

INFORME DE COYUNTURA DEL IERAL REGIONAL NEA

POR GERARDO ALONSO SCHWARZ, JUAN JUEVAS Y NAYLA CABAL



Resumen Ejecutivo

La apertura al comercio internacional, definida como uno de los objetivos principales del Pacto de Mayo, requiere necesariamente acuerdos comerciales, facilitación de procesos e inversiones en infraestructura logística para materializarse. Sin embargo, en el caso del NEA, este proceso enfrenta restricciones significativas, junto con oportunidades de integración que podrían transformar la competitividad de la región.

En materia de infraestructura, la primer restricción radica en la alta congestión del transporte terrestre: las Rutas Nacionales (RN) 12 y 14, corredores estratégicos de conexión con Paraguay, Brasil y el resto del país, presentan problemas de mantenimiento, elevados costos operativos y la inexistencia de autovías en gran parte de su trazado. Esta situación dificulta el incremento del uso para el transporte de mercaderías a larga distancia hacia los puertos. La congestión es evidente, ya que el tránsito medio diario anual (TMDA) en ciertos tramos supera ampliamente los 15 mil vehículos y, en otros tramos, se observaron incrementos significativos (incluso mayores al 1.000%) durante los últimos años.

En segundo lugar, el transporte fluvial en el Alto Paraná está claramente subutilizado. Esto se debe a una doble problemática: la falta de infraestructura, incluyendo dragado, balizamiento y obras portuarias, y las complejas regulaciones asociadas a la Ley de Cabotaje y a los convenios colectivos sindicales vigentes, que elevan el costo del servicio muy por encima de los valores de los países vecinos. La Ley de Cabotaje, que rige desde 1944, incluye requisitos y costos que hacen casi prohibitivo el uso del transporte fluvial, como la prohibición de utilización de buques extranjeros y las rigideces en la contratación de tripulación.

A pesar de estas restricciones, existe una enorme oportunidad de integración logística y productiva, especialmente con Brasil. Los puertos de Misiones y Corrientes (Posadas, Eldorado, Ituzaingó y Santa Ana) podrían canalizar adicionalmente cargas de exportación brasileñas, dado que la región fronteriza de Brasil también padece de cuellos de botella por congestión y distancia a sus propios puertos. El área de influencia de estos

puertos abarca 11 municipios de Rio Grande do Sul, 66 de Paraná y 65 de Santa Catarina. El puerto de Eldorado se destaca por su potencial, ya que los municipios brasileños dentro de su radio operativo exportaron aproximadamente 3.200 millones de dólares anuales en 2024, concentrados mayormente en el complejo cárnico. Esta mayor integración y las oportunidades asociadas se verán impulsadas por la ya anunciada construcción de un nuevo puente entre San Javier (Misiones) y Porto Xavier (Rio Grande do Sul).

Para materializar esta oportunidad y reducir los costos logísticos, es necesario implementar reformas que permitan avanzar con el Pacto de Mayo. Los cuatro ejes de modernización cruciales para generar competitividad logística son: la reforma de la Ley de Cabotaje, el mantenimiento de la Hidrovía en el Alto Paraná, la reforma sindical, y la facilitación de procesos de comercio exterior.

Logística en el NEA

La apertura al comercio internacional es uno de los objetivos enmarcados dentro del Pacto de Mayo firmado el año pasado entre el gobierno nacional y los gobiernos provinciales. Sin embargo, este proceso de apertura en la región del NEA se enfrenta a desafíos y oportunidades. Por este motivo, bajo un determinado escenario hipotético, el presente informe analiza el sistema logístico (tanto vial, como fluvial) de nuestra región.

Infraestructura vial

En el nordeste argentino se destacan las rutas nacionales (RN) 12 y 14 como las vías de comunicación más importantes que conectan la región central del país con las provincias del NEA, así como también con Brasil y Paraguay.

En esta ocasión se analizará específicamente la congestión de las rutas ya que, por ejemplo, en ciertos tramos, el tránsito medio diario anual (TMDA, es decir, la cantidad promedio de vehículos que transitan por día una determinada ruta en un año) supera ampliamente los 15 mil vehículos, lo cual se traduce en un mayor tiempo de transporte, así como también mayores costos y siniestralidad vial.

Comparando los últimos 18 años, y considerando los tramos más cercanos a los puertos/pasos fronterizos de la región sobre la RN 14, se observa lo siguiente:

- la zona de Dos Hermanas – Misiones (señalada con la letra “A” en el gráfico 1), que registró el mayor incremento (+1220%)¹ pasando de un promedio de 50 vehículos diarios en 2006 a un promedio de 660 vehículos diarios en 2024;
- la zona Bernardo de Irigoyen – Misiones (+129%, señalado con la letra “C” en el gráfico), pasando de un promedio de 1.020 vehículos diarios en 2006 a un promedio de 2.340 vehículos diarios en 2024;
- y la zona de Santo Tomé – Corrientes (señalado con la letra “B” en el gráfico 1, con un incremento del +80%), pasando de un promedio de 1.800 vehículos diarios en 2006 a un promedio de 3.240 vehículos diarios en 2024.

Asimismo, considerando los tramos más cercanos a los puertos/pasos fronterizos de la región sobre la RN 12 se destacan:

- la zona del acceso a Garupá/Candelaria – Misiones (letra “D” en el gráfico 1), donde creció un 97%, pasando de un promedio de 6.889

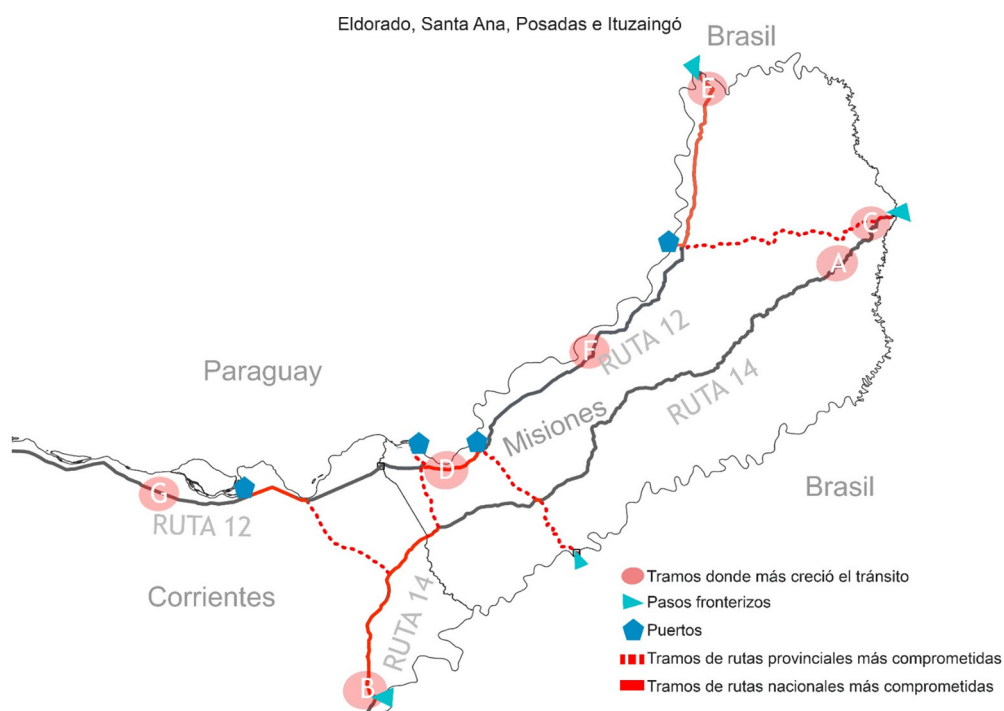
¹ En Enero del 2018 se terminó de asfaltar los 35 kilómetros que tenía pendiente esta ruta hasta llegar a Bernardo de Irigoyen, provincia de Misiones

vehículos diarios en 2006 a un promedio de 13.600 vehículos diarios en 2024

- la zona de la Residencia Oga Pora hacia Cataratas – Misiones (letra “E” en el gráfico 1), donde creció un 95%, pasando de un promedio de 3.700 vehículos diarios en 2006 a un promedio de 7.200 vehículos diarios en 2024;
- en la salida de Jardín América/entrada de Puerto Rico – Misiones (letra “F” en el gráfico 1), donde creció un 94%, pasando de un promedio de 2.880 vehículos diarios en 2006 a un promedio de 5.600 vehículos diarios en 2024;
- el acceso a Ituzaingó – Corrientes (letra “G” en el gráfico 1) donde también creció un 94%, pasando de un promedio de 1.700 vehículos diarios en 2006 a un promedio de 2.500 vehículos diarios en 2024.

Suponiendo un escenario hipotético en el que Brasil dirige cargas de exportación hacia los puertos de Posadas, Eldorado, Ituzaingó, y Santa Ana, como se puede ver en el gráfico 1, gran parte de las RN 12 y 14 (señaladas en una línea continua roja), como así también algunos tramos de varias rutas provinciales (RP) de Misiones y Corrientes (señaladas con una línea punteada roja), se encuentran muy congestionados, lo que hace muy complejo pensar en incrementar el uso de estas rutas para el transporte de mercaderías de larga distancia hacia los puertos de Rosario, Zárate o Buenos Aires. Zárate o Buenos Aires.

Gráfico 1: Congestión vial en las principales rutas nacionales y provinciales bajo un escenario hipotético de cargas brasileras dirigidas hacia los puertos de Posadas, Eldorado, Ituzaingó, y Santa Ana.



Fuente: IERAL-NEA Según datos de Vialidad Nacional

Sumado a la congestión de las rutas, otro problema para el potencial transporte de mercaderías desde Brasil a través de nuestra región es el sistema ferroviario, ya que actualmente no se encuentra en funcionamiento (y con un muy alto deterioro de la infraestructura básica compuesta por rieles, durmientes y balasto) por lo que, si bien este medio podría ser una excelente alternativa, su deficiencia no solo se traduce en un incremento del costo logístico sino que también reduce la competitividad de la economía regional.

Sin embargo, podríamos pensar en una tercera alternativa para el hipotético escenario analizado: el transporte fluvial. Dado que también presenta fuertes restricciones, en la siguiente sección se analizará detalladamente.

Infraestructura fluvial

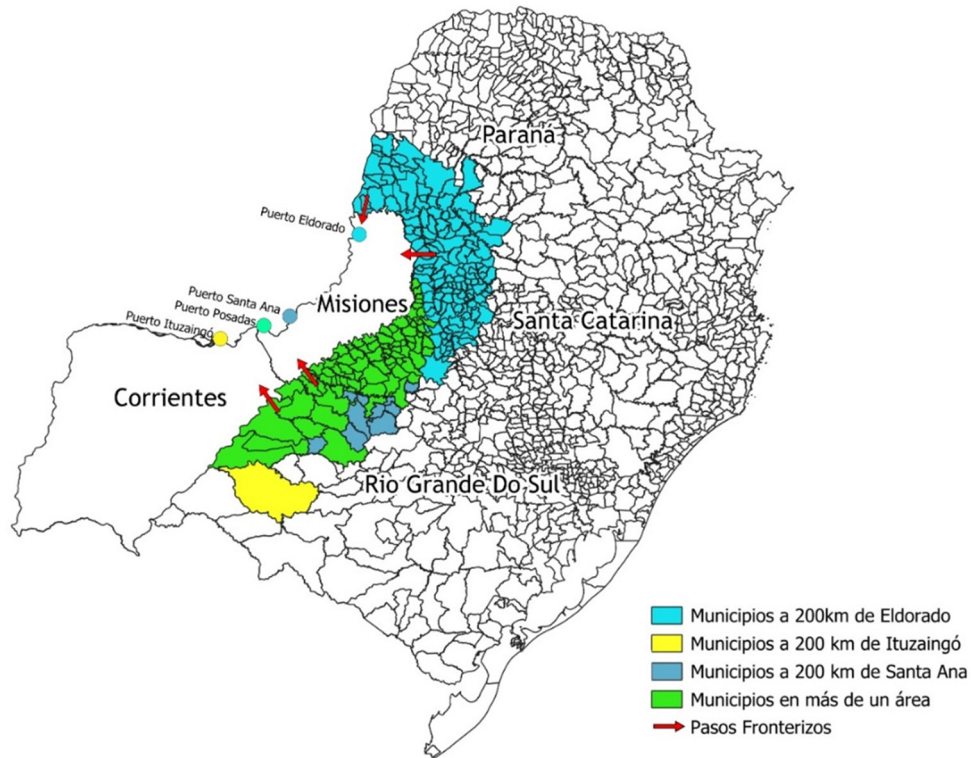
El transporte fluvial en la región del Alto Paraná (aguas arriba de la confluencia con el río Paraguay) claramente está subutilizado por nuestro país debido a la falta de infraestructura (obras portuarias, dragado y balizamiento), a las complejas regulaciones relacionadas con la ley de cabotaje, y a los convenios colectivos sindicales vigentes que encarecen el servicio muy por encima de los valores vigentes en países vecinos.

De hecho, actualmente sólo el puerto de Posadas se encuentra operativo en la región transportando aproximadamente 120 contenedores mensuales mediante un “waiver” o permiso precario que habilita el uso de buques de bandera extranjera para transportar carga nacional, el cual debe ser renovado periódicamente (mientras Paraguay, con un marco regulatorio mucho más flexible, en igual trayecto del río, tiene en operación nueve puertos, mayormente orientados al transporte de soja).

Todo esto nos invita a reflexionar sobre los objetivos propuestos en el Pacto de Mayo, las posibilidades de integración productiva y logística (especialmente con Brasil), y las restricciones al uso de los puertos argentinos en este tramo del río Paraná.

Para analizar el beneficio potencial de la apertura al comercio internacional en el NEA, consideramos los municipios brasileños ubicados a 200 km, o menos, de los puertos de Posadas, Eldorado, Ituzaingó, y Santa Ana (es decir, sus áreas de influencia). Como se puede ver en el gráfico 2, nos encontramos con una región de frontera compuesta por 11 municipios de Rio Grande do Sul, 66 municipios de Paraná, y 65 municipios de Santa Catarina.

Gráfico 2: Municipios del Sur de Brasil dentro del radio operativo de los puertos de Posadas, Eldorado, Ituzaiingó, y Santa Ana.



Fuente: IERAL – NEA.

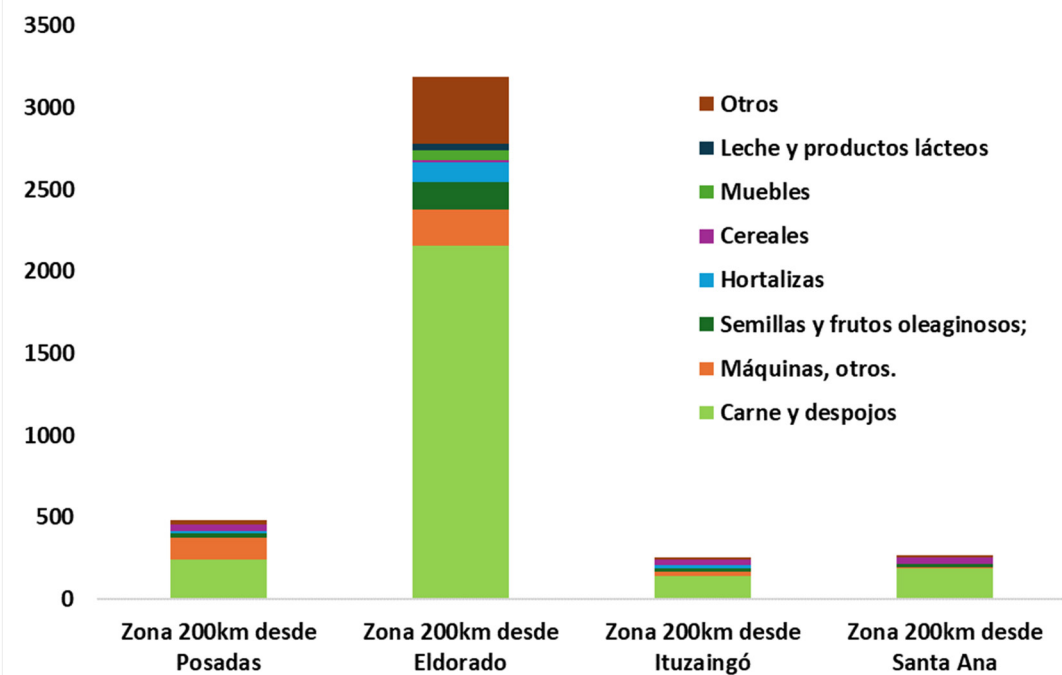
Los municipios ubicados al sur de la zona de la frontera analizada exportan, principalmente, cargamentos de soja y productos derivados de la carne; y, los municipios ubicados al norte, exportan principalmente carne, productos alimenticios y maquinaria. Este perfil productivo y exportador permite pensar en la oportunidad de canalizar dichas cargas por los puertos de Misiones y Corrientes, ya que la región brasileña en cuestión también se encuentra con cuellos de botella asociados a la congestión existente en los puertos utilizados, y a la distancia hasta los mismos.

Para analizar el potencial de los cuatro puertos de la región del NEA, observamos la estructura de las cargas de exportación de los municipios brasileños en sus áreas de influencia (ver gráfico 3), donde se observa una clara concentración en el complejo cárnico. El puerto que más se destaca es el de Eldorado ya que los municipios dentro de su radio operativo exportaron durante el año 2024 un monto de aproximadamente 3.200 millones de dólares al año, seguido por el puerto de Posadas con un poco más de 480 millones de dólares, y finalmente, con un monto promedio de 260 millones de dólares al año, los puertos de Santa Ana e Ituzaiingó.

Dentro de sus áreas de influencia tenemos, por ejemplo, el municipio de Cascavel, que exporta anualmente 465 millones de dólares (principalmente carne de ave y porcina, además de soja); el municipio de

Matelandia, con 330 millones de dólares al año (principalmente carne de ave); y Foz do Iguassu, que exporta 265 millones de dólares anuales (los productos más importantes son Hortalizas, Placas de Cerámica, Partes de Automóviles, Vajilla y Papel). En comparación, durante el año analizado la Provincia de Misiones exportó un total de 444 millones de dólares, y la Provincia de Corrientes 261 millones de dólares.

Gráfico 3: Cargas de exportación de los municipios brasileños en áreas de influencia de los puertos de Posadas, Santa Ana, Eldorado e Ituzaingó, por rubros, en millones de USD FOB. Año 2024.



Fuente: IERAL - NEA según datos de COMEX STAT – Brasil.

Por las características de las cargas antes señaladas y las de los puertos argentinos cercanos que existen, las cargas de proyectos especiales y contenedores podrán ser transportadas por los puertos de Posadas (multimodal), Eldorado (en caso de recibir las inversiones necesarias) e Ituzaingó (puerto multimodal recientemente inaugurado pero que aún no tiene un operador asignado), mientras que las cargas a granel (principalmente exportaciones de soja e importaciones de fertilizantes) podrían ser transportadas por el puerto de Santa Ana (donde parte de las inversiones en infraestructura ya se realizaron).

Esta mayor integración logística se ve potenciada por el anuncio realizado en Brasil, (como se mencionó al inicio de este artículo). No obstante, aquí nos encontramos nuevamente con las **reformas necesarias para avanzar con el Pacto de Mayo**, entre las cuales encontramos especialmente cuatro ejes de modernización que podrán impactar en la reducción de costos y generación de competitividad logística regional, a saber:

1. **La Ley de Cabotaje, habilitando reglas más flexibles que permitan incorporar flota competitiva y reducir costos operativos;**
2. **Mantenimiento de la Hidrovía en el Alto Paraná, garantizando dragado, balizamiento y condiciones previsibles para la navegación.;**
3. **Reforma sindical, orientada a modernizar convenios y mejorar la productividad en los servicios logísticos;**
4. **Facilitación de procesos de comercio exterior, reduciendo trámites, tiempos y costos administrativos asociados a la operatoria exportadora e importadora.**

Tal vez el punto inicial sea la reforma de la ley de cabotaje que rige desde 1944, ya que el marco regulatorio actual incluye costos y requisitos que hacen casi prohibitivo utilizar el transporte fluvial, como ser la prohibición de uso de buques extranjeros, la complejidad para inscribir buques de bandera nacional, restricciones al uso de talleres nacionales y las rigideces para la contratación de tripulación.

Revitalizar el transporte fluvial y la integración con la zona fronteriza de Brasil representa una enorme posibilidad para incrementar los volúmenes de cargas en puertos regionales, crecimiento de exportaciones y la provisión de servicios de logística para otros países (lo cual impactará en la reducción de costos de transporte internacional y de cabotaje por cuestiones de escala, incluso para los productores locales), pero estas oportunidades sólo podrán ser aprovechadas si el marco jurídico facilita las inversiones en infraestructura y disminuye los costos asociados al transporte fluvial.

Anexo estadístico

Anexo 1: Evolución ANUAL (mes contra mes) de los indicadores económicos de la región NEA.

		nov-24	dic-24	ene-25	feb-25	mar-25	abr-25	may-25	jun-25	jul-25	ago-25	sep-25	oct-25	nov-25
ACTIVIDAD	Argentina - EMAE	5,4%	5,9%	5,8%	6,5%	5,5%	8,0%	6,7%	5,5%	3,1%	3,4%	4,0%		
	Brasil Zona Sur - IBCSUL	6,4%	4,6%	5,2%	3,5%	5,4%	2,1%	6,5%	2,8%	2,0%	3,8%	2,3%		
	Paraguay - IMAEP	6,6%	-0,2%	7,7%	6,1%	2,8%	6,5%	8,0%	3,8%	5,9%	6,0%	6,0%		
Índice de Actividad - IERAL NEA	Chaco	-7,3%	-2,1%	-4,3%	-2,3%	-3,4%	0,0%	-3,3%	-2,2%	-3,3%	-4,4%			
	Corrientes	-6,8%	-4,9%	3,1%	4,2%	6,4%	5,4%	6,5%	3,3%	3,2%	3,2%			
	Misiones	-9,1%	-7,3%	-2,9%	-2,0%	-1,0%	-1,9%	0,0%	-1,9%	-1,0%	-1,9%			
PRODUCCIÓN INDUSTRIAL	Yerba Mate, Té y café.	12,9%	16,0%	-9,4%	9,9%	-3,8%	4,0%	5,6%	11,8%	2,0%	-23,2%	-17,0%	-1,7%	
	Productos de Tabaco	-10,9%	-9,4%	11,4%	21,4%	-3,8%	25,7%	4,5%	31,2%	2,8%	-9,1%	0,1%	-12,3%	
	Hilados de Algodón	-12,4%	-1,7%	-14,4%	-9,0%	7,0%	10,9%	21,6%	17,5%	-12,2%	-14,7%	-30,0%	-35,8%	
	Madera, papel, edic. e impr.	-7,4%	-0,4%	1,0%	0,9%	3,3%	5,1%	13,6%	14,5%	6,8%	-0,3%	3,0%	-3,5%	
	Muebles y colchones	9,5%	53,8%	47,5%	59,0%	65,4%	58,7%	59,4%	58,2%	25,0%	1,9%	8,2%	1,8%	
PATENTAMIENTO DE MOTOS OKM	Total País	24,5%	51,2%	76,8%	33,0%	76,7%	37,8%	35,4%	44,2%	34,4%	-0,5%	45,4%	36,1%	3,0%
	Chaco	62,9%	74,0%	77,4%	68,5%	67,1%	35,3%	46,9%	38,1%	48,3%	-0,5%	43,4%	34,5%	-7,5%
	Corrientes	25,7%	84,8%	99,0%	39,0%	87,5%	39,1%	48,0%	42,8%	26,2%	-5,2%	34,9%	20,2%	41,0%
	Formosa	-31,5%	10,9%	16,9%	7,2%	32,9%	12,4%	25,1%	58,3%	20,1%	11,3%	19,4%	21,2%	48,6%
	Misiones	59,6%	104,2%	94,2%	38,3%	115,5%	35,6%	21,9%	22,2%	1,9%	-17,4%	6,5%	-4,0%	7,3%
COMBUSTIBLES	CONSUMO DE GASOIL	Chaco	-15,3%	7,2%	-5,1%	14,9%	3,7%	10,9%	-9,0%	1,5%	3,3%	-2,0%	8,9%	-5,2%
		Corrientes	-12,3%	-5,2%	4,5%	7,2%	15,2%	8,0%	7,0%	-8,9%	-7,5%	-6,9%	-9,7%	-12,0%
		Formosa	-38,2%	-17,8%	-9,3%	13,5%	22,5%	47,1%	15,7%	6,6%	8,1%	9,1%	11,2%	3,4%
		Misiones	-19,1%	-15,9%	-8,6%	-6,1%	5,5%	0,3%	2,8%	-8,9%	5,1%	-4,7%	5,5%	-9,1%
CONSTRUCCIÓN	TOTAL DE ASALARIADOS REGISTRADOS	Chaco	-26,4%	-13,6%	11,7%	18,3%	22,4%	27,5%	16,4%	15,6%	19,4%	13,9%		
		Corrientes	-25,7%	-7,8%	10,2%	27,1%	29,9%	33,2%	38,0%	39,6%	38,6%	28,7%		
		Formosa	-41,2%	-27,4%	3,9%	14,3%	20,7%	32,2%	45,5%	52,8%	52,3%	52,6%		
		Misiones	-29,1%	-21,4%	-12,5%	-7,7%	-4,1%	-6,2%	-5,0%	-2,8%	-6,2%	-8,8%		
EMPLEO PRIVADO REGISTRADO	Chaco	-5,3%	-4,0%	-2,5%	-1,7%	-0,4%	-0,3%	-1,9%	-2,1%	-0,9%	-1,8%			
	Corrientes	-1,5%	0,3%	1,5%	2,7%	2,4%	2,2%	2,7%	2,7%	1,8%	1,0%			
	Formosa	-10,4%	-6,6%	-3,1%	-1,6%	1,0%	2,1%	3,6%	5,7%	4,6%	3,9%			
	Misiones	-4,6%	-4,1%	-3,2%	-3,3%	-4,0%	-2,7%	-1,5%	-1,1%	-1,0%	-1,3%			
	Total Nea	-4,4%	-3,1%	-1,7%	-1,0%	-0,8%	-0,3%	-0,1%	0,2%	0,2%	-0,4%			
EXPORTACIONES	Té	96,6%	37,9%	-40,7%	1,0%	-43,4%	-13,3%	-16,5%	-8,6%	35,8%	-1,6%	-26,4%	-14,9%	
	Yerba Mate	25,8%	32,6%	-31,4%	25,6%	-37,4%	-20,3%	107,1%	2,9%	64,7%	-7,0%	32,3%	83,5%	
	Arroz	49,6%	5,7%	126,3%	321,8%	29,3%	36,0%	34,0%	32,3%	-59,1%	166,0%	-37,2%	80,2%	
	Naranjas	195,3%	99,8%	54,0%	86,4%	197,7%	252,8%	576,0%	167,5%	20,5%	110,7%	-11,3%	4,4%	
	Algodón	-0,5%	25,5%	-43,9%	29,4%	-62,4%	-66,2%	-62,1%	-64,7%	-68,8%	-14,4%	-27,8%	-2,1%	
	Madera Aserrada	67,8%	64,8%	85,0%	40,2%	3,2%	47,0%	30,4%	73,0%	-5,4%	61,4%	54,6%	8,9%	
	Madera Perfilada	13,8%	-1,4%	7,7%	7,9%	-18,2%	13,1%	-37,3%	-9,6%	-21,7%	-10,9%	-25,6%	-23,8%	

Anexo 2: Evolución MENSUAL (mes contra mes) de los indicadores económicos de la región NEA.

		nov-24	dic-24	ene-25	feb-25	mar-25	abr-25	may-25	jun-25	jul-25	ago-25	sep-25	oct-25	nov-25
ACTIVIDAD	Argentina - EMAE	1,1%	1,1%	0,1%	0,7%	-1,7%	1,1%	-0,1%	-0,4%	0,1%	0,7%	0,5%		
	Brasil Zona Sur - IBCSUL	-0,5%	-0,2%	1,5%	-1,6%	1,2%	-1,3%	2,4%	0,1%	-0,1%	0,1%	-0,1%		
	Paraguay - IMAEP	1,1%	-3,7%	8,2%	-1,1%	-1,4%	2,0%	1,9%	-2,3%	0,7%	0,2%	0,2%		
Índice de Actividad - IERAL NEA	Chaco	-1,1%	4,5%	-5,4%	-2,3%	0,0%	0,0%	1,2%	1,1%	0,0%	-1,1%			
	Corrientes	1,1%	1,0%	3,1%	-1,0%	1,0%	-3,0%	1,0%	-3,1%	3,2%	-1,0%			
	Misiones	-1,0%	1,0%	-2,0%	-1,0%	3,1%	0,0%	3,0%	-1,9%	2,0%	-1,0%			
PRODUCCIÓN INDUSTRIAL	Yerba Mate, Té y café.	-2,6%	-3,7%	-7,5%	31,5%	10,9%	2,9%	-2,1%	-7,0%	0,4%	-28,1%	1,7%	13,0%	
	Productos de Tabaco	-9,0%	-12,3%	138,8%	36,3%	-19,4%	-23,9%	-27,8%	-22,8%	7,9%	-0,9%	3,4%	-10,5%	
	Hilados de Algodón	-2,9%	-22,4%	-38,2%	82,1%	4,7%	-3,3%	15,8%	-12,2%	-9,8%	4,5%	-17,8%	-5,1%	
	Madera, papel, edic. e impr.	-7,2%	-11,2%	9,6%	-3,5%	0,7%	2,7%	4,9%	-9,2%	4,9%	0,7%	5,0%	1,3%	
	Muebles y colchones	2,6%	-13,6%	-8,5%	6,4%	20,6%	0,2%	11,8%	-7,1%	10,0%	-12,0%	4,7%	-7,4%	
PATENTAMIENTO DE MOTOS OKM	Total País	8,8%	-0,8%	18,8%	-30,6%	24,0%	4,0%	0,0%	-10,5%	14,0%	0,5%	8,3%	6,8%	-17,7%
	Chaco	40,1%	-6,9%	1,0%	-29,9%	12,3%	15,4%	11,4%	-16,8%	21,5%	-13,0%	14,4%	0,4%	-3,6%
	Corrientes	-9,4%	12,7%	10,8%	-26,6%	25,2%	8,0%	4,2%	-15,6%	4,3%	2,5%	11,6%	1,9%	6,4%
	Formosa	-19,4%	11,8%	19,3%	-17,4%	-3,2%	24,5%	14,3%	-9,8%	13,1%	3,6%	-1,7%	-4,7%	-1,1%
	Misiones	-10,6%	9,0%	9,2%	-27,3%	46,5%	4,0%	-11,6%	-16,6%	3,0%	-2,4%	5,1%	4,6%	-0,1%
COMBUSTIBLES	CONSUMO DE GASOIL	Chaco	-11,0%	5,0%	-1,5%	-8,1%	-8,7%	5,8%	6,5%	13,5%	4,8%	-6,3%	-8,4%	6,8%
		Corrientes	-2,6%	-8,1%	12,1%	-3,8%	2,8%	-12,7%	0,7%	-12,9%	19,7%	-0,7%	-8,0%	6,0%
		Formosa	-7,1%	-3,7%	6,9%	3,4%	6,2%	-1,9%	-8,6%	3,1%	8,5%	1,0%	1,0%	-3,6%
		Misiones	-3,8%	-6,0%	-1,7%	-4,3%	10,6%	-8,4%	6,3%	-9,3%	19,0%	-3,4%	-2,8%	-2,2%
CONSTRUCCIÓN	TOTAL DE ASALARIADOS REGISTRADOS	Chaco	2,2%	-6,1%	2,7%	4,9%	2,5%	-1,0%	-4,5%	-1,6%	4,1%	-1,8%		
		Corrientes	2,6%	4,3%	-2,2%	8,9%	2,0%	1,8%	0,9%	0,7%	2,3%	-2,8%		
		Formosa	6,9%	-0,6%	-3,8%	10,6%	6,7%	3,6%	4,7%	3,9%	2,6%	3,0%		
		Misiones	-11,9%	-6,4%	-7,5%	6,4%	2,5%	1,7%	2,4%	-5,0%	-2,5%	-2,7%		
EMPLEO PRIVADO REGISTRADO	Chaco	0,1%	0,0%	-0,9%	0,2%	0,8%	-0,3%	-0,2%	-0,5%	-0,7%	-1,0%			
	Corrientes	0,0%	0,4%	-0,6%	0,8%	0,3%	-0,1%	-0,4%	-0,7%	-0,1%	0,4%			
	Formosa	0,4%	0,0%	-1,3%	0,6%	2,1%	-0,2%	1,0%	0,6%	-1,1%	-0,1%			
	Misiones	-0,6%	-0,3%	-0,6%	-0,1%	2,2%	4,0%	1,6%	0,0%	-0,2%	-1,4%			
	Total Nea	-0,1%	0,0%	-0,8%	0,3%	1,2%	1,3%	0,5%	-0,3%	-0,4%	-0,7%			
EXPORTACIONES	Té	9,8%	3,9%	-46,8%	90,4%	-6,3%	-10,8%	-5,5%	-5,9%	41,5%	-41,7%	12,1%	7,2%	
	Yerba Mate	-15,3%	7,4%	-37,7%	84,9%	-33,0%	-17,6%	64,5%	5,0%	12,2%	-33,9%	41,1%	75,5%	
	Arroz	1,0%	-34,0%	60,4%	92,7%	13,1%	-40,5%	30,6%	8,2%	-53,0%	140,4%	-57,1%	89,3%	
	Naranjas	-20,0%	-67,8%	-51,5%	15,4%	34,8%	-34,5%	384,5%	269,9%	245,8%	-25,4%	-70,9%	-39,1%	
	Algodón	-17,0%	-41,0%	-52,2%	107,8%	-26,2%	-9,8%	-18,6%	60,9%	-7,5%	103,8%	10,8%	10,6%	
	Madera Aserrada	-11,1%	-2,8%	-5,7%	-6,8%	9,7%	22,6%	-17,0%	17,7%	-8,9%	14,5%	21,0%	-13,5%	
Madera Perfilada	-6,8%	-5,9%	1,5%	-13,8%	21,7%	-2,3%	-22,1%	43,3%	-15,4%	-1,3%	20,0%	-25,3%		

Siempre en comparación con el mes inmediato anterior:

Clasificación	
mayor caída	
entre -0,6 y la mayor caída	
entre -0,5 y 0,5	
entre 0,6 y el mayor crecim	
mayor crecimiento	

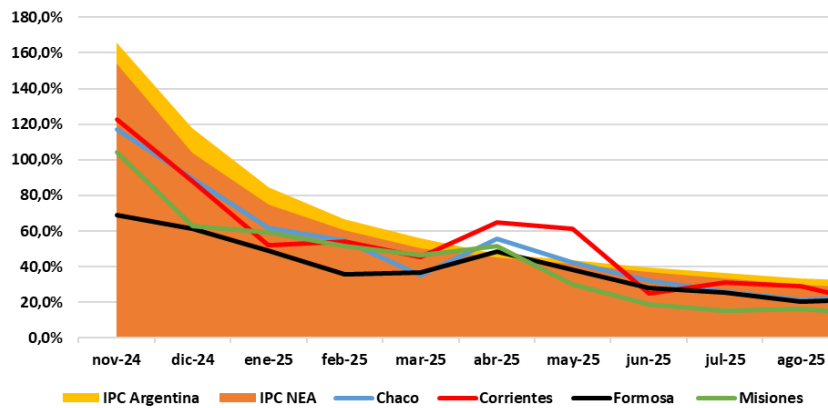
El color rojo indica el mes con la mayor caída; el color anaranjado indica los meses donde se registró un valor negativo entre -0,6 y la mayor caída; el color amarillo indica los meses donde se registró un valor entre -0,5 y 0,5; el color verde claro indica los meses donde se registró un valor positivo entre 0,6 y el mayor crecimiento; y el color verde oscuro indica el mes donde se registró el mayor crecimiento.

Siempre en comparación con el mes inmediato anterior:

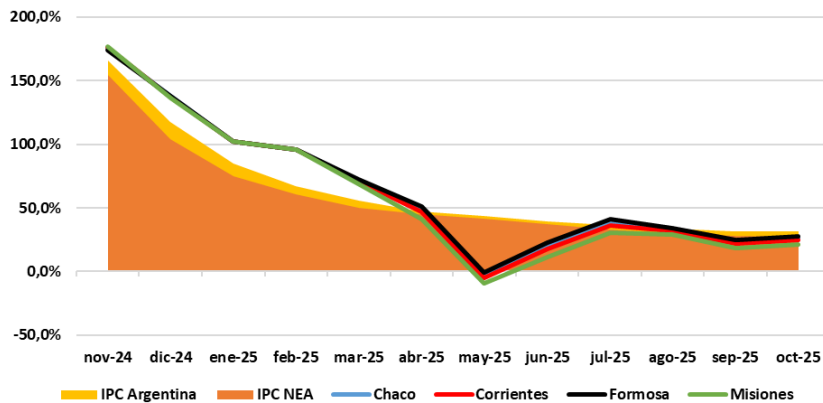
Clasificación	
mayor caída	■
entre -0,6 y la mayor caída	■
entre -0,5 y 0,5	■
entre 0,6 y el mayor crecim	■
mayor crecimiento	■

El color rojo indica el mes con la mayor caída; el color anaranjado indica los meses donde se registró un valor negativo entre -0,6 y la mayor caída; el color amarillo indica los meses donde se registró un valor entre -0,5 y 0,5; el color verde claro indica los meses donde se registró un valor positivo entre 0,6 y el mayor crecimiento; y el color verde oscuro indica el mes donde se registró el mayor crecimiento.

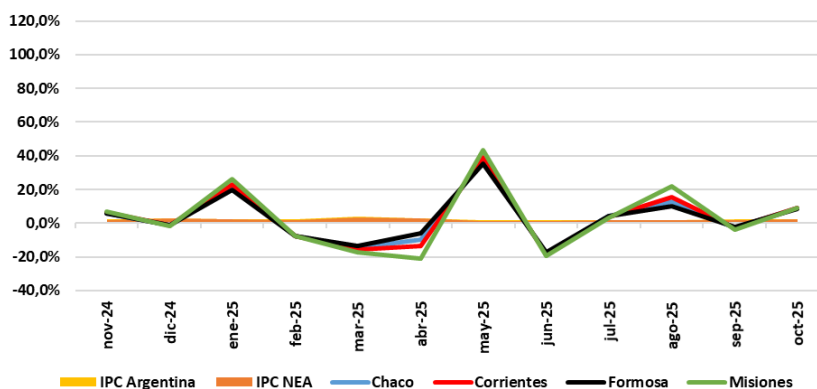
Evolución ANUAL de la Inflación y las Ventas en Supermercados (mes contra mes)



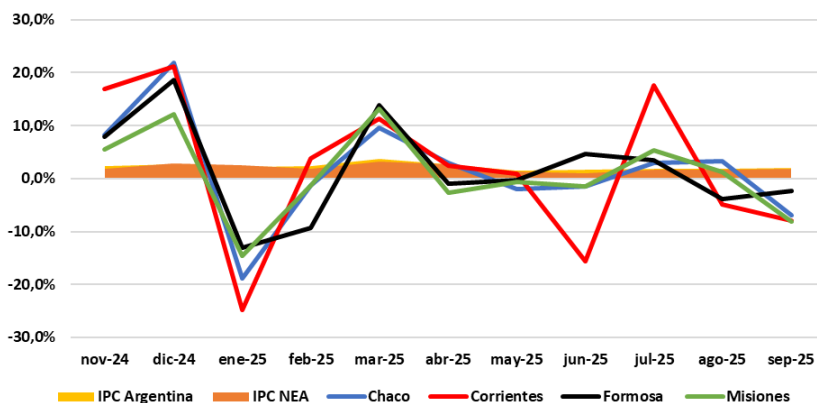
Evolución ANUAL de la Inflación y la Coparticipación en la región NEA (mes contra mes)



Evolución MENSUAL de la Inflación y la Coparticipación en la región NEA (mes contra mes)



Evolución MENSUAL de la Inflación y las Ventas en Supermercados (mes contra mes)



Esta publicación es propiedad del Instituto de Estudios sobre la Realidad Argentina y Latinoamericana (IERAL). Dirección Osvaldo Giordano. Dirección Nacional del Derecho de Autor Ley N° 11723 - N° 2328, Registro de Propiedad Intelectual 45241117. ISSN N° 1667-4790 (correo electrónico). Se autoriza la reproducción total o parcial citando la fuente. Sede Buenos Aires y domicilio legal: Viamonte 610, 5º piso B (C1053ABN) Buenos Aires, Argentina. Tel.: (54-11) 4393-0375. Sede Córdoba: Campillo 394 (5001) Córdoba, Argentina. Tel.: (54-351) 472-6525/6523. E-mail: info@ieral.org ieralcordoba@ieral.org.