

Ing. Naval Alberto Díaz
Presidente del Directorio de la Administración Nacional de Puertos
República Oriental del Uruguay



PUERTO IGUAZÚ – ARGENTINA
26 al 29 de Agosto de 2014



ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE PUERTOS
República Oriental del Uruguay

La MISIÓN de la ANP fue definida por el equipo de conducción en el marco de la Planificación Estratégica, inserta en la visión del país que se expresa en el programa de gobierno y con los valores que enmarcarán su actuación :

“Posicionar al Uruguay como nodo logístico entre la región y el mundo en función del desarrollo productivo sustentable del país”.

La Planificación Estratégica de la ANP se inscribe dentro de un Programa de Gobierno y las políticas que se reciben del Poder Ejecutivo en su vinculación y dependencia con el Ministerio de Transportes y Obras Públicas.

Dentro de este marco general de gestión para las Empresas Públicas también es imprescindible considerar al plan estratégico en coordinación con las políticas sectoriales (dispuesto en el Art. 4° de la Ley 16.211 de 1° de octubre de 1991) y su expresión anual – el Presupuesto - como el esquema general de acción de la Empresa y por ende en el instrumento básico para el seguimiento de su gestión.

Sistema Nacional de Puertos

Uruguay, nacido, como puerta de entrada al corazón de América del Sur estableció un marco legal para fortalecer su privilegiada posición geográfica, con el objetivo de convertirse en un Centro logístico entre la región y el mundo.

Puertos bajo la orbita de la ANP

Río de la Plata

Montevideo: centro de trasbordo del Mercosur.

Puerto Sauce de Juan Lacaze: puerto comercial especializado en carga rodada (roro)

Colonia: puerto de pasajeros con servicio de ferry a Buenos Aires e instalaciones para cruceros.

Oceano Atlantico

Puerto de la Paloma Rocha: muelle de 300 con 5.5 de profundidad y 1.5 ha para maniobras

Río Uruguay

Nueva Palmira: centro de trasbordo para el tráfico fluvial, ubicado en la confluencia de la Hidrovía Paraná-Paraguay. Especializado en carga de graneles y multicarga.

Fray Bentos: puerto fluvial especializado en cargas secas a granel y productos forestales

Paysandú: puerto fluvial al servicio de las zonas agroindustriales del norte uruguayo.

Previsto para contenedores y carga a granel.

Salto: puerto fluvial al servicio de las zonas agroindustriales del norte uruguayo

Previsto: Actividad Turística y carga general



**Puertos bajo orbita privada,
incluye los proyectos de:**

**La Charqueada y de
Aguas Profundas en Rocha**

HIDROVÍA PARANÁ-PARAGUAY

1. CIH. Su estatuto y definiciones
2. Intereses en la hidrovía, privados y públicos
3. Su definición de vía navegable
4. Su complejidad política
5. Estructura de costos
6. La unión en la adversidad
7. Realidad

CIH - Estatuto

- Artículo 2.
- El CIH es el órgano del Tratado de la Cuenca del Plata encargado de coordinar, proponer, promover, evaluar, definir y ejecutar las acciones identificadas por los Estados Miembros respecto del programa Hidrovía Paraguay – Paraná (Puerto de Cáceres- Puerto de Nueva Palmira).....

CIH- Estatuto

- Artículo 6. El CIH tendrá las siguientes atribuciones
 - a. Determinar acciones e identificar proyectos y obras para mejorar la navegabilidad con el objeto de facilitar el transporte en la Hidrovia
 - b. Determinar las prioridades de las acciones y de los proyectos a realizar, que contribuyan al mejoramiento permanente de las condiciones de navegabilidad...

CIH- Estatuto

- c. Realizar el seguimiento de los proyectos, obras y acciones a que refieren los incisos a y b
- d. Evaluar las posibles fuentes de financiamiento disponibles para estudios, proyectos y obras
- e. Gestionar la cooperación técnica en los términos previstos en el art 2...
- f. Solicitar a los organismos nacionales su colaboración

CIH- Estatuto

- g. Solicitar y promover la realización de estudios o la actualización de los existentes sobre las obras y otros temas de importancia para el desarrollo de la Hidrovía.
- h. Negociar los términos de los acuerdos que fueren necesarios con organismos regionales e internacionales, para la cooperación técnica...

CIH- Estatuto

- i. Promover la compatibilización y simplificación de la legislación y reglamentación vigentes, aplicables a la navegación y al transporte en la Hidrovía y a otros asuntos del citado programa, con el fin de definir el marco normativo que facilite su competitividad aumentando su eficiencia.
- j. Convocar grupos Técnicos para el estudio de asuntos específicos

CIH- Estatuto

- k. Negociar con FONPLATA y otros organismos especializados ...
- l. Confeccionar pliegos de las licitaciones para la contratación de estudios financiados con recursos de cooperación técnica no reembolsable...
- m. Aprobar el plan anual de actividades de la Secretaria Ejecutiva



Conectividad Portuaria:

**Las principales HIDROVÍAS, nos unen
al resto del continente Sudamericano**



Hidrovia Paraguay y Paraná



Intereses en la Hidrovia

- Argentina
- Bolivia
- Brasil
- Paraguay
- Uruguay



PAMPERO

PAMPERO

1000



REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY
 REPUBLICA ARGENTINA
 RIO DE LA PLATA
 Y
 RIO URUGUAY
**DESDE ISLA JUNCALITO
 HASTA Km 18**
**PROFUNDIDADES EN METROS
 ESCALA 1: 40 000 (33° 50' S)**

Profundidades Referidas al Plano de Referencia Hidrométrico Oficial "O.D.B.M." del "Servicio Hidrométrico Uruguayo" y al "Sistema de Referencia Estimométrico Proyectado" de "Wahner".
 Elevaciones: En metros referidas al nivel medio del mar (MSL).
 Proyección: Mercator.
 Datum Horizontal: Sistema Geodésico Mundial 1984 (WGS 84).
 Fuentes: El origen, escala, fecha y límites de los levantamientos hidrográficos que se muestran en esta carta se muestran en el Diagrama de Origen de Documentos.
 Topografía: Datos de cuartas Topográficas y cartas Planimétricas del "Servicio de Topografía" para el trazado de Límites del Servicio Geográfico Uruguayo.



ORIGEN DE DOCUMENTOS

a	BOGALIB	2007	1 2 000
b	SCHMA	2006	1 5 000
c	NATCHA	2006	1 2 000
d	SCHMA	1995	1 5 000 / 10 000
e	SCHMA	1982	1 10 000
f	SCHMA	1975	1 10 000
g	SCHMA	1955	1 10 000

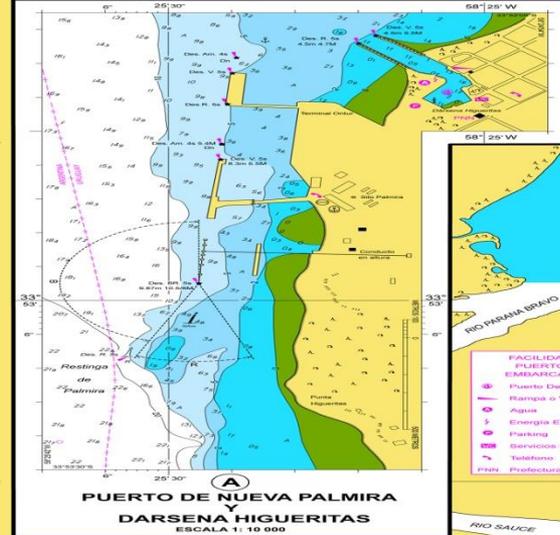
KILOMETRAJE
 El kilometraje que identifica el fondo se representa en color negro (diferente del kilometraje Oficial) mientras que el kilometraje Oficial del Río referido a Punta Guardia se representa en color magenta.
SISTEMA DE NAVEGACION POR SATELITE
 Las situaciones, coordenadas, alturas, longitudes por puntos referidos al sistema de coordenadas WGS 84 pueden representarse al directamente sobre esta carta.

REALIZAMIENTO
 Debido a las frecuentes variaciones de nivel del mar, las posiciones geográficas de los faros pueden variar.
NAVEGACION
 Se urge por las disposiciones del Reglamento Internacional Para Prevenir Abordajes y por lo dispuesto en el Decreto sobre Canal del Río Uruguay, Serie 21 "Abordajes y Choques", publicación de la Comisión Administrativa del Río Uruguay, que se prohíbe el uso de los radares en el Canal del Río Uruguay.

SISTEMA DE BOYADO
 El Boyado de este Canal se encuentra en Boyado I.A.L.A. Región "B".
INFORMACION Y SERVICIOS DE TRAFICO MARITIMO (SECOISEMAR)
 El Río Uruguay así como también el Canal de Control en las costas de Punta de Cardón y Punta de Cardón, están controlados por un Centro de Control de la Prefectura Nacional Naval en la Prefectura Naval del Uruguay, donde operan los radares de control de tráfico marítimo. Para más información consulte el sitio web de la Prefectura Naval del Uruguay.

Ver	Ver	Ver	Ver
1000	1000	1000	1000
1000	1000	1000	1000
1000	1000	1000	1000

Región Decreto 311/006 la Hora Oficial cambia a ser de hora +3 (O.C.) desde las 00:00 horas del primer día de octubre hasta el primer día de febrero del siguiente año. Comunicando dicho cambio por Aviso a los Pasajeros.



- FACILIDADES DE PUERTO PARA EMBARCACIONES**
- ☐ Puerto Desgajado
 - ☐ Rampa o Varadero
 - ☐ Agua
 - ☐ Energía Eléctrica
 - ☐ Parking
 - ☐ Servicios Higiénicos
 - ☐ Telefonía
 - ☐ Prefectura Nacional Naval

DATOS DE ALTURA DE RIO

Lugar	RIO URUGUAY	Alturas en metros sobre el punto de reducción de sondas					
	RIO URUGUAY	NAE	NAO	NBO	NBE	NCE	NCO
NUEVA PALMIRA	4.200	1.48	1.29	0.91	0.66	0.40	1.03





REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY
 REPUBLICA ARGENTINA
RIO URUGUAY
DESDE Km 18
HASTA PUERTO ALDAO
 PROFUNDIDADES EN METROS
 ESCALA 1:40 000 (33° 40' S)

Profundidades referidas al Plano de Referencia Hidrográfico Local (1928) en el Triángulo de Referencia Hidrográfico Prorrogado en "Wharton".
 Elevaciones: En metros referidas al nivel medio del mar (M.S.L.).
 Proyección: Mercator.
 Datum Horizontal: Sistema Geodésico Mundial 1984 (WGS 84).

Fuente: El origen, escala, fecha y límites de los documentos topográficos usados en la confección de esta carta se muestran en el Sistema de Origen de Documentos.
 Topografía: Datos de cartas Topográficas y cartas Planimétricas del tipo "Uruguay" para trazo de Límites, del Servicio Geográfico Militar.



ORIGEN DE DOCUMENTOS

B	SCHMA	1996	1:10 000
C	SCHMA	1995	1:40 000
D	SCHMA	1995	1:5 000

KILOMETRAJE
 El kilometraje que identifica al documento se representa en color rojo; además del kilometraje al documento se representa en color magenta. El kilometraje del Río referido a Punta Gloria se representa en color magenta.

SISTEMA DE NAVEGACION POR SATELITE
 Las situaciones del Sistema de Navegación por Satélite (GNSS) pueden trazarse directamente sobre esta carta.

Debido a las frecuentes variaciones en el caudal del río, las posiciones geográficas de las boyas pueden presentar algún error.

NAVEGACION
 Se rige por las disposiciones del Reglamento Internacional Para Prevenir Abordajes en el Canal de Navegación Internacional del Río Uruguay, Tomo III ("Manejo y Control") y publicación de la Comisión Administrativa del Río Uruguay ("C.A.R.U.")

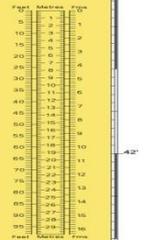
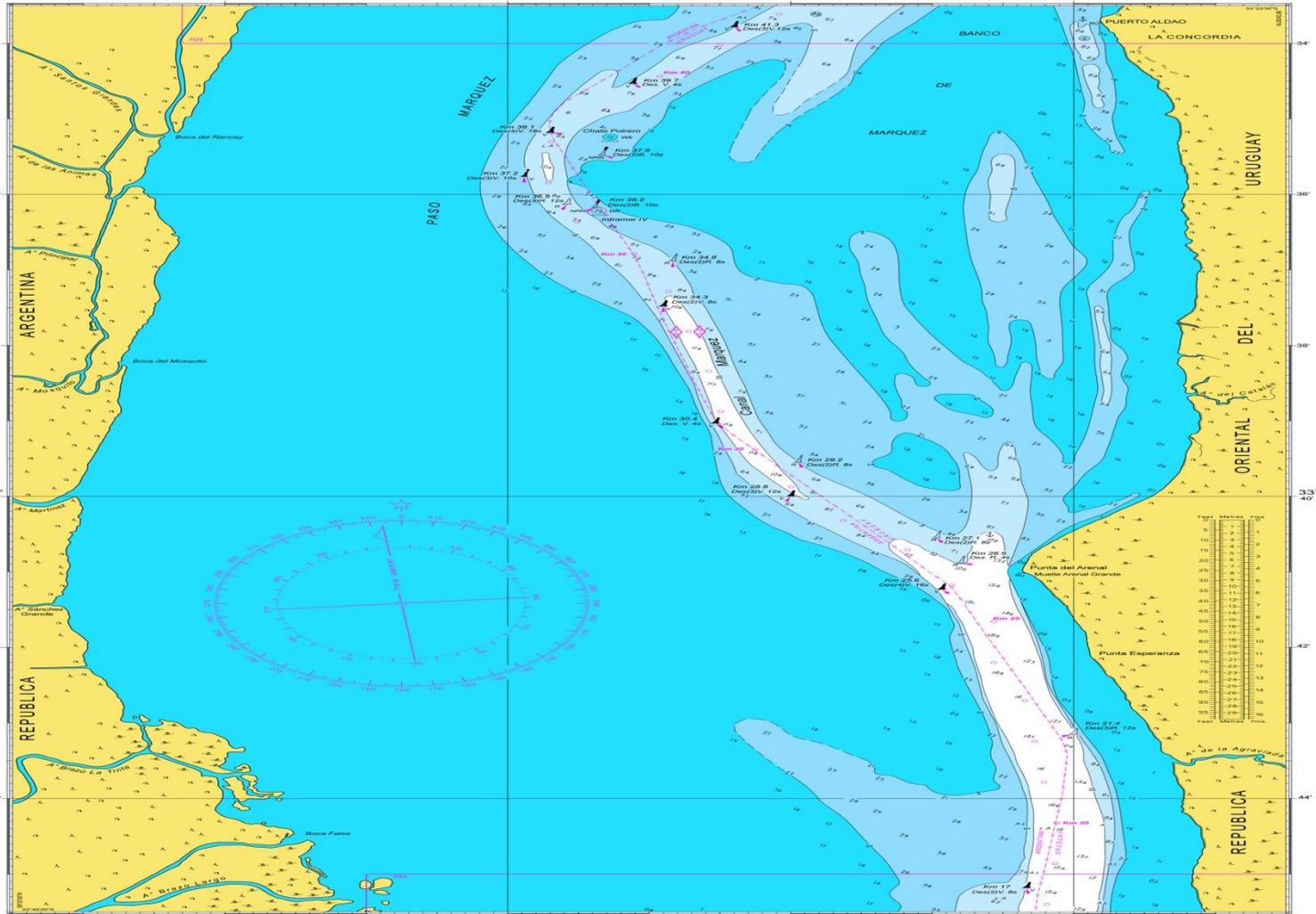
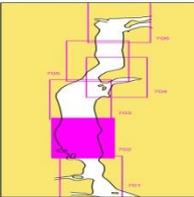
SISTEMA DE BOYADO
 El Boyado de esta Carta corresponde al Sistema de Boyado I.A.L.A. Región "B".

RECOMENDACIONES Y CONTROL DEL TRAFICO MARITIMO (RECOMENDACIONES)
 El Rio Uruguay es un río de tráfico de control, en los canales de navegación se debe tener presente el Reglamento Internacional del Canal de Navegación del Río Uruguay, Tomo III, y el Reglamento de Tráfico de Buques en el Canal de Navegación del Río Uruguay, Tomo III, y el Reglamento de Tráfico de Buques en el Canal de Navegación del Río Uruguay, Tomo III, y el Reglamento de Tráfico de Buques en el Canal de Navegación del Río Uruguay, Tomo III.

BOYA	BOYA	BOYA	BOYA
1	2	3	4
5	6	7	8
9	10	11	12
13	14	15	16
17	18	19	20
21	22	23	24
25	26	27	28
29	30	31	32
33	34	35	36
37	38	39	40
41	42	43	44
45	46	47	48
49	50	51	52
53	54	55	56
57	58	59	60
61	62	63	64
65	66	67	68
69	70	71	72
73	74	75	76
77	78	79	80
81	82	83	84
85	86	87	88
89	90	91	92
93	94	95	96
97	98	99	100

HORA LEGAL
 Siguiendo Decreto 2110001 la Hora Legal de Uruguay es a partir de Enero 22 (3) hasta las 2000 horas del primer domingo de octubre. Desde las 0200 horas del segundo domingo de octubre hasta el primer domingo de Agosto de los Navegantes.

INDICE DE CARTAS



Definición de vía Navegable

- Profundidad en los diferentes tramos
- ¿Navegabilidad asegurada?

Consecuencias por crecidas del Río Uruguay



03/07/2014 | 10:41 - INFORMACION GENERAL

Misiones y Corrientes en alerta por posible agravamiento de la crecida del río Uruguay

Compartir |



El Sistema de Información y Alerta Hidrológico de la Cuenca del Plata pronosticó hasta el fin de semana inclusive tiempo inestable con probables precipitaciones y algunas tormentas en el Litoral y sudoeste de Buenos Aires, con precipitación en El Soberbio.

NOTICIAS RELACIONADAS

- Inundaciones: La Provincia anuncia medidas por la situación de emergencia
- Inundación: Realizan tareas de limpieza en El Soberbio
- Inundaciones: Destinan \$45 millones a más de 14 mil afectados en el litoral
- Inundaciones: El desastre climático en Misiones causó pérdidas por \$500 millones
- Asisten a damnificados por las inundaciones en Posadas

OTRAS NOTICIAS



Videojuegos violentos

Fuente: Prensa Argentina Agosto 2014

● 09/07/2014 | 08:57 - INFORMACION GENERAL

Todavía quedan 1860 evacuados en Misiones por la creciente del río Uruguay

Compartir |



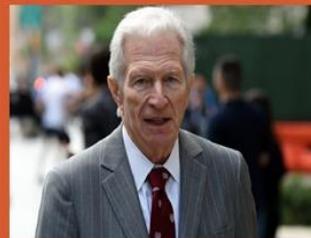
En los últimos días más de 7000 personas volvieron a sus casas que habían sido afectadas por el agua, informó el Gobierno provincial. El Soberbio y Alba Posse, las más afectadas.

El último informe actualizado difundido por el gobierno de la provincia de Misiones sobre la situación social de los damnificados por la creciente del río Uruguay revela una significativa reducción del número de personas evacuadas: quedan 1800 de los 8866 iniciales.

NOTICIAS RELACIONADAS

- La CODEIM envió maquinaria a Panambí y Alba Posse tras las inundaciones
- El Comité Técnico de Evaluación Agropecuaria inició evaluación de daños por las inundaciones
- Deforestación, represas e inundaciones
- Inundaciones en Corrientes: Ascienen a 1900 los evacuados en Santo Tomé
- Corrientes asiste a productores afectados por las inundaciones

• OTRAS NOTICIAS



Ratifican a Pollack como mediador con

Fuente: Prensa Argentina Julio 2014

16/07/2014 | 12:53 - INFORMACION GENERAL

Se acelera la bajante del Uruguay y se estabiliza el Paraná en Entre Ríos

Compartir |



El río Uruguay continuaba hoy en bajante frente a la costa entrerriana, mientras que el Paraná se estacionó en casi toda la ribera provincial, con excepción de Victoria donde aumentó un centímetro, en las últimas horas.

En Concordia, junto al río Uruguay, donde aún permanecen evacuadas alrededor de 650 familias, el río Uruguay tenía hoy una altura de 11,35 metros, 85 centímetros menos que ayer.

NOTICIAS RELACIONADAS

- El flamante ministro del Agro prometió atender a los productores afectados por la inundación
- Anses otorgó más de 8.500.000 pesos a damnificados por inundaciones en el litoral
- Inundación: El gobierno intenta determinar daños a establecimiento turísticos
- La CODEIM envió maquinaria a Panambí y Alba Posse tras las inundaciones
- Inundaciones: Destinan \$45 millones a más de 14 mil afectados en el litoral

OTRAS NOTICIAS



Lo detuvieron tras intentar quemar la

Fuente: Prensa Argentina Julio 2014

Consecuencias por bajante del Río Uruguay

Los Premios **iris** **Votá tus Favoritos** aquí ➔

Vota por esta noticia: ★★★★★ Total de votos: ★★★★★ 1 votos [Comentarios: 1](#)

▶ Descargar Archivo Audio [MP3](#) X

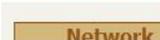
« volver

Economía

Bajante del río Uruguay podría durar 3 meses más

Kreimerman y el directorio de UTE van al Parlamento

¿Te interesa esta noticia?



SALTO | LUIS PÉREZ

El caudal de aporte hídrico del río Uruguay se mantiene en los valores más bajos desde que entró a funcionar la represa de Salto Grande para esta época y la generación energética en vísperas de la entrada del invierno apenas alcanza a un 10% de lo que es capaz de aportar el complejo hidroeléctrico.

Funcionarios de la Comisión Técnica Mixta de Salto Grande de la margen argentina sostienen que esta situación de estiaje del río Uruguay podría prolongarse por unos tres meses a falta de lluvias. Esto complica el panorama tomando en cuenta que son precisamente los meses en donde se espera que se incremente el frío y por consiguiente la demanda y así obligue a usar reservas del embalse que ya han perdido un metro con relación a su marca normal.



Otras notas de Economía

- Hoy vence plazo para dar datos a colegios y clubes
- Preven un mayor flujo de inversión
- Pasivos que paguen más por Fonasa que en mutualistas podrán salirse
- AEBU ve desafíos en mejor servicio
- Talvi: se desaprovechó bonanza y hoy el país es "vulnerable" a crisis
- American Chemical se vendió en US\$ 79:
- Fuertes compras del República dan impulso al dólar, que subió un 1%
- Gente & Negocios

Fuente: Prensa Uruguay Mayo 2012

Sociedad

SOCIEDAD

Continúan las bajantes en el Río Uruguay

Publicado el jueves 3 de mayo del 2012 a las 15:49 hs



En diálogo con El Espectador, el presidente de la Comisión Administradora del Río Uruguay, el capitán de navío Gastón Silverman, habló sobre la acentuada bajante del Río en Paysandú y a los descensos de los caudales que llegan a la represa de Salto Grande.

Silverman informó que el río se encuentra unos 25 centímetros por debajo del cero de la escala del puerto de Paysandú y continúa descendiendo. En la zona ha quedado expuesta casi una cuadra de arena y piedras de considerable tamaño, que generan un gran peligro.

□ Por lo general la mayor parte del año, el río está dos pies por encima del cero. Por lo que la bajante en la práctica de hoy, es casi un metro. No sólo 25. Es una bajante importante□, dijo Silverman.

Y agregó: □ Los navegantes deben tener suma cuidado. Deben mantenerse al tanto del

AL AIRE 16:30 a 18:00 WEBCAM
13a0

Síguenos

Clima Montevideo UruguayNatural

Lunes 04

Temperatura: 14.2 °C
Nuboso
Humedad: 70%
Viento: km/h

Pronóstico completo

Fuente: Prensa Uruguay Agosto 2014



Seguinos    

CORPORACIÓN SUDAMERICANA DE LOGÍSTICA

FORMACIÓN LOGÍSTICA PARA EL DESARROLLO

[Home](#) [Institucional](#) [FAQs](#) [Contacto](#)

Continúa la preocupación por la bajante récord del río Uruguay.

Sin categoría

El río Uruguay presenta por estos días un registro de bajante histórico, apenas unos centímetros por encima del cero. La falta de lluvias en toda la cuenca es la principal causa de este fenómeno. El jefe de la prefectura Puerto Concepción del Uruguay, Walter Ariel Rosende, reconoció ayer que no es una situación normal y es la primera vez que esto ocurre "el anterior registro de una bajante similar data de cuando se inauguró la represa Salto Grande, pero tampoco en esa oportunidad el registro fue cero, fue uno". La principal causa de este fenómeno es la falta de lluvia en toda la cuenca, de acuerdo a los informes que ha enviado el Instituto Nacional del Agua y el Servicio Meteorológico Nacional. Rosende señaló que varios puertos como el de nuestra ciudad ya la escala no marca altura de agua. En este momento el 0 es un registro histórico no sólo en nuestra ciudad, sino también en Colón, Gualeguaychú y hacia el norte, en Monte Caseros.

El prefecto añadió que de acuerdo a los informes que ellos reciben de los institutos mencionados no se esperan lluvias para los próximos días y que incluso el registro de lluvias total no será significativo a corto plazo. Por si fuera poco, la bajante del río Uruguay generó un freno en la generación eléctrica de la represa de Salto Grande. El caudal de agua que está recibiendo el embalse de Salto Grande en los últimos días alcanza únicamente para hacer funcionar dos de las 14 turbinas del complejo hidroeléctrico, mientras que no se prevén lluvias a corto plazo en toda la cuenca del Río Uruguay de acuerdo a los informes meteorológicos para la región. Se explicó que el nivel del embalse ha descendido a los 33 metros con 50 centímetros y se mantiene así desde mediados de abril marcando, además, uno de los registros de producción energética más bajo en la represa para la época en toda su historia.

El aporte del río Uruguay, que es del orden de los 550 metros cúbicos por segundo, no permite a los técnicos retener el agua en el embalse porque dado que ese volumen es el caudal mínimo que la represa debe evacuar para alimentar de agua potable a las poblaciones en el litoral de Uruguay y Argentina. Se debe tener en cuenta que para esta época del año el aporte de agua oscila los 8000 metros cúbicos por segundo. Con estos valores hídricos Salto Grande no supera la producción de 3.200

Blog

Comunidad

Agenda

Biblioteca

Consecuencias por bajante en el Paraná y Paraguay

lunes 4 de agosto de 2014

▶ Registro ▶ Login

facebook

twitter

ÉN FASIS
LOGÍSTICA

@enfasis

Buscar...

EL EVENTO VOLVIÓ A SER EL CENTRO DE LA
COMUNIDAD LOGÍSTICA

Sudamérica

Home

Contenido

Revistas

Directorio

Seminario Management Log

Servicios

Agenda

Anuncie

MECALUX

Más información ▶



03 | 07 | 2009

El Río Paraná atraviesa su peor sequía en 60 años

La bajante sigue agravándose y pone en peligro la actividad comercial en puertos y territorios que el curso de agua toca en todo su recorrido.

A+ A-

+1 0

Tweet 0

Nota relacionada

- ▶ Buques en riesgo por la extraordinaria bajante del Paraná
- ▶ Gattorna: "Hay que revisar nuestros procesos"

El descenso del caudal afecta en mayor medida la actividad en puntos de exportación como San Pedro y Rosario, pero también se siente en Zárate, Baradero, Campana, norte de Santa Fe, Corrientes, Formosa y Misiones.

Hay empresas que migran de los puertos en dificultades y también faltante de naftas, según publica hoy el portal FormosaYa



Posgrados

Automotriz / Proyectos

Seminario Internacional
de Management Logístico



Fuente: Prensa Argentina Agosto 2014





03 de Julio, 2014 | [Nacionales](#)

Bajante del río Paraná desaguará al río Paraguay

El río Paraná siguió hoy bajando de nivel a su paso por la hidroeléctrica Yacyreta, que comparten Paraguay y Argentina, y la reducción del caudal ayudará al desagüe del río Paraguay.

[Twitter](#) 8 [Google+](#) 0

A pesar de lo mencionado el río Paraguay sigue en alza en Asunción, su desbordamiento ha provocado cientos de miles de damnificados.

La altura registrada hoy en la localidad argentina de Ituzaningó, cercana a la presa, fue de 2,8 metros, frente a los 3,30 que marcó el miércoles, con lo que se aleja del umbral de alerta situado en 3,5 metros, según los técnicos de Yacyretá.

Publicidad

Lo más leído



1. [Legisladores deben cumplir rendición de cuentas](#)



2. [Darán fondos para Costanera y Segundo Punte](#)



3. [Cálido con precipitaciones dispersas](#)

Fuente: Prensa Paraguay Agosto 2014

San Pedro - Geografía

« [San Pedro](#) | [Historia](#) | [Cultura](#) | [Deporte](#) | [Educación](#) | [Geografía](#) | [Salud](#) | [Productos Regionales](#) | [Eventos](#) | [Institucionales](#) | [Medio Ambiente](#)

El río Paraná y las consecuencias actuales por su histórica bajante

Desde hace meses, y agravada la situación a partir de estas últimas semanas, la altura del indispensable Río Paraná se halla seriamente comprometida, lo cual genera arduos problemas en lo que a las actividades comerciales portuarias respecta, amenaza la regular obtención de los recursos ictícolas así como la provisión de agua a diferentes ciudades. Una pequeña draga ya se encuentra trabajando para brindar una solución de emergencia.

La nueva e histórica bajante del río Paraná y los problemas en el calado del acceso a la Terminal, ponen de manifiesto las graves dificultades que podrían dejar a San Pedro sin barcos. Además de suponer nuevamente complicaciones para las operaciones en el transporte de granos, en los puertos que componen el principal polo oleaginoso del país, la empresa Multimar anunció que de continuar esta situación, buscaría otro puerto, lo cual significa la puesta en riesgo del trabajo del que dependen unas 200 familias.

El último dragado realizado al puerto local se efectuó en Noviembre de 2007, aunque el Consorcio autorizó la utilización de fondos para un dragado de emergencia de 100 mil metros cúbicos en el canal de acceso. Las acciones de urgencia a implementarse fueron, por un lado, conseguir el permiso por parte de la prefectura para bajar el margen de la medida de seguridad conocida como "pie bajo la quilla"-la reglamentación indica que son dos pies-, y por otro, conseguir la draga y los fondos necesarios para pagar su trabajo.

Ante la emergencia, se contrató finalmente una draga pequeña para socavar los puntos sobresalientes del lecho del río que no permiten la operatoria normal de los barcos. Ese trabajo costará entre 70 y 100 mil pesos. Se trata de la draga "Victoria I", de origen holandés y proveniente de la localidad de Dolores, que el domingo ingresó transportada en partes por 5 camiones.

Será la encargada de realizar la tarea que dejará el canal navegable con la profundidad necesaria para que "entren y salgan los barcos con frutas", según explicó el Presidente del Consorcio de Gestión del Puerto de San Pedro, Mariano Veiga. "Hay que extraer 250 mil metros cúbicos, pero hay que retirar 5 mil para que mantenga ocho metros al cero a cincuenta centímetros para que salgan los barcos" informó.

Por su parte, el Consorcio de Gestión del Puerto de San Pedro emitió un comunicado en el que declaraban los "esfuerzos y gestiones para conservar y ampliar la operatoria portuaria". En el mismo se explica que "la Prefectura respondió con la autorización de la excepción solicitada de disminución del margen de seguridad de los buques, mediante Disposición SNAV NA9 N° 013/09, de fecha 22 de mayo de 2009".

Es sabido que el puerto se encuentra en una situación cercana a estar privatizado, ya que una sola agencia opera en la Terminal local. La gestión de esta empresa ha



Fuente: Prensa Argentina

Consecuencias por crecidas en el Paraná y Paraguay

Itaipú y EBY alertan sobre crecida del río Paraná y sus consecuencias

Publicado por [InfoPaso](#) el Lunes, junio 9, 2014 • Sección [Actualidad](#), [Naturaleza](#), [Sociedad](#)

La Itaipú Binacional alertó ayer sobre la crecida del río Paraná, que por momentos en horas de la tarde llegó a un metro por hora y afecta a los barrios ribereños de Ciudad del Este y Pdt. Franco. La EBY también advirtió que los distritos ribereños de Itapúa, Misiones y Ñeembucú sufrirán las consecuencias de la riada, y anunció que abrirá los vertederos de la presa en las próximas 48 horas.



Más en 'Actualidad'

- Congreso de Cirugía del Litoral en Paso de la Patria
- Fondo Sojero: Vencido el plazo, más de 30 Municipios no rindieron el semestre
- 51ª Fiesta Nacional de la Pesca del Dorado en Paso de la Patria
- Siguen los cruces entre el Gobierno radical y las comunas justicialistas
- Asumieron nuevos funcionarios en la UNNE

Más en 'Naturaleza'

- Operativos de rescate de animales silvestres
- Estudios hídricos confirman que el Paraná y el Paraguay seguirán bajando
- Brasil declara emergencia por inundaciones
- Es ley la Emergencia Pública Sanitaria
- Preocupación en Corrientes y Misiones por agravamiento de la creciente

Más en 'Sociedad'

- Asumieron nuevos funcionarios en la UNNE

Fuente: Prensa Argentina junio 2014

Miércoles 11 de junio de 2014 | 09:18

Se agrava la situación por la crecida histórica del Paraná: abren Yacyretá

La magnitud del problema se acentúa en el área afectada y genera alta preocupación en Santa Fe, Misiones, Corrientes, Chaco y Entre Ríos

Por **José Bordon** | Para LA NACION

Comentá Facebook - Twitter 120 + A+ A-



SANTA FE.- Se agrava el panorama en la ribera litoraleña del río Paraná, como consecuencia de la crecida inusitada de su cauce, producto de la histórica inundación del río Iguazú, por las lluvias en el sur del Brasil. Este último se mantiene por encima de los 36 metros, con lo cual se prevé que los daños serán importantes, no sólo en Misiones, sino también en Corrientes, Chaco, Entre Ríos y Santa Fe.

LO MÁS VISTO DE SOCIEDAD

Pedro Barcia: 'Tomará más de una década revertir la crisis educativa'

¿Guardapolvos blancos, obligatorios tanto en escuelas públicas como privadas?

El papa Francisco dará una entrevista a una radio comunitaria de Santiago del Estero

Cuándo cae el día del niño en 2014

'Estoy emocionado'

[Ir a la nube de noticias](#)

Fuente: Prensa Argentina junio 2014



Inicio	Insumos	Granos	Hacienda	canal	RRHH	Clima	Remates OL	Consultas	<input type="text"/>	Buscar
Campos	Maquinarias	Forrajes	Clasificados	agrositio	Eventos	Libros	Servicios	Autogestion	Registración	
Entrevistas	Clinica de Granos	Am / Pm	TV X Internet		30 online	Videokonferencias	Agromaquinarias	Muj. de Campo		

Vea el Congreso Aapresid 2014 - EN DIRECTO

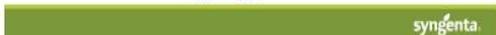
DEL 6 AL 8 DE AGOSTO DE 2014

Consecuencias de la crecida y desborde del Río Paraná

[volver](#)

Agrositio 11/06/2014 | 07:06 (actualizado hace 57 días)

Se cerró el paso sobre los puentes de la ruta nacional 12 en localidades de Misiones y los paseos del parque Iguazú quedaron bajo agua como consecuencia del desborde del río Paraná



- Imprimir
- Enviar por mail
- Comentá la nota
- A | Cambiar tamaño
- Comentarios de lectores
- Compartir

La crecienle del río Paraná obligó a cerrar el paso sobre los puentes de la ruta nacional 12 en localidades de Misiones, sobre los arroyos Piray Mini y Paranaí, en tanto que en las Cataratas se mantenía un registro histórico por el aumento del nivel del río Iguazú, según publica TN.

El Paraná subió su caudal con el aporte de su principal afluente, el río Iguazú, cuyo crecimiento hasta alcanzar unos 43 mil metros cúbicos por segundo superó ampliamente el promedio de 1.500 metros cúbicos habitual

Sponsor
del XXII
Congreso
Aapresid
2014

Para conocer más
hacé click acá



www.roundupreadyplus.com.ar

PELIGRO: SU USO INCORRECTO PUEDE CONTAMINAR
 DANOS A LA SALUD Y AL AMBIENTE LEJOS DEL TRATAMIENTO
 LA ETIQUETA PROPORCIONA INFORMACION
 WWW.ROUNDUPREADYPLUS.COM.AR

GLENCORE
ACOPIO



Complejidad política y costos

- El crecimiento en la movilización es constante;
- ¿Quién se favorece?
- ¿De quién es la carga que se transporta?

- ¿Compite con alguien?
- ¿El rol de la logística?

Movimiento de mercaderías por la Hidrovía

La Hidrovía Paraná-Paraguay tiene una extensión de 3302 kilómetros desde Puerto Cáceres (Mato Grosso do Sul, en Brasil), hasta el puerto de Nueva Palmira (en Uruguay).

Algunos de los beneficios que caracterizan a este sistema fluvial se resumen en su sistema de posicionamiento diferencial satelital, el monitoreo del transporte, la situación medioambiental, la reducción de costos y el menor consumo de combustible, sobre todo en comparación con otros modos de transporte, tal como se aprecia en la infografía.

Durante 1992, se transportaron 800.000 toneladas de cargas por la Hidrovía Paraná-Paraguay, mientras que, en 2006, la cifra de mercaderías transportadas se elevó a las 13 millones de toneladas, y tiene en la actualidad un aumento creciente.

Existen cálculos privados que señalan que por la Hidrovía circulan alrededor de 1300 barcazas de todo tipo, y unos 100 remolcadores de diferentes potencias. El armador más importante es UABL, de origen argentino, y que cuenta con una flota de más de 500 barcazas. La soja es la mercadería que más se transporta, aunque también tiene mucha importancia el traslado de combustible.

La mayor cantidad de mercadería sale por los puertos de Rosario y Santa Fe, sobre todo de sus terminales, donde hay una gran cantidad de inversiones. Finalmente, hay que destacar el crecimiento de la industria naval argentina, en lo referente a la construcción de barcazas.

Fuente: Diario La Nación de Argentina año 2007

IMPACTO EN LA REGIÓN

Un análisis realizado por la Bolsa de Cereales de Rosario en base a un trabajo titulado "Hidrovia Tieté-Paraná - Projetos e Ações em Desenvolvimento", *enfatiza la proyección del movimiento de cargas por dicha hidrovía desde 1995 hasta el presente. Mientras que en aquel año el transporte de mercadería era de 1.087.000 toneladas, durante el 2005 ascendió a 3.416.000.*

También proyecta el movimiento de cargas por la hidrovía desde el 2004 hasta el 2020, que va de 675.000 toneladas/kilómetros hasta 15.625.484. Observando estas cifras, desde la entidad argentina señalan que "la potencialidad que podría tener el tráfico hidroviario es enorme".

Por otra parte, es muy importante destacar una iniciativa correspondiente a la ALADI, conocida como "proyecto DITIAS", consistente en la propuesta de organizar un sistema suramericano de navegación fluvial, que se realizaría por la interconexión de las Cuencas del Orinoco, Amazonas y del Plata, mediante lo que se denomina Eje Fluvial Norte-Sur. Este Eje Fluvial, de casi 10.000 km., está constituido por los ríos Orinoco-Casiquiare-Negro, un corto tramo del Amazonas, seguido por los ríos Madeira-Mamoré-Guaporé y, en el Cono Sur, los ríos Paraguay y Paraná, que desembocan en el Río de la Plata.

La consecuencia más importante para nuestra región que conllevaría tan ambicioso proyecto sería sin lugar a dudas la concreción de una tercera salida al mundo por el Mar de las Antillas.

La Argentina tiene ciertos privilegios que no siempre son explotados adecuadamente. Cuenta con tierras productivas que se superan en producción año tras año, y un clima benigno que lo hace propicio. Esta conjunción permite que nuestro país esté entre los primeros cinco países del mundo en varias producciones, y primero en varias de ellas.

El negocio agrícola en la Argentina mueve 12.000 millones de dólares por año, sin embargo existen deficiencias que podrían ser mejoradas de tal manera que genere menores costos en toda la cadena. El mayor defecto actual del comercio agrícola está en el flete. Existen aproximadamente 70 millones de toneladas en juego que se mueven cada año, naturalmente la mayoría de soja, y, a diferencia de lo que sucede en el mundo, la parte mayor es trasladada en camión y la menor es llevada hacia los puertos a través de hidrovías.

Nuestra región goza de una extensa superficie, con una gran distancia entre las ciudades y pueblos. Si a esto le sumamos el hecho de que gran parte de las producciones y exportaciones son de mercadería de mucho peso y bajo valor económico, podemos concluir fácilmente en que son los fletes los que absorben gran parte del costo. Tomando en cuenta lo descripto anteriormente, y considerando además el deterioro del ferrocarril en nuestro país, se pone en evidencia el alto impacto positivo que traería aparejado la optimización de la hidrovía.

Autor:
Barreto Damaris Furrer Pamela Guerra Mauro Hernández Mónica Mateo Angélica
Profesor: Rodolfo Martínez
Año: 2008
Cátedra de Comercio Exterior Universidad Nacional del Litoral/ ARGENTINA

"El lugar más seguro para exportar es la hidrovía "

Cerca de 900.000 toneladas de soya se envía por la hidrovía, el saldo se va hacia Chile, y sube de 400 metros 3.500 de altura, subiendo en precio y cantidad de costos, lo que es perjudicial para ser competitivos en el exterior, eso no solo con los productos de Santa Cruz, es un problema nacional. En contrapartida por el Atlántico hay una mayor cantidad de carga de ida y de retorno, más que en el Pacífico, hay mucho movimiento de barcos en Argentina y Uruguay.

El Gobierno habla de aumentar la producción agrícola de cinco millones de hectáreas a 13 millones, hasta el 2025, pero ¿cómo vamos a exportar esos granos sino hay logística?. Si se habla de incrementar la frontera agrícola y las exportaciones, esto se debe hacer por Santa Cruz, y el lugar más seguro para exportar es la hidrovía Paraná- Paraguay. Es la logística que debe seguir el país, porque se ahorrará entre un 20 y 30 por ciento en costos.

Por ejemplo, un camión de GLP que sale de Río Grande a Paraguay, cuesta 5.000 dólares. Pero un camión que va esta ruta, cuesta 3.000 dólares.

Se producirá úrea en el Chapare, para transportar el producto se está haciendo un ferrocarril de Buló Buló a Montero, para mandar a Argentina y Brasil. Pero si hacemos el ferrocarril de 240 kilómetros hacia Puerto Busch meteríamos toda la úrea a Paraguay, Argentina y al Brasil de forma más directa. Por eso se tiene que hacer una vía férrea de Motacusito- Puerto Busch, y un puerto múltiple para granos y hierro, toda la infraestructura costará \$us 1.200 millones.

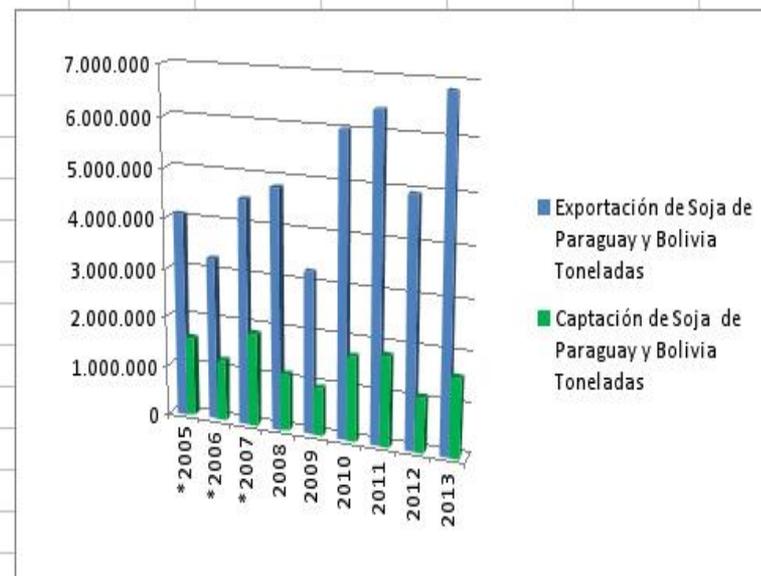
Tenemos, Puerto Aguirre, pero solo opera seis meses. En cambio en Puerto Busch, se puede trabajar los 365 días del año.

Realidad actual Uruguay

- ¿Que movemos?
- Que podemos mover?

Estadísticas

Sistema Portuario Nueva Palmira incluye terminales privadas	Exportación de Soja de Paraguay y Bolivia	Captación de Soja de Paraguay y Bolivia	Porcentaje
Año	Toneladas	Toneladas	%
*2005	4.095.434	1.594.000	38,92%
*2006	3.266.461	1.223.716	37,46%
*2007	4.509.020	1.874.988	41,58%
2008	4.806.013	1.142.617	23,77%
2009	3.245.044	960.116	29,59%
2010	6.015.608	1.692.538	28,14%
2011	6.427.589	1.802.826	28,05%
2012	4.931.711	1.092.637	22,16%
2013	6.851.996	1.571.286	22,93%
**2014	5.283.141	1.067.908	



Fuente: Elaboración propia en base a <http://www.iica.org.py/observatorio/producto-paraguay-soja-comercio.htm> ; ANAPO en cifras 2013

* Toneladas de Bolivia estimadas

**Corresponde a enero-junio, sujeto a variación.

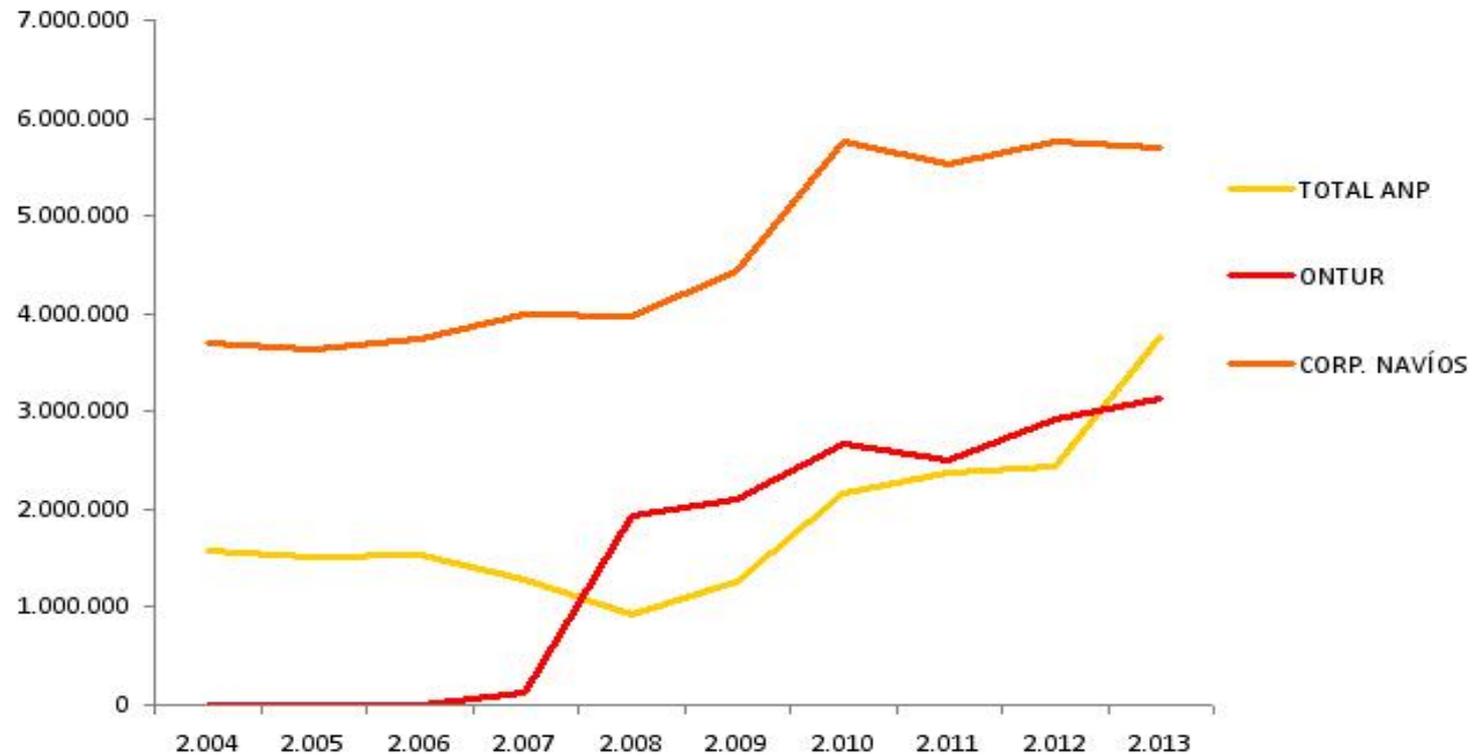
Nota: Bolivia exporta mayoritariamente por Perú, Colombia y Venezuela

Proyecciones	TGU Y Punta Arenales Proyecciones	NAVIOS Proyecciones	Sistema Portuario Nueva Palmira Proyecciones			
2014	1.530.855	935.660,8	2.466.515,7			
2015	1.555.836	981.508,2	2.537.344,5			
2016	1.580.818	1.029.602,1	2.610.419,8			
2017	1.612.044	1.080.052,6	2.692.097,0			
2018	1.637.026	1.132.975,2	2.770.001,0			
2019	1.662.007	1.188.490,9	2.850.498,2			
2020	1.693.234	1.246.727,0	2.939.961,0			
2021	1.724.461	1.307.816,6	3.032.277,4			
2022	1.749.442	1.371.899,6	3.121.341,8			
2023	1.776.922	1.439.122,7	3.216.044,4			
Fuente:						
Elaboración propia en base a datos extraídos de Proyecto TGU y estimación de cargas a movilizar en Punta Arenal						
Para el caso de Navios se consideró tasa anual de crecimiento promedio 1,03998 previsto en el estudio USDA Agricultural Projections to 2023.						

Crecimiento histórico del Sistema Portuario Nueva Palmira en los últimos 10 años por terminal

Movimientos de mercaderías en toneladas - Mercadería General y Graneles Agrícolas Período 2004 - 2013

	2.004	2.005	2.006	2.007	2.008	2.009	2.010	2.011	2.012	2.013
Muelle Oficial	ENE - DIC	ENE - DIC	ENE - DIC	ENE - DIC						
Mercadería General										
Exportación	441.793	447.356	443.146	239142	97.865	55.782	109.432	163.893	59.285	65.179
Importación	78.887	49.111	88.697	74242	97.924	104.852	164.349	1.724	9.976	161.742
Tránsito (descarga)	5.793	11.244	25.939	20314	21.799	17.356	8.776	32.518	38.945	129.680
Tránsito (carga)	2.374	23	1.002	3054	15.813	167	87	7.499	62.369	124.099
Tránsito (trasbordo)	0	0	0	0	3.330	4.514	6.222	247.064	225.905	466.635
Sub total Merc. Gral	528.847	507.734	558.784	336.752	236.731	182.671	288.866	452.698	396.480	947.335
Graneles Agrícolas										
Exportación	336.768	398.012	207.803	358018	269.695	511.117	1.081.317	666.383	890.570	1.213.495
Importación	42.246	13.233	46.664	32344	8.820	25.042	66.544	133.050	130.884	212.642
Tránsito (descarga)	267.238	279.832	318.825	235370	219.823	225.447	161.468	303.087	294.577	430.992
Tránsito (carga)	256.610	229.421	289.051	235775	135.212	184.965	170.202	329.233	308.455	373.891
Tránsito (trasbordo)	147.562	82.866	120.353	92608	47.990	122.611	405.447	489.597	417.561	581.028
Sub total	1.050.424	1.003.364	982.696	954115	681.540	1.069.182	1.884.978	1.921.350	2.042.047	2.812.048
TOTAL ANP	1.579.271	1.511.098	1.541.480	1.290.867	918.271	1.251.853	2.173.844	2.374.048	2.438.527	3.759.383
ONTUR	0	0	0	133.004	1.928.414	2.110.786	2.677.492	2.504.830	2.915.154	3.141.943
CORP. NAVÍOS	3.697.740	3.638.193	3.732.033	3.989.274	3.967.104	4.426.761	5.759.185	5.524.139	5.759.185	5.686.298
TOTAL SISTEMA										
PORTUARIO NUEVA PALMIRA	5.277.011	5.149.291	5.273.513	5.413.145	6.813.789	7.789.400	10.610.521	10.403.017	11.112.866	12.587.624

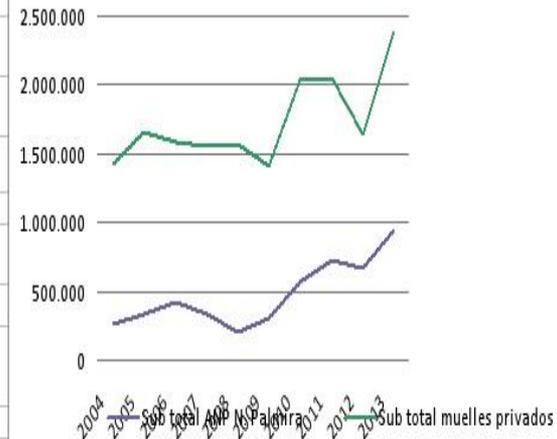


PUERTO NUEVA PALMIRA

Descarga y trasbordo de SOJA Harina y Pellet de soja, Trigo y Maiz Origen Paraguay y Bolivia - Periodo 2004 - 2014

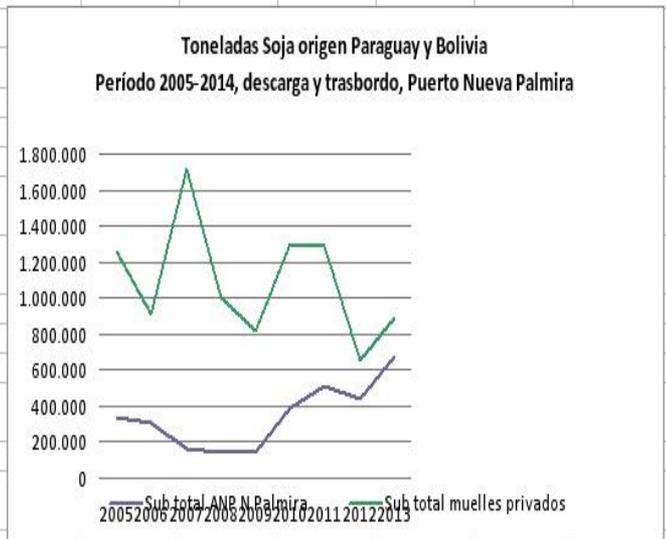
Movimientos de mercaderías en toneladas - Soja, Maíz y Trigo Origen Paraguay y Bolivia - Periodo 2004 - 2013												
Concepto		2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014*
Descarga	Muelle oficial	156.458	255.106	305.936	235.370	150.004	183.369	156.490	284.113	289.208	388.233	275.048
trasbordo	Muelle oficial	109.383	80.272	115.996	92.608	47.990	116.169	405.447	435.678	378.112	558.133	157.384
trasbordo	Punta del Arenal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	393.419
Sub total ANP N. Palmira		265.841	335.378	421.932	327.978	197.994	299.538	561.937	719.791	667.320	946.366	825.851
trasbordo	NAVIOS		117.440	144.417	42.195	69.768	89.166	127.364	285.366	185.243	368.551	
Descarga	NAVIOS	1.416.499	1.540.506	1.430.960	1.509.257	1.494.487	1.310.440	1.895.659	1.760.791	1.455.458	2.014.186	879.805
Descarga/trasbordo	ONTUR*	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sub total muelles privados		1.416.499	1.657.946	1.575.377	1.551.452	1.564.255	1.399.606	2.023.023	2.046.157	1.640.701	2.382.737	879.805
TOTAL NUEVA PALMIRA		1.682.340	1.993.324	1.997.309	1.879.430	1.762.249	1.699.144	2.584.960	2.765.948	2.308.021	3.329.103	1.705.656

Toneladas Soja harina y pellets, Trigo, Maiz origen Paraguay y Bolivia.
Periodo 2004-2014, descarga y trasbordo, Puerto Nueva Palmira



Graneles llegados a Nueva Palmira procedente de la Hidrovia para ser exportados (Soja, Harina y Pellets de Soja, Trigo, Maiz)

PUERTO NUEVA PALMIRA											
Descarga y trasbordo de SOJA no incluye pellets Origen Paraguay y Bolivia - Período 2005 - 2013											
Concepto		2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Tránsito (dga)	ANP	253.113	230.566	124.624	92.772	96.301	84.304	203.669	191.154	252.897	242.057
Tránsito (trsdo)	ANP	80.272	80.936	36.214	47.990	41.867	308.856	312.679	249.867	426.434	157.384
Tránsito (trsdo)	ANP Punta del Arenal										393.419
Sub total ANP N.Palmira		333.385	311.502	160.838	140.762	138.168	393.160	516.348	441.021	679.331	792.860
Tránsito (dga)	NAVIOS	1.241.602	876.889	856.265	981.584	808.159	1.256.431	1.186.514	602.331	767.162	275.048
Tránsito (trsdo)	NAVIOS	19.013	35.325	857.885	20.271	13.789	42.947	99.964	49.285	124.793	0
Tránsito (dga)	ONTUR			0	0	0	0	0	0	0	0
Tránsito (trsdo)	ONTUR'			0	0	0	0	0	0	0	0
Sub total muelles privados		1.260.615	912.214	1.714.150	1.001.855	821.948	1.299.378	1.286.478	651.616	891.955	275.048
TOTAL		1.594.000	1.223.716	1.874.988	1.142.617	960.116	1.692.538	1.802.826	1.092.637	1.571.286	1.067.908



Las toneladas movilizadas totales en el puerto equivalen a las toneladas de descarga y trasbordo multiplicadas por 1,7 a los efectos de incluir la carga en el buque de ultramar más las exportaciones e importaciones

* Ontur moviliza solamente celulosa y graneles de exportación



ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE PUERTOS
República Oriental del Uruguay

Gracias por su atención

