

## Licitan Puerto de Posadas

# Cómo dar vuelta la matriz logística regional

**E**l Gobierno de Misiones, a través de la Administración Portuaria de Posadas y Santa Ana (APPSA), convocó a empresas y consorcios a participar de la Licitación N° 01/2026 para la concesión integral del Puerto de Posadas.

El proceso tiene por objeto adjudicar, a título oneroso, la adecuación, mantenimiento, ampliación, modernización, equipamiento y operación de la terminal portuaria, junto con la provisión de un servicio regular de flete fluvial, todo ello por cuenta y riesgo empresario y sin aval del Estado provincial. La concesión se otorgará por un plazo de quince años, con posibilidad de renovación por acuerdo entre las partes. El esquema prevé la participación del sector privado en el desarrollo de infraestructura y la operación logística, con el objetivo de optimizar los servicios, reducir costos y ampliar la capacidad operativa del sistema portuario provincial.

El llamado se enmarca en lo dispuesto por el gobernador de Misiones, Hugo Passalacqua



mediante el Decreto N° 495.

Al referirse a la medida, el mandatario señaló: *"los misioneros tenemos una muy larga historia con el río Paraná y con los puertos. Este puerto, hecho por la provincia de Misiones, tiene muchos años de esfuerzo atrás. Hemos hecho pruebas y llegó el momento de hacerlo escalar y subir en su potencial y multiplicar por 10 su capacidad. ¿Qué va a significar esto? En manos privadas, este puerto va a hacer crecer las posibilidades de meternos en los mercados nacionales e internacionales. Nuestros costos de producción van a bajar y esto es en beneficio de quienes producen: las pymes, medianas, grandes, y sobre todo de toda*

*la provincia de Misiones que será beneficiada. Por eso, instruímos a APPSA para que llame a licitación para que el puerto, en agosto, esté en manos de los sectores privados y nos lleven hacia arriba".*

El gobierno busca posicionar a Misiones como nodo logístico dentro del Norte Grande Argentino y del corredor fluvial Paraná-Paraguay.

Desde su puesta en funcionamiento pleno en 2023, el puerto de Posadas registró volúmenes que fueron creciendo y que hoy superan las 36.000 toneladas transportadas. Asimismo, incorporó un Depósito Fiscal, consolidando servicios de exportación de productos como madera, té y yerba mate. Fuentes oficiales señalan que a partir de estos avances, se proyecta una nueva etapa orientada a la expansión de la infraestructura y la incorporación de tecnología, que incluye la ampliación de muelles, el dragado de acceso, el equipamiento de terminales de contenedores y graneles, y el desarrollo de nuevas áreas de almacenamiento, con participación del sector privado



**Centro de Navegación**  
**ARGENTINA**

mediante el régimen de concesión integral. Respecto a la licitación; las empresas interesadas podrán adquirir el pliego de bases y condiciones hasta el 11 de junio. Las consultas podrán realizarse de manera presencial en Av. Ramón Ayala y confluencia con el Río Paraná de la Ciudad de Posadas, o bien telefónicamente al +5493765171515 o a través del correo [licitacionapps2026@gmail.com](mailto:licitacionapps2026@gmail.com).

En tanto, la presentación de ofertas deberá efectuarse en la sede de la APPSA.

La apertura de sobres se realizará el viernes 12 de junio a las 10:00 horas, en la sala de situación de la Casa de Gobierno de la Provincia de Misiones. Los pliegos tienen un costo de U\$1000 que se adquieren online. Se calcula que en el tercer trimestre del año estaría definido el adjudicatario. Una vez firmados los contratos con quien gane la licitación, está previsto un plazo de tres meses para la transición de traspaso.

### Historia

Recordamos que la APPSA se crea en 2016 fundamentalmente con el objetivo que llame a licitación y adjudicar el puerto de Posadas, para luego quedarse como ente de contralor.

Pero hubo dos llamados licitatorios que



fracasaron. Claro que, en ese momento, el puerto tenía sólo la infraestructura del muelle nuevo, pero sin equipos ni habilitaciones, tampoco servicios fluviales.

Luego, para poner en funcionamiento el puerto, se intentó hacer algún acuerdo directo con algunas empresas o puertos colegas, pero todo quedó trunco, especialmente porque apareció el tema de la pandemia.

En ese contexto, la provincia instruyó a la Administración Portuaria, para encarar acciones que lleven a operar Posadas “per se”. Allí se incorporó equipamiento para el movimiento de contenedores y encarar la gestión logística con gestiones para las habilitaciones aduaneras como zona primaria y depósito fiscal, que eran bastante complejas.

Ya en 2022 el puerto logró un acuerdo con MSC para que gestione los servicios de contenedores a través del puerto. La administración portuaria provincial contrató personal y comenzó a capacitarlo y en febrero del 2023, inició las operaciones.

Con un arranque muy modesto, la propia Administración contrató un convoy charreado con un remolcador chico – el Carolina- y dos barcazas, haciendo trasbordo en Rosario. En 2024, comenzó a darse una respuesta más sostenida del sector exportador de la provincia de Misiones del norte de Corrientes, con una capacidad limitada de 80 contenedores por viaje completos y rápidamente se cambió la escala de trasbordo a Terminal Zárate.

Con el paso de los meses, la carga fue más demandante y la APPSA decide contratar un remolcador más grande, el Cruz del Sur que permitía llevar 120 contenedores. Así con una llamada quincenal entre full y vacíos se movían 240 contenedores por viaje – es decir casi 500 mensuales-, siguiendo con la escala en TZ ya con buques que van a Santos para llevarlos a terceros mercados. Recuerda el presidente de la APPSA, Ricardo Babiak, - arriba en la foto- que, si bien en los inicios sólo se cargaba exportación, esto cambió a partir de junio del año

**Por una Marina Mercante de bandera argentina.**  
**Para que el transporte y la pesca estén al servicio de la Nación.**

Av. Independencia 611, CABA - C1099AAG  
Tel: +54 11 4300 9700 al 03 / Fax: +54 11 4300 9704  
[info@capitanes.org.ar](mailto:info@capitanes.org.ar) / [www.capitanes.org.ar](http://www.capitanes.org.ar)

The advertisement features a large image of the Argentine flag with the Sun of May in the center. To the right, a large cargo ship is sailing on the ocean. On the left, there is a circular logo for the 'CENTRO DE CAPITANES DE ULTRAMAR Y OFICIALES DE LA MARINA MERCANTE' which includes a map of South America and the letters N, S, E, W.

pasado, con la habilitación del depósito fiscal y la posibilidad de desconsolidar importación y también de consolidar al lado del puerto.

Así la demanda de muchos productores fue creciente, aunque aún hay una limitante en la bodega. De allí que la APPSA fue en busca de dos barcazas más y a fin de año, luego de difíciles negociaciones, se incorporaron dos unidades paraguayas que se sumaron al convoy. Esto generó más atractivo para atraer a otra línea naviera. Así hoy operan MSC y Maersk y suben 240 contenedores entre vacíos y carga de importación y un número igual de exportación por viaje.

### Decisión de licitar

En este contexto, el gobierno provincial llama a licitación para que un privado opere el puerto, más allá que esa fuera la idea original al crearse la Administración Portuaria y promover el movimiento de carga por la vía fluvial.

No hay que olvidar que, según estudios de la propia provincia, hoy sólo sale por la vía fluvial entre 4 o 5% de la carga de Misiones y de la región, es decir que aún no es un nivel auspicioso, teniendo en cuenta que a través de este modo se pueden reducir costos, si se es eficiente, y bajar los niveles de contaminación en el transporte.

De allí que la provincia entiende que ahora es el mejor momento para llamar a licitación para conceder el puerto de Posadas; especialmente porque a diferencia de los primeros intentos hoy el puerto está activo y con mucho potencial de crecimiento de cargas. *“En la licitación de 2016 había una infraestructura muy básica; hoy entregamos en concesión no solamente una infraestructura completa y moderna, sino que un puerto funcionando a pleno”*, dice Babiak. Así el operador que quiera entrar al puerto tendrá que resolver la logística fluvial. Esa es la clave, poder incorporar la bodega

necesaria con llamadas fijas para alcanzar ese volumen creciente, generando un circuito virtuoso, añade el funcionario.

De hecho, se trata de traspasar un negocio llave en mano, ya que no se le exigen nuevas inversiones al corto plazo. Al ganador la administración le transferirá los equipos – suficientes para hasta duplicar la carga actual, quizá en un futuro se necesitará un segundo reachstacker- así como el depósito fiscal, - el único de la región, tiene scanner propio y resulta otra unidad de negocios interesante-. Además APPSA cuenta con gente con un buen expertise a partir de los años de operación que el concesionario puede tomar.

Destaca Babiak un punto importante: por cuatro años el concesionario estará exento del pago de canon e impuestos y tasas locales.

### Interesados

Más allá de los operadores específicos, la movida también puede interesar a operadores que están en Paraguay, con mucha capacidad de bodega y experiencia en el sistema.

Recordamos que desde hace mucho tiempo se viene barajando la posibilidad de que Posadas forme parte de un circuito logístico de cargas con puertos de Paraguay -como la terminal pública de Encarnación, ubicada frente a la capital misionera-. Esto con bodega subiendo la importación de Paraguay, generando el surplus de vacíos que se pueden utilizar en Posadas para la exportación.

*“La licitación está abierta para todos los empresarios que puedan resolver los problemas de logística y generar esa atracción de carga que necesita nuestro puerto, que es bueno para la provincia y el país”*, añade Babiak.

### Navegación

Un elemento sustancial para la operativa del



puerto de Posadas es la situación del Alto Paraná. Es sabido de algunas limitantes para la navegación en pasos críticos en el tramo entre Confluencia hasta abajo desde la represa de Yacretá.

Destaca Babiak el apoyo del EBY que suele generar ventanillas de agua para facilitar la navegación cuando se dan bajantes extraordinarias. *“La idea es mantener una vía navegable lo más fluida y eficiente posible para que haya una navegación 24/7, en los 365 días del año. En ese sentido venimos trabajando y dialogando con los empresarios de la región”*, añade. Allí destaca el aporte de los empresarios paraguayos que forman parte del Grupo Encarnación – con puertos y flotas que operan en el Alto Paraná- con la coordinación de la COMIP, que desarrollan trabajos muy puntuales, aportando el dragado en pasos críticos, beneficiando a todos los exportadores. Babiak subraya también el compromiso del Gobierno argentino para que una vez que se haya definido la licitación de la vía troncal, avance un proyecto para el Alto Paraná, vía no incluida en la concesión, para generar una navegación más eficiente, previsible y segura.