

REPUBLICA ARGENTINA – GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

PROYECTO DE RECONVERSION DEL PUERTO DE SANTA FE

MEMORANDUM INFORMATIVO

SANTA FE, 24 de Agosto de 2010

PROYECTO DE RECONVERSION PUERTO SANTA FE – MEMORANDUM INFORMATIVO

INDICE BREVE

- I UNA VISIÓN DEL FUTURO DESARROLLO DEL NUEVO PUERTO SANTA FE**

- II EL PROCESO DE RECONVERSION DEL PUERTO DE SANTA FE**

- III EL PLAN ESTRATEGICO PROVINCIAL Y LAS ACCIONES PARA LA
INTEGRACION AL DESARROLLO REGIONAL**

INDICE DESCRIPTIVO

INTRODUCCION

I UNA VISIÓN DEL FUTURO DESARROLLO DEL NUEVO PUERTO SANTA FE

- a) Unidad de negocio “Terminal Agrogranelera”.
- b) Unidades de negocios.
 - “Planta de Molienda”.
 - “Planta de Aceites”.
 - “Planta de Biocombustibles”.
- c) Unidad de negocio: “Terminal de Contenedores y Carga General”
- d) Unidad de negocio: “Zal – Zona de Actividades Logísticas”.
- e) Unidad de negocio: “Zona de Actividades Industriales y Complementarias”.
- f) Unidad de negocio: “Centro de Negocios, Formación y Capacitación en Comercio Internacional”.

II EL PROCESO DE RECONVERSION DEL PUERTO DE SANTA FE

- a) Anteproyecto Desarrollado por la Consultora COINRE.
- b) Situación Actual y Perspectiva.

III EL PLAN ESTRATEGICO PROVINCIAL Y LAS ACCIONES PARA LA INTEGRACION AL DESARROLLO REGIONAL

- a) Visión y Estrategia.
- b) Nueva organización del territorio.
 - b.1. Santa Fe y el mundo.
 - b.2. Santa Fe y el país.
 - b.3. Red territorial y nodos.
 - b.4. Planificación Estratégica.
- c) Caracterización del territorio Región 3 Nodo Santa Fe -Diagnóstico.
- d) El Plan Estratégico Provincial Región 3 Nodo Santa Fe.
 - d.1. Proyecto Reconversión portuaria de Santa Fe.
 - d.2. Proyecto Promoción de industrias complementarias para el transporte fluvial.
 - d.3. Proyecto Autovía RN 11 y continuación Autovía RN 19.
 - d.4. Proyecto Autovía Ruta Provincial 70.
 - d.5. Proyecto Autovía RN168 – Conexión interprovincial Santa Fe – Paraná.
 - d.6. Proyecto Nueva conexión vial Santa Fe – Santo Tome.
 - d.7. Reactivación de flujo de cargas en el aeropuerto Sauce Viejo.

INTRODUCCION

I UNA VISIÓN DEL FUTURO DESARROLLO COMERCIAL DEL NUEVO PUERTO SANTA FE

El Gobierno de la Provincia de Santa Fe y el Ente Administrador del Puerto de Santa Fe (EAPSF), han incorporado “El proyecto de Reconversión del Puerto de Santa Fe”, a una estrategia de alcance más amplio, que tiene por objeto profundizar la reactivación económica de la región Centro–Oeste del País, con inserción y proyección en el Mercosur.

Ese enfoque es el adecuado para apreciar la demanda de servicios portuarios cuya satisfacción requieren las distintas zonas de influencia y para establecer el tipo de infraestructura portuaria acorde con la ubicación de Santa Fe en la hidrovía Paraguay - Paraná y con las restantes modalidades de transporte.

En los últimos años se ha consolidado desde el Gobierno de Santa Fe, el accionar conjunto con las Provincias integrantes de la Región Centro, Entre Ríos y Córdoba para crear condiciones favorables al desarrollo de las actividades productivas y de servicios, y reforzar los nexos viales y ferroviarios del puerto con la región.

El EAPSF ha avanzado en la determinación de la estrategia de Reconversión y en la conformación de las unidades de negocio que sería posible implementar, a través del concurso de FONPLATA para el financiamiento de la Etapa de Inversión de este proceso. Los estudios de la Etapa de Preinversión han aportado los elementos técnicos, económicos y financieros que concluyen en los anteproyectos portuarios y de accesos sobre los que se asienta la configuración de las unidades de negocios, estableciéndose así el punto de partida para la transformación del puerto acorde con las necesidades de la región que integra.

Un aspecto de importancia y de implementación previa, es la asociación del puerto existente al resto de la ciudad de Santa Fe por medio de una articulación al proyecto de integración urbanístico e inmobiliario, con la intervención del Municipio local y la participación del sector privado.

Los puertos modernos ya no son un mero punto de transferencia de un modo de transporte a otro, sino verdaderas plataformas logísticas, en las cuales se complementa el quehacer portuario, con la logística de transporte y distribución, que aporta “valor agregado a las cargas”; desarrollándose también actividades complementarias asociadas a la producción y al comercio internacional.

Esta concepción es la que proyecta a un puerto como “Polo de Desarrollo y Generador de Riqueza para la región”. Es desde esta óptica que debe concebirse al Puerto de Santa Fe, que involucra al Puerto Actual y al Nuevo Puerto Exterior, ubicado sobre la Hidrovía Paraguay – Paraná, con un hinterland que se extiende a toda la Región Centro-NOA y NEA.

En este marco, es necesario que el Puerto de Santa Fe tome a su cargo, la iniciativa, convocando al sector privado a participar y transformar cada uno de los emprendimientos en negocios rentables,

REPUBLICA ARGENTINA – GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

con producción de riqueza, de empleo y aportes concretos para el crecimiento del puerto y la comunidad. Para ello ha creado un Departamento Comercial y Marketing y una Asesoría de Estrategia y Capacitación, a fin de consolidar su capacidad comercial

Desde esta perspectiva, el escenario comercial se concibe con el impulso de unidades de negocios tales como:

a) Unidad de Negocio “Terminal Agrogranelera

Emprendimientos que son objeto del Anteproyecto Avanzado elaborado por la Consultora COINRE.

b) Unidades de Negocios Integradas a Terminal Agrogranelera:

- **“Planta de Molienda”**
- **“Planta de Aceites”**
- **“Planta de Biocombustibles”**
- **“Logística asociada a granos y subproductos”**

Las proyecciones en el uso de la tierras para estos fines han sido expuestos durante el estudio realizado por la Consultora COINRE en la ronda de consultas oportunamente realizadas con las principales empresas dedicadas a estos rubros. Al respecto se puede mencionar de manera no exhaustiva las siguientes razones:

- Incremento del Consumo internacional de alimentos debido a la demanda de India y China.
- Fuerte impulso de los biocombustibles: ya sea biodiesel o etanol, por mayor demanda de aceites vegetales;
- Incremento en Argentina de la producción de granos: se vislumbran 100 MM de toneladas para este año 2010. Esto se logra a partir de una mayor superficie sembrada (gran parte de la cual está o estará en la zona de influencia del Puerto Santa Fe y hacia el norte) y mejores rindes a partir de la genética, agroquímicos y tecnología de punta, asociada.
- Algunas empresas agrograneleras, en la zona de Rosafe, tienen colmada su capacidad de molienda o están operando con altos índices de ocupación, lo que lleva a pensar que en un tiempo cercano se construirán nuevas plantas.
- La conveniencia que las nuevas industrias se ubiquen cerca de la vía fluvial para minimizar los costos de transporte.
- La creciente congestión vial en el entorno del Gran Rosario.
- El mayor uso de la Hidrovía para la salida de productos provenientes de países situados hacia el norte como Bolivia, Brasil y Paraguay.
- La tendencia a la exportación de productos con valor agregado en lugar de solo granos, como son los subproductos (harinas, pellets, aceites, biocombustibles, etc).

c) Unidad de Negocio: “Terminal de Contenedores y Carga General”: Los principales productos son

- ✓ Lácteos
- ✓ Carne vacuna

REPUBLICA ARGENTINA – GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

- ✓ Carne aviar
- ✓ Cueros
- ✓ Miel
- ✓ Porotos
- ✓ Cítricos
- ✓ Autopartes

d) Unidad de Negocio: “ZAL – Zona de Actividades Logísticas”: se trata de operadores logísticos que brinden servicios a las cargas, fundamentalmente en contenedores. Proyectando hacia el futuro, la falta de espacio en el Puerto Actual, la ZAL podría desarrollarse en el Puerto Exterior y sería una herramienta para contribuir al desarrollo de la Terminal de Contenedores como punto de concentración de Santa Fe al norte, fidelizando las cargas al Puerto de Santa Fe, a partir de aportar soluciones a las empresas industriales de la región para el manipuleo de las mercancías, almacenamiento, operaciones menores de preembarque, etc.

También se debe considerar el desarrollo posible, dentro de la ZAL, de un Centro de Almacenamiento y Distribución de productos para las ciudades de Santa Fe, Esperanza, Rafaela, Sunchales, San Francisco, Córdoba, Paraná y localidades vecinas.

e) Unidad de Negocio: “Zona de actividades industriales y complementarias”: La misma se puede concebir desde el concepto del “puerto como facilitador de negocios”.

La instalación en esta zona solucionaría a las industrias:

- ✓ Su falta de espacio en la empresa.
- ✓ Sus dificultades para el transporte del producto terminado hasta el puerto de embarque.
- ✓ Su necesidad de envasar el producto poco tiempo antes del embarque u otros motivos.

f) Unidad de Negocio: “Centro de Negocios, Formación y Capacitación en Comercio Internacional”.

Este emprendimiento se podría desarrollar en el Puerto Actual o en el nuevo Exterior, donde mejor convenga, y tendría por objetivo crear sinergias que apunten a instalar al Puerto como otro pilar de la Región Centro y promotor de Negocios Internacionales, en combinación con otros centros de negocios en el mundo. La vinculación y coordinación de puertos ubicados en distintas localizaciones, es una práctica que se ha extendido de manera creciente en la actividad.

En síntesis, estos conceptos y experiencias no son nuevos, han dado buenos resultados en otros puertos del mundo, y sin duda podrán contribuir al desarrollo comercial del Nuevo Puerto Santa Fe, dado que el Gobierno de la provincia ha decidido llevar adelante el proyecto.

II EL PROCESO DE RECONVERSION DEL PUERTO DE SANTA FE

A) El Anteproyecto Desarrollado por la Consultora COINRE

Los emprendimientos portuarios que surgen de los estudios realizados, se inscriben en la perspectiva de la Provincia de generar las acciones necesarias para constituir y proyectar en torno al nuevo puerto un polo de desarrollo, con radicación de actividades complementarias a las portuarias y que a su vez requieran del puerto para la movilización de sus productos.

El Anteproyecto elaborado por la Consultora COINRE, -como un modelo-, propone “inicialmente” la construcción de una nueva terminal de Agrograneles sobre el Río Paraná y la adecuación de una Terminal de Contenedores y Carga general en el puerto actual.

Es intención que la nueva terminal sobre el Río Paraná, sea multipropósito.

Para crear las condiciones adecuadas para ambos emprendimientos, realizarán los dragados de apertura necesarios para asegurar en la nueva Terminal, una profundidad del río de 30 pies, para calado de buques de 28 pies, -en virtud de la renegociación del contrato de Hidrovía SA con el Gobierno Nacional-, a Diciembre de 2011, y se espera llevarla 32 pies en una segunda etapa del proyecto.

Un acceso vial de diseño adaptado a las características de zona de islas y a las necesidades de movimiento de cargas, comunicará la ciudad de Santa Fe con la nueva Terminal, en un recorrido de aproximadamente 10 km.

Para la ejecución de todas las obras propuestas por la Consultora, incluyendo el acceso, la infraestructura y la superestructura, se calculaba en el año 2006, una inversión para la primera etapa -acceso vial, terminal de Agrograneles y muelle de barcas-, de dólares ochenta y dos millones (U\$S 82.000.000) más IVA.

Para dicho propósito se ha proyectado la concurrencia de diferentes fuentes de financiamiento, a saber:

- Del gobierno Nacional, una partida según Decreto Nacional N° 1801, del 24-11-09, de pesos cincuenta y siete millones setecientos cincuenta mil (\$ 57.750.000).
- Por la ley Provincial 12848 se autorizó al Poder Ejecutivo a contraer un endeudamiento de hasta veinticinco millones de dólares (U\$S 25.000.000) con el FONPLATA, según lo estipulado en el Contrato de Préstamo ARG-12/2002 el cual establece un aporte de contrapartida Provincial de quince millones de dólares (U\$S 15.000.000).
- La concurrencia del aporte privado, completará el financiamiento requerido para la realización del proyecto.

En la propuesta de la Consultora, los ingresos de las terminales están definidos por un cuadro tarifario competitivo y por los movimientos de carga que se espera alcancen como mínimo 1.3 y 3.2 millones de toneladas de granos en el inicio y en su proyección, respectivamente. Las tarifas de

REPUBLICA ARGENTINA – GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

referencia que sustentan los ingresos estimados son competitivas con relación a los restantes puertos de la zona, tanto de contenedores como de agroganeles.

El contexto regional y local, junto con las medidas que se vienen implementando para la concreción de este proyecto, explica las características particulares que tiene la presente convocatoria a Manifestación de Interés al sector privado. Con tal propósito se ha previsto una ronda de consultas, mediante el **proceso de** Data Room, con empresas interesadas, destinada a incorporar sus opiniones y propuestas en el Proceso de Reconversión del Puerto de Santa Fe, previa al llamado a Licitación Pública Nacional e Internacional para la formulación del Proyecto Ejecutivo, Concesión de la Construcción, Mantenimiento y Explotación

Esta apertura de la Provincia y del Ente Administrador respecto de las iniciativas y contribuciones que puedan provenir de las empresas vinculadas directa o indirectamente con el alcance de este proyecto, está motivada por el propósito de instrumentar instalaciones para la prestación de servicios portuarios adaptados totalmente a las necesidades del mercado y en condiciones de operación competitivas, capaces de atraer capitales de riesgo.

B) Situación Actual y Perspectiva

El sostenido crecimiento del comercio exterior, en particular mediante carga a contenedor y a granel de los productos agropecuarios y sus derivados, en condiciones de precios internacionales en alza, ha favorecido un desarrollo sostenido y sin precedentes de los puertos en el país.

En un tiempo relativamente breve, se ha producido una fuerte renovación y ampliación de la infraestructura portuaria existente, surgiendo nuevas instalaciones en las vías navegables argentinas, contando para ello con el importante aporte de la inversión privada.

En cada caso, mediante distintos procesos de participación, se han complementado recursos privados y públicos y se han modificado los antiguos roles de los distintos actores que intervienen en la actividad portuaria, con el objeto de colocar los puertos locales al servicio de la expansión de la actividad económica. Los puertos establecidos en las costas fluviales de la Provincia de Santa Fe constituyen una muestra de esta evolución.

Como consecuencia del contexto expansivo que brinda la recuperación de las principales variables macroeconómicas de la Argentina, favorecida por la demanda agropecuaria en el contexto mundial y el desarrollo sostenido del MERCOSUR, la región de influencia del Puerto de Santa Fe evidencia un crecimiento elevado y sostenido de la producción que se proyecta hacia el futuro.

El gobierno provincial ha decidido crear las condiciones necesarias para que la región disponga de los servicios portuarios que su actual desarrollo económico requiere, en armonía de objetivos y procedimientos con la Autoridad Nacional y Municipal en la materia.

Esta decisión no es un hecho aislado, sino que se inscribe en el propósito de acentuar el desarrollo del corredor fluvial de los ríos Paraná y Paraguay y su vinculación al mar por los canales del Río de la Plata.

REPUBLICA ARGENTINA – GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

En ese sentido, se continúa con la profundización del Río Paraná de 27 a 30 pies en el tramo Santa Fe–San Martín y 36 pies en el tramo que va desde San Martín hasta el océano. También es inminente la concreción del dragado, apertura y mantenimiento de esta vía navegable en todo el tramo al norte de la ciudad de Santa Fe, para asegurar 12 pies de profundidad y 10 pies de calado efectivo hasta la ciudad de Asunción del Paraguay y por el río Paraná hasta Puerto Iguazú.

Estas obras han sido contratadas por la Subsecretaría de Puertos y Vías Navegables de la Nación con el concesionario Hidrovía SA, de esta forma, el Puerto de Santa Fe se integraría a la vía troncal que representa el río Paraná.

III EL PLAN ESTRATEGICO PROVINCIAL Y LAS ACCIONES PARA LA INTEGRACION AL DESARROLLO REGIONAL

El Plan Estratégico es el resultado de un proceso de recepción de expresiones de miles de ciudadanos Santafesinos. Surgió de un debate amplio y participativo que expresó la vitalidad de la unión, de la gestión de lo Público con lo Privado. Es una propuesta abierta a las nuevas manifestaciones de la sociedad.

La Planificación estratégica busca producir un marco de referencia compartido que permita abordar posteriormente el cambio y la transformación.

Se ha realizado dentro de un espacio geográfico de encuentros y actividades participativas y expresa una visión u horizonte, a través de grandes líneas de **transformación** y de proyectos.

a) Visión y Estrategia

El Plan estratégico propone proyectos, que basados en “valores compartidos”, ayudan a transformar en un sentido la situación de partida.

Las infraestructuras y las obras físicas, son imprescindibles para materializar el proyecto; Que permitirá avanzar en los valores que aportan trascendencia, basados en las capacidades, recursos y expectativas de los propios ciudadanos de la provincia, como:

- El acceso universal a los bienes públicos.
- La igualdad de oportunidades.
- La superación de la pobreza.
- El desarrollo sostenible y el cuidado del ambiente.

El conjunto de Programas y Proyectos se ordenan mediante Tres Líneas Estratégicas:

- El territorio Integrado.
- Calidad Social.
- Economía del Desarrollo.

b) Nueva organización del territorio

b.1. Santa Fe y el mundo: La extensa llanura santafesina está signada por las corrientes migratorias, proyectada desde el río Paraná y sus puertos, fue desde siempre un lugar de oportunidad y brazos extendidos al mundo.

El vínculo económico, social y cultural de Santa Fe con el mundo es parte de su realidad y también de sus desafíos. La novedad reside en la emergencia de una dinámica editorializada que genera redes o campos virtuales de cooperación e intercambio, los cuales están modelando actualmente la construcción de un nuevo tipo de mercado, con nuevos conceptos en torno al capital y nuevas formas de entender los recursos.

Se estima que en 2030 la población mundial ascenderá a más de 8.000 millones de personas. Un tercio de la población mundial sufrirá escasez de agua dulce, mientras que los desafíos de la agricultura no tendrán precedentes: el mundo necesitara un 50% más de alimentos tan solo en 2013, y dos veces más dentro de los próximos 30 años.¹

1 Plan Estratégico Provincial 2008 pag. 11.

REPUBLICA ARGENTINA – GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

b.2. Santa Fe y el país: Siendo la cuarta economía del país en término de producto, la fortaleza radica en la diversidad de su producción, que constituye una síntesis de la articulación entre las principales explotaciones y la actividad industrial.

La centralidad que adquiere la producción de agroalimentación pone de manifiesto el liderazgo en el contexto nacional.

Con 849 kilómetros de frente fluvial sobre el río Paraná, la actividad portuaria encuentra en la Provincia en las mejores condiciones de competitividad, las cuales posibilitan la embarcación de más del 70% de las exportaciones argentinas en agroalimentos.

La conformación de espacios sub-nacionales, como la Región Centro o la CRECENEA, promueve un campo de oportunidad conjunta en beneficios de sus habitantes.

b.3 Red territorial y nodos: La regionalización provincial parte de la concepción de la región como un sistema flexible. De la misma manera que el clima, las regiones no se sujetan a una categoría rígida y formal.

En cada una de estas regiones-redes pueden identificarse nodos; como núcleos de articulación, concentración, distribución y redistribución de capacidades, información y recursos.²

La regionalización de la provincia de Santa Fe inició en el año 2008 un proceso de reorganización territorial cuyo diseño asumió para la Región 3 (Nodo Santa Fe) el siguiente formato:

Situada en el sector centro de la provincia, incluye los Departamentos: San Justo, sur de San Javier, Garay, Las Colonias, La Capital y parte de San Jerónimo.³

Regiones y ciudadanos, el desafío: En las regiones se pone en acto el principio de concertación del Estado, mercado y sociedad civil. Incluye 1) Descentralización; 2) Planificación Estratégica; y 3) Participación ciudadana y concertación.

b.4. Planificación Estratégica Caracterizada por una multiplicidad de perspectivas. Se trata de liderar el proceso y estructurarlo en torno a determinadas propuestas de cambio, que son propias.

c) **Caracterización del territorio Región 3 Nodo Santa Fe -Diagnostico**

Se reconoce la necesidad de acciones en materia de comunicaciones: el dragado del río Paraná y la reactivación del puerto, la construcción de autovías en las troncales de la red vial (Rutas Nacionales 11 y 19 y Ruta Provincial 70) el mantenimiento y ampliación de la red de caminos rurales por los cuales se traslada la producción primaria, la generación de un proyecto integral de recuperación del transporte ferroviario y la puesta en servicio de nodos multimodales de transporte que puedan actuar como articuladores de todos los subsistemas.⁴

Se destaca por la existencia de diversas cadenas de valor que convergen en la ciudad de Santa Fe, lo cual da lugar a un gran dinamismo de servicios y facilita el acceso a puertos y mercados.

El puerto de Santa Fe se sitúa en el corazón de la Hidrovía Paraná-Paraguay; es la última localización de ultramar apta para operaciones con buques oceánicos. Su ubicación estratégica lo convierte en un eslabón imprescindible para la unión de los diferentes sistemas de transporte (terrestre, ferroviario, fluvial y oceánico). Asimismo su posición privilegiada lo perfila geográficamente como el centro obligado de transferencia de carga desde y hacia los países situados en la Hidrovía.

2 Plan Estratégico Provincial 2008 pag. 14.

3 Plan Estratégico Provincial 2008 pag. 16.

4 Plan Estratégico Provincial 2008 pag. 43

d) Plan Estratégico Provincial - Región 3 - Nodo Santa Fe

Línea I Territorio Integrado - Programa Santa Fe conectada y accesible

d.1. Proyecto Reconversión portuaria de Santa Fe.

El Puerto de Santa Fe es la última terminal portuaria de la Hidrovía Paraná-Paraguay apta para buques de ultramar, ya que a partir de este punto se produce un abrupto cambio en las profundidades navegables de dicho corredor fluvial. De Santa Fe hacia el norte, la Hidrovía está habilitada para tráfico barcadero con una profundidad de 10 pies, por lo que este puerto se configura como un nodo de transferencia de productos con destino oceánico.

Para la región resulta de relevancia estratégica que la Reconversión portuaria, posibilite la configuración de un puerto multipropósito.

d.2. Proyecto Promoción de industrias complementarias para el transporte fluvial

Desde el puerto de Santa Fe hacia el norte existe un tráfico permanente de 1.500 barcazas, por este medio se desplazan productos con origen y destino en Paraguay, Bolivia y el sur de Brasil, lo que significa el 90% del tráfico de este tramo de la Hidrovía, además de la producción cerealera y forestal del norte del país.

Para graficar la importancia de este sistema de transporte vale mencionar que un tren de barcazas compuesto de 25 unidades con capacidad de 1.500 tn. c/u (total 37.500tn) equivale a 1.250 vagones ferroviarios y a 1.666 camiones semirremolques.

Para transportar 1.000.000 de toneladas de granos se necesitan 27 convoyes de barcazas de 25 unidades, u 833 trenes de ferrocarril con 40 vagones o 44.444 camiones de 22,5 tn. C/u.

La oportunidad de aumentar la disponibilidad de estos vehículos, significa promover la construcción de barcazas además de fomentar actividades de reparación y mantenimiento de las mismas.

Teniendo en cuenta que la Región 3, -donde está situado el Puerto de Santa Fe-, se presentan las condiciones favorables para promocionar la radicación de actividades industriales de reparación y construcción de barcazas mediante la articulación público-privada.

d.3. Proyecto Autovía RN 11 y continuación Autovía RN 19

Construcción Autovía RN11. Tiene un alcance internacional, comunicando a la Provincia de Santa Fe a través de Chaco y Formosa con la República de Paraguay. El proyecto consiste en la ampliación de la capacidad del corredor desde Santa Fe hacia el norte, mediante la incorporación de una nueva calzada de rodamiento de dos carriles paralela a la existente.

Continuación de la Autovía RN19. Los volúmenes de tránsito actuales se ubican entre los 4.000 y 7.000 vehículos diarios, en tanto las proyecciones a 20 años ubican a estas cifras entre los 10.000 y 20.000 vehículos. El proyecto consiste en la incorporación de una nueva calzada de dos carriles al norte de las existentes. Actualmente ya cuenta con un avance mayor al 65 % de obra ejecutada.

d.4. Proyecto Autovía Ruta Provincial 70

Este corredor vial conecta la zona oeste con el núcleo de la producción regional del departamento las Colonias con las rutas nacionales y con la Hidrovía-Paraguay a través del puerto de Santa Fe.

El propósito apunta a la optimización de la competitividad regional, ya que recorre una zona rica en

REPUBLICA ARGENTINA – GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

producción láctea, cerealera e industrial, característica del centro oeste provincial.

d.5. Proyecto Autovía RN168 – Conexión interprovincial Santa Fe – Paraná

Las ciudades de Santa Fe y Paraná (Entre Ríos), además de ser capitales de estados provinciales, conforman además de ser una historia compartida, un núcleo logístico a nivel continental, ya que el corredor bioceánico central y la Hidrovía Paraná Paraguay constituyen un nudo de circulaciones e intercambio de productos.

Los proyectos que están involucrados en esta conexión interprovincial son:

- Autovía RN 168 desde Santa Fe hasta el Túnel Subfluvial Uranga Silvestre Begnis, Incluye una calzada de dos carriles paralela a la existente y el nuevo puente sobre el río Colastine, en parte ejecutado desde la RP1 hasta el río Colastine.
- Nueva vinculación vial entre las dos provincias. Se deben formular las etapas de preinversión, estudio de alternativas de localización y elaboración de proyectos ejecutivos. La localización deberá prever la vinculación con las instalaciones del Puerto Santa Fe.
- Conexión ferroviaria entre ambas provincias. Existe la alternativa de una vinculación ferroviaria, relacionada con una nueva traza de conexión vial.
- Obras complementarias. Incluye los accesos urbanos a la ciudad de Santa Fe, las conexiones intermodales con el Puerto de Santa Fe y las obras de mitigación de impacto ambiental correspondiente.

d.6. Proyecto Nueva conexión vial Santa Fe- Santo Tomé

El área metropolitana de Santa Fe abarca, entre otras, a la ciudad de Santa Tome.

La dinámica urbana de ambas margenes del río Salado es fluida y se reconocen demandas de conectividad en crecimiento. La necesidad de incorporar una nueva vinculación vial entre ambas ciudades radica en que el Puente Carretero, que cuenta con más de 70 años de antigüedad, se halla al límite de su capacidad, presentando condiciones de congestión en horarios picos, con un tránsito medio cercano a los 33.000 vehículos diarios. Las proyecciones de tránsito a 30 años colocan este valor entre los 75.000 y los 110.000 vehículos diarios.

El puente contará con cuatro carriles (dos en cada sentido) y enlazará el sistema de circunvalar de Santa Fe con la costanera sur de Santo Tome.

d.7. Proyecto Reactivación de flujo de cargas en el aeropuerto Sauce Viejo

El aeropuerto Sauce Viejo está situado a 16 km de la capital provincial. Posee vinculación directa a los corredores de la RN 11, la Autopista Rosario-Santa Fe y el Ferrocarril Belgrano, lo que confiere a este aeropuerto la potencialidad de transformarse en un nodo multimodal de transporte.
