESCENARIO 1. AÑOS 2020, 2025, 2030.

ÍNDICE DE GRÁFICOS

06	GRÁFICO 1. COMPARATIVA MEDIDAS DE REDUCCIÓN GEI.
22	GRÁFICO 2. MOVIMIENTOS PORTUARIOS DE CARGA CONTENERIZADA POR ZONA ZONA (EN MILES DE TEUS)
22	GRÁFICO 3. MOVIMIENTOS PORTUARIOS DE CARGA NO CONTENERIZADA POR ZONA ZONA (EN MILLONES DE TONELADAS)
23	GRÁFICO 4. COMPOSICIÓN DE LA CARGA NO CONTENERIZADA, POR GRUPO DE PRODUCTOS
24	GRÁFICO 5. EMBARQUES DE EXPORTACIÓN DE GRANOS, ACEITES Y SUBPRODUCTOS POR ZONA (EN MILLONES DE TON.)
25	GRÁFICO 6. MOVIMIENTOS DE CARGA CONTENERIZADA POR PUERTO (EN MILES DE TEUS)
25	GRÁFICO 7. MOVIMIENTOS DE CARGA NO CONTENERIZADA POR PUERTO (EN TONELADAS)
26	GRÁFICO 8. PROYECCIÓN DE MOVIMIENTOS PORTUARIOS POR TIPO DE PRODUCTO (EN MILES). GRUPO DE PRODUCTO
26	GRÁFICO 9. PROYECCIÓN DE MOVIMIENTOS PORTUARIOS POR TIPO DE PRODUCTO (EN MILES). GRUPO DE PRODUCTO
26	GRÁFICO 10. PROYECCIÓN DE MOVIMIENTOS PORTUARIOS POR TIPO DE PRODUCTO (EN MILES). GRUPO DE PRODUCTO

INTRODUCCIÓN

Determinar las necesidades en términos de infraestructura y capacidades portuarias de los puertos públicos de las provincias litorales argentinas es el objeto principal de este trabajo, identificando las fortalezas y debilidades de los puertos a estudiar como las potencialidades de los mismos. El área territorial a abordar es en el ámbito de las provincias de Chaco, Corrientes, Entre Ríos, Formosa, Misiones, Santa Fe y norte de la provincia de Buenos Aires, identificando la actividad fluvial en distintos tramos del Sistema de Navegación.

La necesidad de contar con una planificación estratégica y de largo plazo para la potenciación de las infraestructuras portuarias públicas del litoral argentino y del norte bonaerense, obliga a un relevamiento adecuado de la situación actual de los niveles de ociosidad y de falta de operación de las mismas.

Este relevamiento busca producir un análisis detallado de la capacidad de los puertos y la demanda actual y proyectada. Esto implica evaluar la infraestructura existente, la capacidad de manejo de carga y los recursos disponibles en los puertos, así como analizar las tendencias del comercio y la demanda de transporte fluvial en la región. Comprender la capacidad y la demanda permitirá identificar las brechas y las necesidades para mejorar la operación y la eficiencia de los puertos.

A su vez es necesario definir con claridad los niveles de inversión que necesitan estas unidades portuarias para su readecuación, optimización y potenciación, así como también los proyectos existentes, la necesidad de los mismos, y los posibles ámbitos de financiación y de construcción de una capacidad rectora por parte del país para la readecuación de estas infraestructuras portuarias, en el contexto de la ley 24.093, sean de operación pública exclusivamente o con concesionamiento privado; para el desarrollo de la captación de carga de los mismos y potenciación de la navegación de cabotaje por las vías fluviales del Paraná, Paraguay y Uruguay.

Los puertos, las vías navegables, y las líneas de transporte marítimo definen y enmarcan el conjunto de las actividades del transporte y el comercio por agua en términos generales. Es en el sistema que conforma la Cuenca del Plata donde los canales de acceso al Río de la Plata y, especialmente, al Río Paraná, donde se desarrollan las vías navegables fluviales que favorecen, fundamentalmente en el tramo inferior del Río Paraná, la confluencia de la navegación fluvial con la navegación de ultramar donde se concentra la instalación, tanto en el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) como de Rosario (AMGRO), de las principales capacidades portuarias de la Argentina.

Hoy, ante los efectos del cambio climático, se necesita la adaptación y la conformación de servicios de redes de transporte resilientes, lo que configura toda una redefinición con respecto a los puertos y su hinterland[1], exigiendo una mirada integral del sistema de transporte, donde, entre las principales tendencias globales es necesario destacar que la Organización Marítima Internacional (OMI) ha establecido estándares máximos de emisión de gases de efecto invernadero (GEI) por tipo de buque, llegando a proponer una reducción de hasta el 70% para los próximos 20 años de lo que se emitió en el 2018, acciones que seguramente afectarán los precios y la organización de los servicios de línea.

En su búsqueda por reducir las emisiones de GEI, la OMI ofrece una amplia variedad de medidas que se pueden implementar en el corto, mediano y largo plazo. Estas medidas incluyen mejoras adicionales en el Índice de eficiencia energética del proyecto (EEDI) y el Plan de gestión de la eficiencia energética del buque (SEEMP), la evaluación y puesta en marcha de planes de acción nacionales así como la cooperación técnica mejorada, las actividades portuarias, la investigación y el desarrollo, el apoyo a la adopción efectiva de combustibles alternativos bajos en carbono y descarbonizados, y la aplicación de mecanismos innovadores para la reducción de los mismos. El siguiente gráfico evidencia la evolución de la emisión de CO₂ en los diversos escenarios propuestos, a través del tiempo.

[1] Zona de influencia de un puerto o de una gran ciudad.

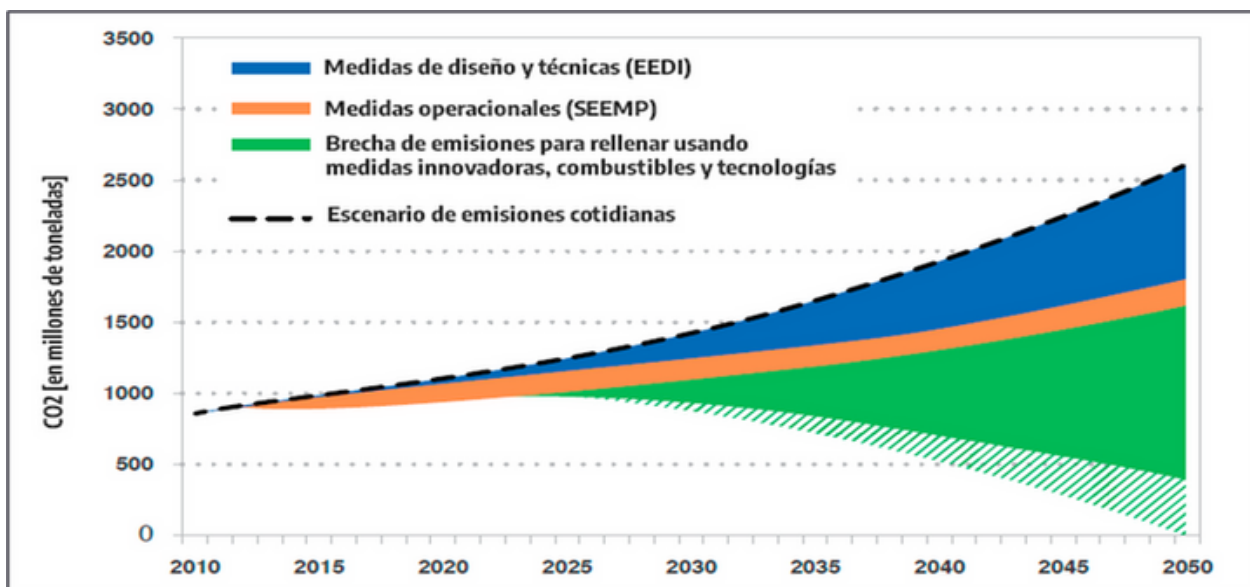


Gráfico 1: Comparativa medidas de reducción GEI. Fuente: Organización Marítima Internacional

Las tecnologías de la información y la comunicación (TIC's) y la digitalización de los procesos son otra tendencia, donde se va configurando un transporte marítimo inteligente, tendiente a los automatismos, como así también en términos de las actividades de los puertos, con sistemas autónomos, plataformas integradas de información y de comunicaciones, y así también en lo que respecta a dragados, tendiendo a una mayor eficiencia operativa, son otras circunstancias a destacar en la actualidad.

La concentración horizontal en el movimiento de contenedores en el transporte marítimo, junto con la combinación de buques de mayor porte conduce a una menor frecuencia de servicios regulares y a la reducción de conexiones directas puerto a puerto, aumentando la concentración. Esta tendencia afecta fundamentalmente a todo el sistema del Río de la Plata y del Paraná.

Ante esta tendencia de concentración, los puertos públicos del litoral argentino deben buscar estrategias de diversificación y adaptación. Esto implica explorar nuevas oportunidades comerciales y sectores de carga, como la diversificación de las exportaciones e importaciones, la promoción de servicios de valor agregado y la atención a nichos de mercado específicos. Además, los puertos deben buscar formas de mejorar su conectividad multimodal, fortaleciendo las conexiones terrestres y fluviales, y desarrollando infraestructuras y servicios logísticos complementarios.

La realidad del impacto que ha tenido el COVID-19 en el mercado de fletes del mundo, y el propio desarrollo de los distintos conflictos como el que está sucediendo con Ucrania y Rusia, junto con la conflictividad, ya no solo comercial, entre Estados Unidos y China promueven los constantes cambios que se ven en el transporte fluvial y marítimo.

La incertidumbre creada por la pandemia y sus consecuencias, sumada a los conflictos geopolíticos hacen que la capacidad de adaptación y resiliencia sea fundamental para garantizar la continuidad de las operaciones portuarias y el flujo de comercio internacional.

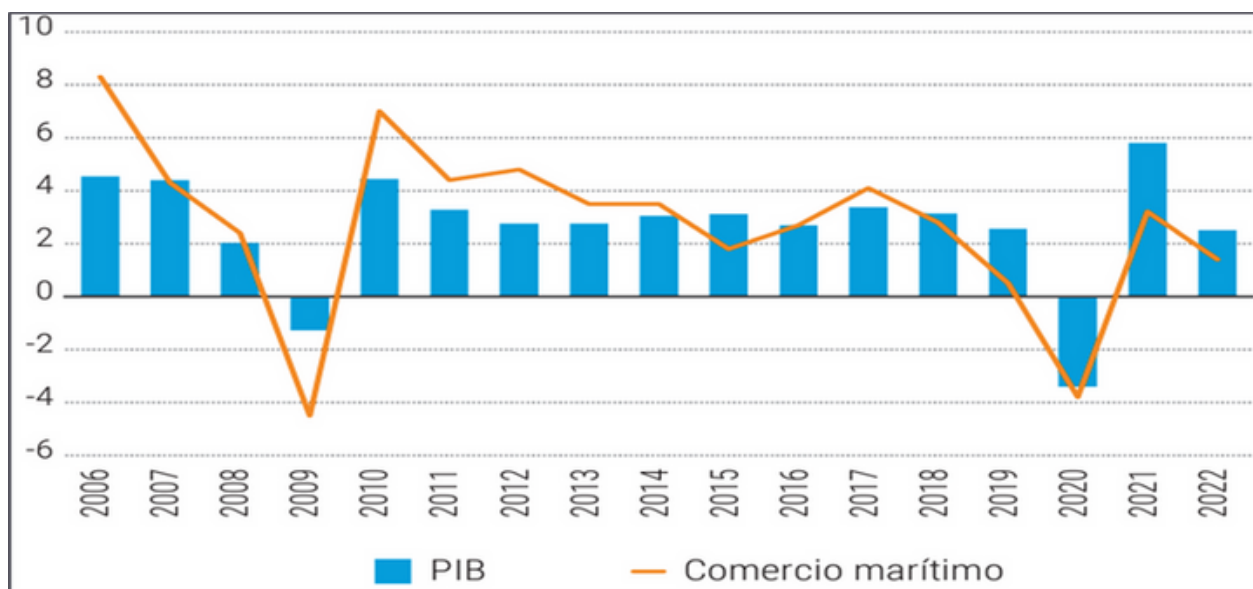


Tabla 1: Comercio marítimo internacional y producto interno bruto (PIB) mundial, años indicados. **Fuente:** Secretaría de la UNCTAD, sobre la base de UNCTADstat y de números anteriores del Informe sobre el transporte marítimo.

La expansión de la frontera agrícola en Brasil, la concentración de líneas en el sur brasileiro, como así también los emprendimientos de las hidro vías en dicho país, generan condiciones de estructurar un nuevo escenario en el mercado internacional de granos que podría afectar a las producciones del sur (especialmente Argentina, Uruguay y Paraguay). La competitividad necesaria para hacer frente exitosamente a aquel escenario regional/global también debe entrar en la consideración de este relevamiento.

La planificación estratégica a largo plazo es fundamental para abordar estas necesidades y asegurar que los puertos públicos fluviales argentinos sean competitivos y sostenibles en el contexto del comercio internacional en constante cambio. Al mismo tiempo, es importante considerar aspectos de sostenibilidad y medio ambiente para garantizar una gestión responsable de la infraestructura portuaria y su impacto en la región.

En el contexto de estas tendencias globales, la infraestructura portuaria pública fluvial argentina debe identificar y abordar las necesidades específicas del sistema. Es esencial invertir en dragado y mantenimiento de las vías navegables para garantizar una navegación segura y eficiente. Además, se deben desarrollar infraestructuras portuarias modernas y tecnológicamente avanzadas que puedan manejar la carga contenerizada y satisfacer las demandas logísticas actuales.