

Nuevos enlaces viales para el Nodo Logístico Santa Fe

Fecha: septiembre de 2023

✉ ces@bolcomsf.com.ar

🌐 ces.bcsf.com.ar

🌐 www.bcsf.com.ar

📘 /BCSFOficial

📷 @bcsfoficial

🐦 @BCSFOficial

📌 Bolsa de Comercio de Santa Fe

INTRODUCCIÓN

La infraestructura desempeña un papel fundamental en el desarrollo de las ciudades y regiones, moldeando su crecimiento y conectividad. En este contexto, las obras viales son esenciales para mejorar la accesibilidad, impulsar la economía y elevar la calidad de vida de los habitantes.

En el presente reporte, se reúne información sobre algunas de las principales obras viales previstas para el área metropolitana con centro en la ciudad de Santa Fe, destacando los antecedentes y proyectos clave que prometen fortalecer los lazos entre esta urbe y sus localidades vecinas de Paraná, y Santo Tomé.

ENLACE VIAL SANTA FE - PARANÁ:

Figura 1 | Proyecciones sobre el Nodo Logístico Santa Fe - Paraná.



Fuente: Bolsa de Comercio de Santa Fe.

I. Importancia:

Existen diversas razones que evidencian la necesidad de la construcción de un nuevo enlace vial que conecte las provincias de Entre Ríos y Santa Fe, a la altura de sus ciudades capitales. Entre ellas se mencionarán las más importantes:

Una primera razón se vincula con el relativo aislamiento de la región mesopotámica¹ del país con respecto al resto del territorio nacional. En efecto, fundamentalmente por la existencia del río Paraná bordeando su límite occidental, las conexiones entre la República Argentina con las provincias de Entre Ríos,

¹ La Región Mesopotámica posee una superficie de 196.781 km², en la cual viven alrededor de 3 millones de habitantes, lo que representa un 8% de la población argentina total.

Corrientes y –por extensión– Misiones, se realiza a partir de sólo tres conexiones viales: a) el Puente Complejo Unión Nacional, entre Zárate (noreste de Buenos Aires) y Brazo Largo (sur de Entre Ríos); b) el Puente Nuestra Señora del Rosario entre las ciudades de Rosario y Victoria; y c) el Puente General Manuel Belgrano, que une las provincias de Chaco y Corrientes.

Aunque si bien es cierto que actualmente existe un enlace más, ubicado entre las ciudades cabeceras de Santa Fe y Entre Ríos, a saber, el Túnel Subfluvial Raúl Uranga-Carlos Sylvestre Begnis, es también cierto que el mismo presenta limitaciones en cuanto a las características de los vehículos que pueden transitarlo –por ejemplo: el ancho máximo de los vehículos que lo atraviesen no debe ser mayor de 2,65m, al tiempo que permitiendo una altura máxima de 4,27m; se prohíbe el paso de aquellos que transporten cualquier tipo de material explosivo e inflamable, ácidos y sustancias que produzcan gases tóxicos; etc.–. De aquí –y otras cuestiones– la necesidad de generar una nueva traza que consolide el territorio nacional y permita el transporte fluido de personas y productos, desde el centro de esta zona mesopotámica hacia el resto del país.

Asimismo, se debe considerar que el Nodo logístico Santa Fe se encuentra en el corazón de la Hidrovía Paraná-Paraguay –HPP–, siendo un lugar de articulación de cargas con los 16 puertos que se encuentran hacia al norte de esta vía navegable. Adicionalmente, el área metropolitana –compuesta por el Gran Santa Fe y el Gran Paraná– posee una ubicación estratégica en el Corredor Bioceánico Central –CBC–, cuestión en la que ya se ha profundizado en [trabajados realizados](#) por el Centro de Estudios y Servicios.

Es así que esta zona se vuelve un punto clave para potenciar la exportación trasatlántica, y en general con los países de la región, propiciando el desarrollo al interior de la misma.

Quizás, esta razón sea también el puntapié para impulsar la construcción de la Nueva Terminal Multipropósitos del lado santafesino, a orillas del río Paraná, sobre la Hidrovía. Evitando el ingreso de barcazas por el canal de acceso hasta el actual puerto santafesino y facilitando la salida de mercadería entrerriana.

II. Antecedentes:

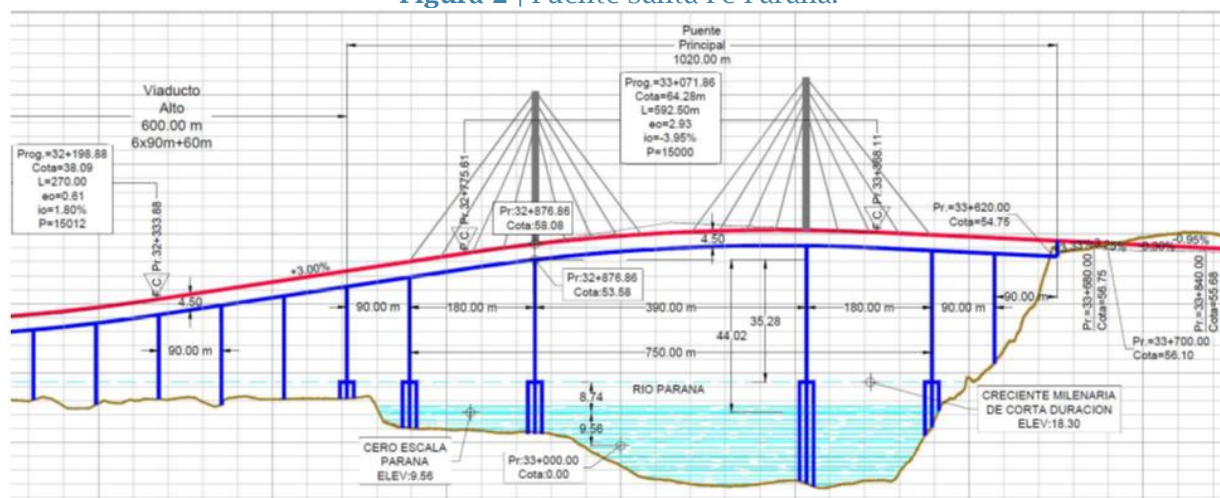
- a. Año 1999: Firma del acta de intención para la construcción de un nuevo enlace vial entre las provincias de Entre Ríos y Santa Fe.
- b. Año 2013: Impulso de las obras por parte de Nación. Visita de la presidenta Cristina Fernández a la ciudad de Santa Fe.
- c. Año 2015: Elección de la traza del Nuevo Enlace Vial. La consultora ATEC contratada por Vialidad Nacional estudió siete rutas posibles resultando elegida la N°3 (con cabecera en Toma Vieja -Paraná finalizando en la Av. Circunvalación Oeste, en su punto sur, en la ciudad de Santa Fe).
- d. Año 2017: Apertura de licitación con el modelo de Participación Público Privada.
- e. Año 2018: Suspensión de licitación y postergación del proyecto.

f. Años 2019 a 2022: Inclusión de la obra en los presupuestos nacionales.

g. Año 2023: Inclusión de la obra en el presupuesto nacional por un monto de USD 900 millones, con un plazo de amortización de tres años.

III. El proyecto:

Figura 2 | Puente Santa Fe-Paraná.



Fuente: Ministerio de Transporte de la Nación (2022).

La traza propuesta para este nuevo enlace vial comienza en “Toma Vieja” en la ciudad de Paraná. De allí se ha proyectado la construcción de: a) un puente sobre el Río Paraná -al norte del Túnel Subfluvial-; b) unos 9 kilómetros de pavimento para conectarlo con la RN 168 -tanto del lado entrerriano como santafesino-; y c) una calzada que conecte esta Ruta Nacional, luego del puente que cruza el Río Colastiné, con el sur de la circunvalación de la ciudad de Santa Fe -se incluye un puente sobre el canal de acceso y uno sobre el canal de distribución-.

Figura 3 | Proyección de puentes basculantes móviles.



Fuente: Bolsa de Comercio de Santa Fe (2017)

De construirse esta nueva conexión, se evitaría la zona más conflictiva de la ciudad de Santa Fe, ubicada en la RN 168, en rigor, desde la zona de La Guardia hasta el ingreso a la Circunvalación en la zona sur de la capital.

Además, se aprovecharía infraestructura ya dispuesta -tramo de unos 10 km desde el Peaje Túnel subfluvial Raúl Uranga-Carlos Sylvestre Begnis ubicado en la RN 168 hasta cruzar el puente del Río Colastiné-, al tiempo que alentaría esfuerzos para concretar la proyección de la Nueva Terminal Multipropósitos, a orillas del Río Paraná, la cual concentraría las cargas del área metropolitana para su distribución hacia el norte y sur del país -utilizando la HPP- y también, hacia el este y oeste -CBC- propiciando las exportaciones y abaratando sus costos.

Tal es así que se ha proyectado la conexión entre el Circunvalar Ferroviario, la Terminal Multipropósitos y el Enlace Vial entre Santa Fe-Entre Ríos, buscando ofrecer la opción más eficiente para el transporte multimodal de cargas en miras del desarrollo económico y turístico de la región.

ENLACE VIAL SANTA FE-SANTO TOMÉ:

I. Importancia:

El Puente Carretero, que forma parte de la RN 11, es el viaducto que conecta a las localidades de Santa Fe y Santo Tomé, pero no sólo une dos ciudades, sino que forma parte de la traza del gran Corredor Bioceánico Central, que vincula las costas del pacífico con las del atlántico.

Aquí se evidencia la necesidad de un nuevo enlace entre ambas urbes, no correspondiendo sólo a cuestiones sociales y económicas, sino de seguridad. En efecto, por este armazón pasan aproximadamente 40.000 vehículos por día, habiéndose diseñado y puesto en funcionamiento para resistir a 2.000 vehículos diarios.

II. Antecedentes:

a. Año 1939: Habilitación del Puente Carretero. El mismo tuvo un tiempo de construcción de 2 años.

b. Año 2008: Diseño de 8 trazas posibles para el nuevo enlace vial entre las ciudades de Santa Fe-Santo Tomé. Elección Alternativa N°7, ubicada al sur del actual viaducto, sobre el valle del Río Salado, uniendo la circunvalación de Santa Fe con la Costanera Sur en Santo Tomé, con una longitud de 2.300 metros entre cabeceras y dos carriles en cada sentido.

c. Año 2011: Se define pasar a la Alternativa N°3 y realización de Audiencia Pública. Trazo N°3: ubicada al norte del Puente Carretero, más precisamente a la altura de la calle Mendoza en Santa Fe y del barrio Costa Azul en Santo Tomé. Este diseño, prevé obras complementarias como, por ejemplo, un desagüe a la altura de calle Alfonso Durán en el lado santafesino y la construcción de una circunvalación en la localidad vecina.

- d. Año 2015: Aprobación del proyecto ejecutivo por Vialidad Nacional.
- e. Año 2022: Inclusión del proyecto en el presupuesto nacional.
- f. Año 2023: Desnivelación del Puente Carretero. En el mes de junio, el actual enlace sufrió daños en las juntas *Thormack*, por ello se efectuó un estudio de la situación para determinar las obras necesarias a realizar. En este informe, la Dirección Nacional de Vialidad (DNV), afirmó que el puente se mantiene estable, no habiéndose modificado la situación de las últimas mediciones ni ha presentado nuevas deformaciones. Aun así, la DNV, le encargó a la provincia y los municipios, que refuercen los controles del tránsito pesado.
- g. Año 2023: Confección de nueva traza por no contemplarse en los planos anteriores aspectos vinculados al medio ambiente. Se estima la inclusión de esta obra -nuevamente- en el presupuesto del próximo año.

Figura 4 | Alternativas Enlace Vial Santa Fe – Santo Tomé.

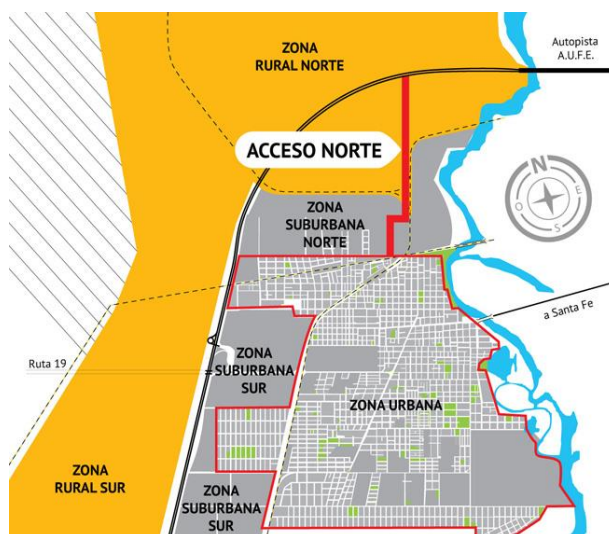


Fuente: Vialidad Nacional.

III. El proyecto actual:

La traza de este nuevo enlace vial comenzaría desde la ciudad de Santa Fe, tomando la calle Alfonso Durán para salir y calle Mendoza para ingresar con rumbo a Santo Tomé. De esta manera, se cruzaría el Río Salado por un puente con cuatro carriles (dos en cada sentido), llegando al otro lado por Costa Azul, ingresando a la ciudad por su acceso norte -el cual se encuentra en remodelación y la conecta con la Autopista 001-.

Figura 5 | Acceso Norte – Santo Tomé.



Fuente: Municipalidad de Santo Tomé.

Desde el Acceso Norte, se llega a la RN 19 por medio de la calle Malvinas Argentinas, la cual sería transformada en Av. Circunvalación. Asimismo, continuando por esta última vía, también se accede a la RN 11, que permite llegar al Aeropuerto de Sauce Viejo. Cabe mencionar que, del lado de Santa Fe, se proyecta la construcción de un nuevo acceso a la Av. Circunvalación Oeste desde la Av. General López.

Con todo, tanto por la importancia estratégica que implica desarrollar el Nodo Logístico Santa Fe, como por mejorar la logística de la ciudad y las ciudades aledañas, la realización de las obras presentadas en este reporte constituyen una oportunidad fundamental, tanto más cuando se incorpora la visión del Nodo Logístico Santa Fe hacia el país, comprendiendo que se potenciaría con el desarrollo del Corredor Bioceánico Central, a través de inversiones en infraestructura vial que se lo permitan.

SÍNTESIS

- Entre la región mesopotámica de la República Argentina y el resto del país, sólo existen tres conexiones viales, por lo que se evidencia la necesidad de generar una nueva traza que una el territorio nacional y permita el transporte fluido de personas, bienes y servicios.
- La zona metropolitana compuesta por el Gran Santa Fe y el Gran Paraná, en un punto clave para potenciar la exportación trasatlántica y con el MERCOSUR, propiciando el desarrollo de todo el norte santafesino. Esta razón impulsa a su turno la construcción de la Nueva Terminal Multipropósitos a orillas del río Paraná, sobre la Hidrovía Paraná - Paraguay.
- Con el Nuevo Enlace Vial Santa Fe - Entre Ríos se evitaría la zona más conflictiva de la ciudad de Santa Fe, ubicada en la ruta 168 desde la zona de La Guardia hasta el ingreso a la Circunvalación en la zona sur de la capital.
- Se ha proyectado la conexión entre el Circunvalar Ferroviario, la Terminal Multipropósitos y el Enlace vial entre Santa Fe y Entre Ríos, para satisfacer el desarrollo económico y turístico de la región.
- El Corredor Bioceánico Central atraviesa las ciudades de Santa Fe y Santo Tomé por medio de un puente que fue diseñado para transportar 2.000 vehículos diarios, muy lejos de los 40.000 diarios actuales.
- Con el Nuevo Enlace Vial Santa Fe - Santo Tomé se mejora la seguridad vial en esta zona central del CBC, permitiendo el tráfico fluido de personas y bienes, y mejorando las condiciones de acceso a ambas ciudades.

Bolsa de Comercio de Santa Fe

Presidente

Escribano Martín Vigo Lamas

Centro de Estudios y Servicios

Director Ejecutivo

Escrib. Martín Vigo Lamas

Directora

Lic. María Lucrecia D´Jorge

Coordinador

Mg. Pedro P. Cohan

Integrantes del CES y Área de Prensa

<https://www.bcsf.com.ar/ces/quienes->