



Obras prioritarias para potenciar el Nodo Logístico Santa Fe (NLSF)

Nodo Logístico Santa Fe (NLSF): contexto geoespacial.

La provincia de Santa Fe se encuentra ubicada en la zona central de la República Argentina. Junto a Córdoba y Entre Ríos conforma la denominada Región Centro y constituye el eje neurálgico del polo agro exportador del país. A través de su territorio están constituidas importantes vías de comunicación de tipo vertical y transversal. En efecto, la provincia de Santa Fe se encuentra ubicada en el paso de los grandes corredores que vinculan nuestro país con el eje central chileno y el sur brasileño. Estos corredores constituyen franjas de territorio dentro de las cuales se desarrollan redes de transporte aéreo, terrestre y marítimo, permitiendo el flujo de personas, productos y servicios.

El *Nodo Logístico de Santa Fe* se emplaza en el Área Metropolitana que comienza a conformar la megalópolis Gran Santa Fe - Gran Paraná. Es decir, un espacio cuyo eje central se ubica en la Zona Centro de la provincia de Santa Fe, particularmente en la Ciudad de Santa Fe, encrucijada natural de tráfico y encrucijada administrativa. En este sentido, la histórica ciudad-puerto comparte un vínculo directo con sus localidades aledañas y de la región, ubicándose en un punto estratégico de la Hidrovía Paraguay-Paraná, en un lugar donde se produce un corte en la profundización de la vía navegable. Los encuadres técnicos hablan de Santa Fe al Norte (importante nexos fluvial con Paraguay y Brasil) y Santa Fe al Océano (haciendo mención a su emplazamiento cercano al Río Paraná y por ende al Río de la Plata).

Problemática: requerimientos de inversión.

Las actividades económicas y sociales de la población perteneciente a las ciudades de Santa Fe, Santo Tomé y Paraná han crecido intensamente en su grado de vinculación espacial. Por lo tanto, desarrollar la estructura ferro-vial que conecte eficientemente las mismas resulta una necesidad en permanente crecimiento. Actualmente, la Ciudad de Santa Fe cuenta con la siguiente dotación en la materia:

1. Ferrocarril General Belgrano y Nuevo Central Argentino (NCA).
2. Ruta Nacional Nº 168 - Túnel subfluvial - la vincula con la Mesopotamia y a través de ella con el Brasil.
3. Autopista Brigadier General E. López con Rosario y el sur de la provincia de Santa Fe.
4. Ruta Nacional Nº 19 y Ruta Provincial Nº 60 la relacionan con las provincias de Córdoba y Catamarca.
5. Ruta Nº 34 con Rafaela, Sunchales, Santiago del Estero, Tucumán, Salta, Jujuy y La República de Bolivia.
6. Ruta Nacional Nº 11 con el Chaco, Formosa y el Paraguay.



Considerando ambos aglomerados, Gran Santa Fe y Gran Paraná, la población aproximada de habitantes alcanza las 776.000 personas. Sin embargo, la infraestructura que comunica las ciudades de Santa Fe y Paraná (concretamente el denominado Túnel Subfluvial) no resulta hoy día suficiente para cubrir los requerimientos de tráfico que exige el corredor (tanto en términos productivos como civiles). Al mismo tiempo, existen deficiencias en las vías de comunicación que conducen desde el interior del país a la entrada del túnel (Ruta 19, 168, Puente Santo Tomé - Santa Fe).

Desde un punto de vista más amplio, la potenciación del Nodo Logístico de Santa Fe se enmarca en un proyecto cuya dimensión resulta de escala nacional. Contando con uno de los puertos más emblemáticos en la historia de nuestro país, la situación actual del *Puerto de Santa Fe* requiere la concreción del anhelado proyecto que impulsa su relocalización en busca de una mayor profundidad de calado que le permita adecuarse a las nuevas características del comercio internacional de cargas. Aunque el Proyecto de Preinversión ha finalizado con éxito, el inicio de la obra se encuentra pendiente. Finalmente, cabe destacar que tampoco se han realizado las obras circundantes al proyecto que prevé la readaptación de las vías férreas y viales necesarias para lograr desplazar eficientemente las cargas del Hinterland portuario hacia el nuevo lugar designado técnicamente. *Aunque la reconversión del Puerto de Santa Fe no es la única obra requerida por el nodo, sin lugar a dudas resulta la más dinamizadora desde un punto de vista económico.*

Por otra parte, la región carece de un centro logístico que canalice el flujo de mercaderías que circulan por la zona de influencia, donde se hace necesario combinar todos los medios y modos de transporte que permitan asegurar tiempos de entrega y rentabilizar cada movimiento.

Dentro de este esquema que persigue potenciar el NLSF se realizó un estudio para determinar la factibilidad de desarrollar un Centro Logístico en la ciudad de Santa Fe, en el marco de la relocalización de su estación fluvial:

- Etapa 1: Base competitiva de la Zona de Actividades Logísticas.
- Etapa 2: Definición de servicios a ofrecer.
- Etapa 3: Master Plan Customizado.

Dicho proyecto fue realizado por la consultora Fundosmil y financiado por el Consejo Federal de Inversiones (CFI).

La Bolsa de Comercio de Santa Fe y el proyecto.

La Bolsa de Comercio de Santa Fe ha acompañado durante más de 120 años los proyectos estratégicos de la región y el desarrollo del esquema previo para la reconstrucción del Nodo Logístico Santa Fe (Región



Centro y MERCOSUR) junto con la realización de la infraestructura básica para la integración de la región con su medio y el mundo.

Desde su ámbito local, la Bolsa ha colaborado desde sus inicios para que la ciudad de Santa Fe recupere el perfil de ciudad activa y progresista, status que llenó de orgullo a sus habitantes y del que fue privada por errores propios por un lado y por otro por decisiones y omisiones de los sucesivos gobiernos en los niveles nacional, provincial y municipal.

Pese a las adversidades de los últimos tiempos, hoy convergen voluntades e intereses de los sectores público y privado con el objetivo de desarrollar el Nodo Logístico que permita reestablecer las potencialidades de la ciudad y su región, poniéndose nuevamente al servicio de una economía en desarrollo.

Por tales motivos, nuestra Institución ha ido construyendo consensos con las Universidades, los Municipios, las Cámaras Empresarias y otras entidades intermedias, que trabajan en el fortalecimiento de un centro dinamizado de actividad económica para la megalópolis Gran Santa Fe-Gran Paraná.

La importancia de potenciar el NLSF en el marco de la cadena agroindustrial.

Las vías navegables de la provincia de Santa Fe se han convertido desde hace décadas en la puerta de salida por excelencia del comercio de bienes de nuestro país, un mercado que se apoya principalmente en la exportación de productos agropecuarios y manufacturas derivadas pero que también está destinado al abastecimiento del mercado interno. Lo más importante, es que la magnitud que ha alcanzado dicho tráfico permitió que las actividades que se han desarrollado en torno al mismo conformen hoy día una de las áreas más dinámicas de la economía nacional.

Por otra parte, nuestra realidad provincial no ha quedado ajena al fenómeno de concentración industrial que se observa en todo el planeta y, en efecto, la mayor parte de la industrialización de los productos se realiza en las cercanías del Gran Rosario (al sur de la provincia de Santa Fe). Esto responde a factores geoespaciales y económicos que justifican la clusterización del sector secundario en dicha zona (cercanía a los mercados consumidores, economías de escala, acceso a servicios, etc.) y que lo convierten en un espacio de convergencia indiscutible. Por lo tanto, el tráfico que se desplaza fuera de nuestro país por medio de las vías fluviales donde se ubican los puertos de la provincia de Santa Fe, eje norte-sur, deriva de un movimiento de mercancías en diferentes escalas: desde países vecinos hacia el interior de nuestra frontera (Chile, Bolivia, Paraguay Uruguay y Brasil), desde las provincias circundantes hacia nuestra provincia y, finalmente, desde el interior de nuestra provincia hacia un puerto de embarque. Ahora bien, el tráfico de dichas mercancías se realiza en la actualidad principalmente por medio de camiones y en menor medida de trenes de carga y vías navegables. El uso del ferrocarril ha ido ganando participación y con el



tiempo se espera que lo mismo suceda con el uso de barcazas. Este último resulta el medio más eficiente en términos de costos de transporte, sobre todo con grandes volúmenes.

El Nudo Logístico Santa Fe pretende potenciar la participación de la ciudad de Santa Fe y su zona de influencia en este importante mercado; generando la infraestructura y las condiciones logísticas necesarias, especialmente mediante la relocalización del Puerto de Santa Fe. Logrando dotar a la ciudad de las obras que requiere en materia vial, férrea y portuaria, nuestra zona colaboraría con el existente tráfico de mercaderías que dan vida a la región, disminuyendo los costos operativos de productores, distribuidores, acopiadores y, en última instancia, potenciando la competitividad del sector en términos internacionales.

El Nuevo Puerto Santa Fe

En 2005 la Bolsa de Comercio de Santa Fe presentó el trabajo encomendado a la consultora Eco-Axis S.A. denominado Lineamientos Estratégicos para el Nuevo Puerto de Santa Fe en el MERCOSUR. El objetivo del mismo consistió en establecer los lineamientos estratégicos para la reconversión del Nuevo Puerto de Santa Fe y su relocalización sobre el cauce principal del Río Paraná en el marco del MERCOSUR ampliado.

En dicho trabajo se expresa que: “El proyecto para la relocalización del Puerto de Santa Fe, tiene una importancia estratégica para potenciar el desarrollo competitivo del comercio de la región y su área de influencia; esta importancia radica en los siguientes factores:

- Su localización en el extremo sur de la Hidrovía Paraguay-Paraná y el rol potencial de este complejo logístico fluvial en el MERCOSUR.
- Su localización en el extremo norte de la red troncal fluvial Santa Fe – Océano en el Bajo Paraná.
- La reducción de costos de transporte a través de las mejoras en la infraestructura y una asignación de recursos más eficientes.
- Las posibilidades que ofrece el mercado en donde se registra una expansión sostenida de las exportaciones, en particular las que provienen del hinterland del puerto.

Más adelante expresa que: “es recomendable que el NPSF sea un puerto multipropósito, lo que incluye los siguientes componentes:

- Un puerto altamente **competitivo en agro graneles**, con profundidades ideales que guarden una diferencia con las de Rosafé de un máximo de 4' y un piso mínimo de 32' de profundidad efectiva, que esté preparado para mover inicialmente **2 millones de toneladas** pero que tenga posibilidades (espacio) para ser ampliado



- Una **terminal “feeder”** para contenedores apto para movilizar **25.000 TEUs/año** que debería captar principalmente carga que actualmente se mueve hacia Paraguay o Buenos Aires a través de camiones.
- Una **terminal logística**, donde se proveerían servicios especializados a industrias y comercios aún cuando estos no requieran los servicios portuarios (por ejemplo, fraccionamiento, depósito, manejo de stocks, etc.), aprovechando la escasa oferta de servicios para determinados productos y el mayor valor unitario que se podría cobrar por estos servicios.
- **Servicios complementarios** (tales como una terminal de pasajeros para turismo ecológico, reparaciones de barcasas y talleres navales, amarre de barcasas, etc.)

Por otra parte, la terminal logística sería complementada con inversiones específicas para mover cargas especializadas sujetas a contratos de mediano o largo plazo (por ejemplo, tanques para líquidos especiales como químicos, jugos, o vinos, estaciones de bombeo, cámaras de frío, etc.) a las que hoy no se les brinda servicios.

Esta visión del puerto implicaría la construcción, al menos para la terminal de agrograneles, de infraestructura sobre la margen del cauce principal del Río Paraná y una estación de transferencia buques-barcasas. Implicaría, además, un desarrollo institucional que permitiera un gerenciamiento y marketing eficiente.

Las 9 OBRAS PRIORITARIAS requeridas para potenciar el Nodo Logístico Santa Fe:

1. Relocalización del Puerto de Santa Fe e inversión en accesos.

Por medio del Decreto Provincial N° 2.291 se reglamentó la ubicación en la zona comprendida entre el kilómetro 579 y 584, en la zona denominada Paso Tragadero, margen derecha de la red troncal navegable del Río Paraná. La inversión estimada necesaria para contar con el puerto en el nuevo emplazamiento es de **U\$S110 millones**.

2. Conexión ferroviaria Santa Fe – Paraná y accesos.

El Banco Mundial está realizando un estudio para determinar la factibilidad de su realización. El monto de obra estimado es de **U\$S500 millones**.

3. Nueva conexión Santa Fe – Santo Tomé.

El proyecto elaborado para la construcción de un nuevo puente vinculatorio de las ciudades de Santa Fe y Santo Tomé presentaba 8 alternativas de ubicación potencial. El análisis determinó la



elección de la alternativa número 7 (cruce desde la Plazoleta Tesio, lado Santo Tomé, a la Circunvalación Este a la altura del Varadero Sarsotti, lado Santa Fe). Dicha alternativa minimiza las áreas de expropiación, incorpora una mayor integración a la infraestructura existente, optimiza las distancias entre zonas de mayor atracción y permite la integración urbano-regional.

El monto estimado de inversión correspondiente a la alternativa 7 es de **\$134,8 millones**. Actualmente el proyecto se encuentra en un proceso de evaluación entre las municipalidades de ambas ciudades involucradas.

4. Ruta Provincial N° 5.

El estado actual de esta ruta es mejorado con ripio. El objetivo de esta obra es agilizar la comunicación del nuevo emplazamiento portuario con el Aeropuerto Sauce Viejo.

5. Autovía Ruta Nacional N° 19. Tramo Santa Fe – San Francisco.

Esta obra se encuentra en ejecución. El monto total de la inversión está presupuestado en **U\$S170 millones**.

6. Vinculación Ruta Nacional N° 168 con el nuevo puerto.

Esta obra aún no tiene un proyecto establecido de ejecución.

7. Finalización de los trabajos de reacondicionamiento de la Ruta Nacional N° 168. Tramo Santa Fe – Túnel Subfluvial Hernandarias.

Esta obra se encuentra en ejecución. Su monto presupuestado de inversión es de **\$123 millones**.

8. Obras de ferrocarril hasta el nuevo puerto

Esta vinculación nace en el acceso ferroviario por el oeste a la ciudad de Santa Fe y se orienta paralelamente hacia el canal de acceso hasta su intersección con el Río Colastiné en donde se orienta hacia el suroeste hasta llegar al nuevo emplazamiento. Su costo de ejecución es de **U\$S86,4 millones** con un plazo de ejecución estimado en 60 meses.

9. Finalización de la circunvalación oeste de la ciudad de Santa Fe hasta la Ruta N° 70

El monto de la inversión alcanzaría los **\$135,6 millones**.



De esta forma, la inversión total **estimada** para efectivizar la potencialización del Nodo Logístico Santa Fe asciende a **U\$S1.000 millones**. Tomando en consideración un dólar promedio de \$3,9, implica un monto equivalente a \$3.900 millones.