

# “Reconversión del Puerto de Santa Fe”



**Centro de Estudios y Servicios**  
**Bolsa de Comercio de Santa Fe**

*Fecha: Diciembre de 2005*



**Bolsa de Comercio de Santa Fe**



**Centro de Estudios y Servicios**

## **“Reconversión del Puerto de Santa Fe”**

*Fecha: Diciembre de 2005*

**Centro de Estudios y Servicios  
Bolsa de Comercio de Santa Fe  
San Martín 2231 - 3000 - Santa Fe  
Tel Fax: (0342) 4554734  
Email: [ces@bolcomsf.com.ar](mailto:ces@bolcomsf.com.ar)  
Web sites: <http://www.bcsf.com.ar>  
o <http://ces.bcsf.com.ar/>**

## Reconversión del Puerto de Santa Fe

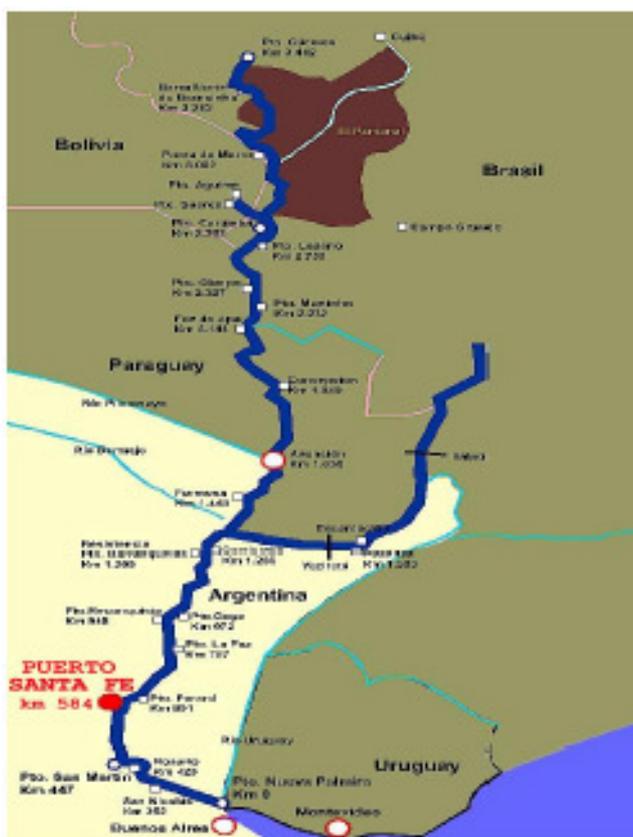
El proyecto de reconversión del Puerto de Santa Fe es una aspiración de todos los santafesinos. Fue declarado como Puerto Regional por los gobernadores de las provincias de Córdoba, Entre Ríos y Santa Fe, recibiendo la categoría de “nodo de integración geoeconómica”, al término de la Tercera Reunión Institucional de la Región Centro que deliberó en Colón en octubre de 2005.

El objetivo es que este Puerto Regional Santa Fe se convierta en un Puerto Fábrica, que permita progresivamente agregar valor a la producción de su hinterland, complementándose con una playa de transferencia y servicios logísticos acorde a la demanda de los mercados internacionales.

## Ubicación

El emplazamiento actual del Puerto de Santa Fe se ubica en el km 584 del Río Paraná, siendo el último puerto de ultramar apto para buques oceánicos.

Su localización le permite actuar como eslabón para unir los nodos de transportes terrestre, fluvial y oceánico, permitiendo el desarrollo de operaciones de cabotaje nacional e internacional y marítimas internacionales, para cargas unitizadas, containerizadas, graneles, general, etc.



Fuente: Ente Administrador Puerto de Santa Fe.

## El “hinterland”

El “hinterland” del Puerto de Santa Fe está integrado por las Regiones Centro, NOA y NEA de la República Argentina. Asimismo su posición privilegiada lo perfila geográficamente como el centro obligado de transferencias de cargas desde y hacia los países situados en la Hidrovía.

El “hinterland” representa un factor integrador en la conformación de una logística multimodal de transporte que, contemplando todos los vectores posibles (carretero - ferroviario - fluvial/marítimo), permite acercar a todos y cada uno de los operadores. La idea es utilizar el Puerto para canalizar la producción desde nuestro país hacia el exterior, así como para servir a la importación de insumos.



El Puerto extiende su influencia sobre la Región NOA (Jujuy, Salta, Tucumán, Santiago del Estero, Catamarca, La Rioja), Región NEA (Formosa, Chaco, Misiones, Corrientes), Región Centro (Córdoba, Entre Ríos, Santa Fe) y Región Cuyo (Mendoza, San Juan, San Luis). Estas áreas, en su conjunto, conforman la mayor parte de las exportaciones argentinas, caracterizadas principalmente por:

<b>Grandes Rubros</b>	<b>Productos</b>
Productos Primarios	Trigo, soja, maíz, arroz, cítricos, maní y algodón, cobre, oro, boratos
Manufacturas de Origen Agropecuario (MOA)	Carnes, lácteos y azúcar
Manufacturas de Origen Industrial	Autopartes, automotores

## **Características del sistema**

La tendencia mundial respecto al transporte tiende al abaratamiento de los fletes con el uso de grandes transportes de carga a granel.

Un tren de barcazas compuesto por 25 unidades con capacidad de 1.500 tn c/u (total 37.500 tn) equivale a 1.250 vagones ferroviarios y a 1.666 camiones semirremolques de tres ejes. Para transportar 1.000.000 de toneladas de granos se necesitan 27 convoyes de barcazas de 25 unidades o 833 trenes de ferrocarril con 40 vagones o 44.444 camiones de 22,5 tn c/u. Una tonelada de granos producida en la zona del Alto Paraguay, con un precio de venta de US\$ 190 no puede soportar un flete de US\$ 100 en camión, aunque arribe a puerto de embarque en 48 hs. Es más compatible con un flete de US\$ 30/40 en barcazas, aunque demoren de 8 a 10 días.

El Mercosur moviliza 45.000.000 tn al año en tanto que el 90% de la producción de la zona de influencia del Alto Paraguay sale por carretera o ferrocarril.

Por otro lado el costo social de polución es inferior respecto a otros medios de transporte. Los trenes consumen más de 5 veces hidrocarburos en general que los buques y los camiones más de 7 veces. Los trenes ocasionan 3 veces más monóxido de carbono y los camiones 9 veces más que un buque. A efectos de establecer una comparación observamos que con un HP se mueven 150 kg por ruta, 500 kg por ferrocarril y 3.500 kg por agua. Las obras de dragado y balizamiento de la vía navegable de San Martín al Océano, permitieron duplicar en poco tiempo el movimiento de cargas, de 20.000.000 de tn a 40.000.000.

Para los próximos años se proyecta una producción de 100 millones de toneladas de los principales cultivos a nivel nacional. Hoy las materias primas representan casi el 90% del flujo de mercaderías que se transportan por la hidrovía y los productos manufacturados apenas el 10%.

## **La reconversión**

El objetivo principal de la reconversión del Puerto de Santa Fe es transformarlo en una importante estación apta para la transferencia de cargas y procesamiento de materias primas sobre la Hidrovía Paraguay – Paraná; siendo captador y generador de tráficos potenciales extendiendo los mercados internos y externos. Además se estima que la nueva estructura actuará como nervio impulsor de la expansión de la frontera productiva con costos de fletes competitivos.

Por otro lado se espera promocionar y facilitar la participación de inversores privados con proyectos de desarrollo operativo, comercial y/o logístico a través de la apertura al multimodalismo y a nuevos servicios.

Además se espera ser marco propicio para la creación y concreción de oportunidades de empleos y negocios. El proyecto de reconversión tiene dos etapas:

**1. Etapa de Preinversión:** incluye los estudios de factibilidad.

**2. Etapa de Inversión:** incluye la ejecución de las obras.

La Etapa 1 esta dividida en dos fases. La Fase A comprende los estudios de factibilidad y preselección de la alternativa: estudio de demanda potencial, identificación de tres alternativas de ubicación de nuevas instalaciones portuarias, anteproyectos de ingeniería, medio ambiente y urbanísticos para cada alternativa, evaluación de factibilidad y recomendación de una alternativa.



La Fase B comprende la definición del proyecto y formulación del Plan estratégico para su implementación: la provincia analizará y seleccionará la alternativa de anteproyecto, realizará el diseño de la unidad de negocios, preparará los pliegos de bases y condiciones para la ejecución de la etapa de inversión y elaborará el diseño de un plan estratégico para la implementación y difusión del proyecto.

El 15 de septiembre de 2006 se dio comienzo a la Fase B, quedando culminada la Fase A. La ubicación seleccionada se encuentra entre el km 579 y 584, cerca de la zona denominada Paso Tragadero sobre la margen derecha de la red troncal del río Paraná (tráfico sur – norte sobre la Hidrovía).

Las ventajas de la localización seleccionada se resumen en los siguientes puntos:

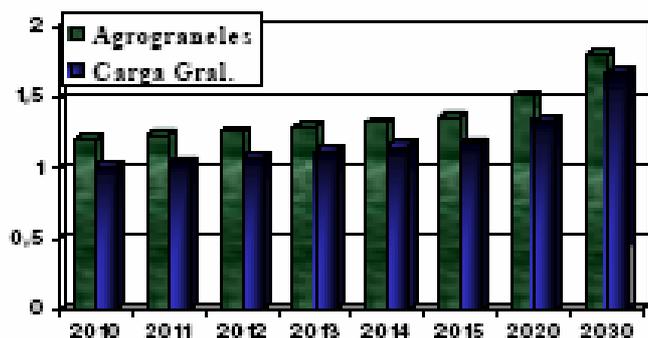
- Los estudios han determinado la viabilidad técnica, económica – financiera, legal y medio ambiental.
- El lugar se encuentra dentro de la concesión de la vía navegable troncal.
- Su margen es estable debido a la presencia de materiales cohesivos.
- Se conecta directamente con el puerto actual.

- Respecto a los títulos de dominio, los que presentan mayor transparencia son los correspondientes a la ubicación PG.

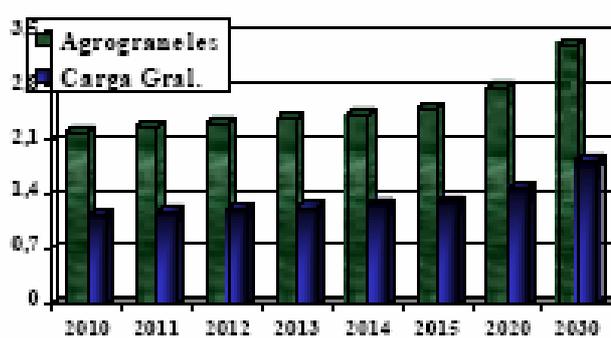
### Impacto en la economía

El impacto económico de la reconversión y traslado del puerto puede ser evaluado mediante dos parámetros. Por un lado encontramos las proyecciones de demanda potencial de cargas.

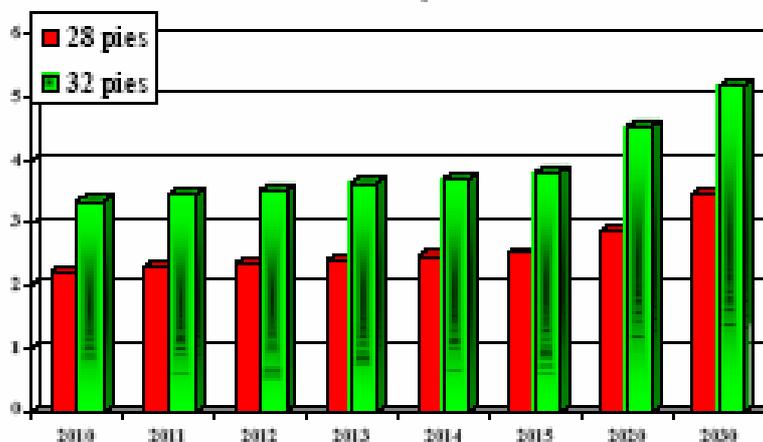
**Demanda Proyectada (en Millones de tn.)**  
(28 pies de profundidad)



**Demanda Proyectada (en Millones de tn.)**  
(32 pies de profundidad)



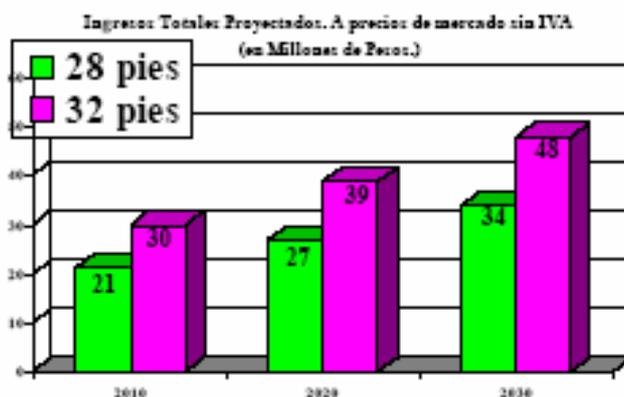
**Demanda Total Proyectada (en Millones de tn.)**



En un escenario con 28 pies de profundidad de la vía navegable el transporte mediante agrograneles pasaría de poco más de 1 millón de toneladas a más de 1,5 millones entre 2010 y 2030, proyección similar a la correspondiente a carga general.

En un escenario de 32 pies de profundidad las cargas de agrograneles parten de 2,1 millones de toneladas en el 2010 a 3 millones de toneladas para 2030, mientras que las cargas generales son similares.

Las cargas totales pasarían de una tendencia de 2 a más de 3 millones de toneladas entre 2010 y 2030 con una profundidad de 28 pies, a una tendencia de más de 3 millones a más de 5 millones con una profundidad de 32 pies de la vía navegable. Los ingresos totales proyectados a precios de mercado en millones de pesos sin IVA son un 30 % superior para el caso de contar con un calado de 32 pies que los proyectados con un calado de 28 pies.



Los beneficios evaluados del proyecto son los que se extienden a la zona de influencia. Abarca los obtenidos por ahorro en los fletes y por los ahorros en mantenimiento de carreteras, además de la protección del medio ambiente. Estos beneficios se agregan a los ingresos generados por el proyecto (uso del puerto, movimiento de las cargas y almacenaje de granos). Los resultados de la evaluación económica indican que el proyecto es económicamente viable.

En cualquiera de los escenarios planteados los ingresos y beneficios económicos superan los costos económicos del proyecto aunque con 32 pies de profundidad mejoran los resultados. El Valor Actual Neto (VAN) del proyecto a una tasa del 7% de interés con 32 pies de calado es de \$434,6 millones, mientras que con un calado de 28 pies descienda a \$204,4 millones.

Por otro lado la Tasa Interna de Retorno (TIR) del proyecto es de 20,9% con 32 pies de calado y de 14,3% con un calado de 28 pies.

La obra de infraestructura del puerto tiene un costo proyectado de U\$S 110 millones y un plazo de ejecución de 60 meses. Los puestos de trabajo que generaría la concreción de la obra son aproximadamente 400. Por otro lado el estado recupera U\$S 43 millones en concepto de impuestos: U\$S29,36 millones de IVA, U\$S3,6 millones de Ingresos Brutos, U\$S684 mil de Derecho de Registro e Inspección, U\$S7 millones de Seguridad Social, U\$S1,2 millones de Impuesto al cheque, U\$S165 mil de Impuesto al Cheque y U\$S1,17 millones de Aportes Sociales Ley 5110.

El efecto de la obra sobre el consumo puede ser medido por dos impactos. Del monto total de la obra el 53% se destina al pago de salarios y, considerando que la Propensión Marginal al Consumo de los trabajadores de la construcción es 0,969, se obtiene un monto aproximado de U\$S57 millones de incremento del consumo.

### **Contexto**

El contexto en el que se presenta la reconversión es sumamente favorable debido principalmente a la convergencia de intereses y voluntades de los sectores público y privado. En lo que respecta a la producción de granos el país proyecta un total de 100 millones de toneladas, de este total el 50% corresponde a producción localizada en el hinterland del puerto, mientras que el Estado de Mato Grosso (Brasil) prevé una producción de 40 millones de toneladas y Bolivia y Paraguay otros 15 millones más.

Desde el punto de vista del desarrollo de la provincia e incluso del país la relocalización del puerto sobre el cauce principal del Río Paraná, implica pensar en un horizonte de mediano plazo, restaurando la credibilidad en el Puerto de Santa Fe y desarrollando relaciones con potenciales usuarios.

El Puerto de Santa Fe se debe adaptar a las exigencias del nuevo orden del comercio internacional si desea explotar esta oportunidad de crecimiento de los volúmenes de intercambio del comercio a favor de la economía de la región.

Los beneficios son más que evidentes, no solo por la reproducción de la inversión privada, sino también por el efecto socializador y dignificador del trabajo, además del mejor aprovechamiento de las condiciones naturales.

La Reconversión del Puerto de Santa Fe es un aporte más a la ardua construcción de una sociedad mejor.

### **Cronología**

- El contrato para la realización de los estudios fue firmado el 9 de junio de 2005.
- Los trabajos dieron comienzo el 21 de junio de 2005.
- Plazo de ejecución 9 meses. Finalización: 21 de marzo de 2006.
- Enfrentamos algunas demoras en la presentación de los informes y pedidos de ampliación de los mismos.
- La fecha de recepción de la versión definitiva del Informe N° 2 se postergó hasta el 2 de junio de 2006. Finalización Fase A.
- El 5 de junio de 2006 el Consejo Directivo del EAPSF por decisión unánime eligió la posición PG alternativa Sur.

- 
- El 13 de septiembre por medio del Decreto Provincial 2291 el Gobierno de la provincia adopta la localización sur para la readecuación y/o ampliación del Puerto de Santa Fe.
  - El 15 de septiembre se firmó el acta de inicio de la Fase B. Plazo de ejecución 90 días.
  - Finalización de los estudios: mediados a fines de diciembre de 2006.