

Seminario Grandes Infraestructuras Provinciales

Obras del Gran Santa Fe

Rosario, 12 de Septiembre de 2016

Obras del Gran Santa Fe

- **Reconversión del Puerto de Santa Fe**
- **Nueva conexión Paraná – Santa Fe**



**Pampa Húmeda y
Cordón Industrial:
Zona de mayor actividad
Económica del país.**

Ruta barcacera

Puerto Cáceres – Corrientes

Puerto Iguazú - Corrientes

Corrientes – Santa Fe

10 pies

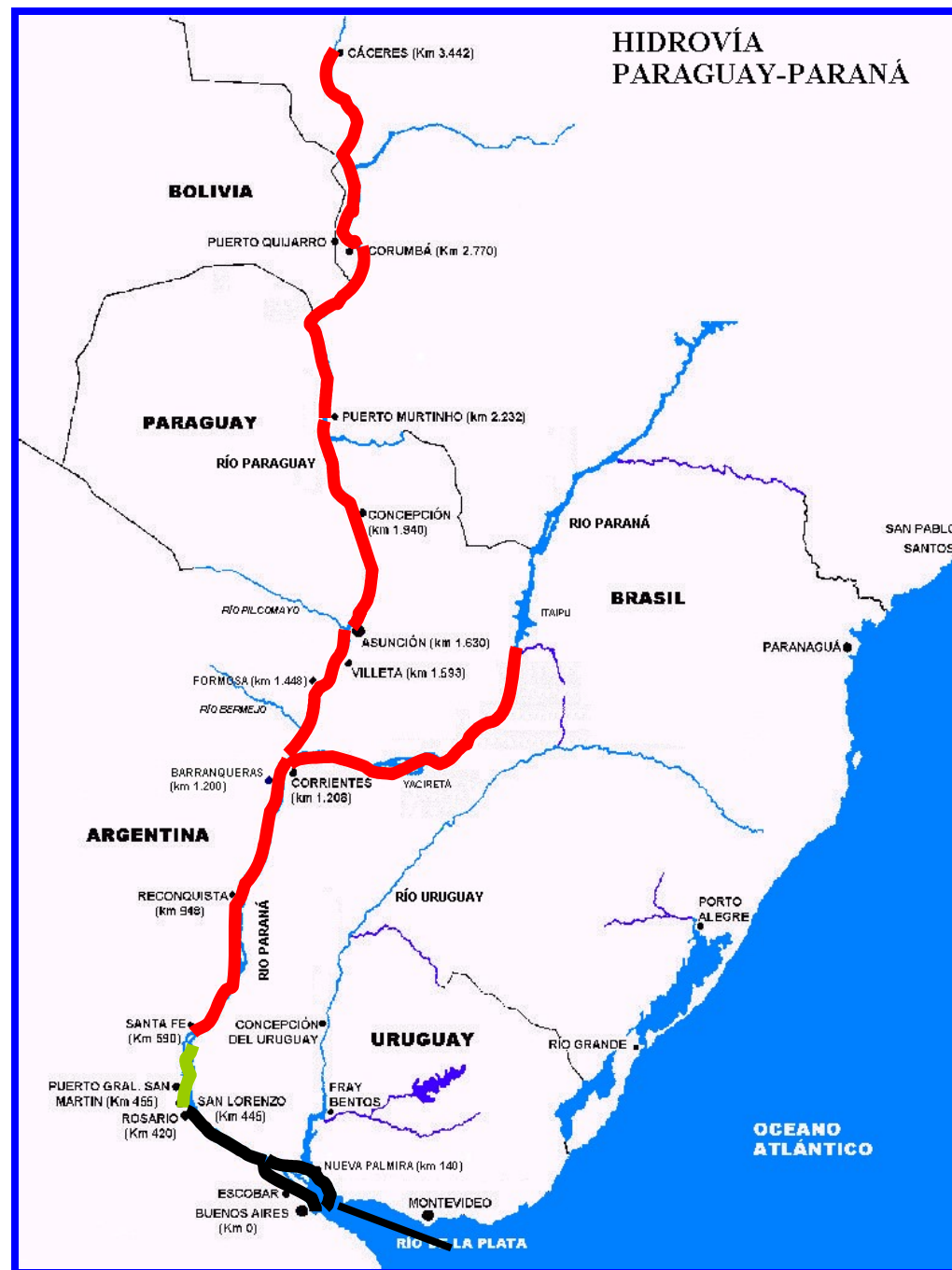
Ruta Fluviomarítima

Santa Fe - San Martín

25 pies

San Martín - Océano

34 pies



Reconversión del Puerto de Santa Fe

OBJETIVO

Convertir al Puerto de Santa Fe en una importante estación apta para transferencia de cargas y procesamiento de materias primas sobre la Hidrovía Paraguay - Paraná.

Contexto:

- Convergencia de intereses y voluntades de los sectores público y privado.
- Un país que proyecta alcanzar una producción de 135 a 150 M tn de granos, el hinterland prevé 55 M, Mato Grosso (Brasil) 45 M más otros 20 M de Bolivia y Paraguay.
- El proceso de diseño de un puerto sobre el cauce principal del Río Paraná, implica pensar en un horizonte de mediano plazo y largo plazo.
- Restaurar la credibilidad en el Puerto de Santa Fe y comenzar a desarrollar relaciones con potenciales usuarios.



RECONVERSIÓN PORTUARIA

Puerto SANTA FE



LICITACIÓN PÚBLICA INTERNACIONAL



La Provincia de Santa Fe ha licitado la contratación se servicios de consultoría para analizar la factibilidad económico-financiera, técnica, comercial, ambiental y legal, de readecuar y/o ampliar la actual infraestructura del Puerto Santa Fe.



EL PROYECTO DE RECONVERSIÓN TIENE DOS ETAPAS:

Etapa de Preinversión

(estudios de factibilidad)

Etapa de Inversión

(ejecución de obras)



RECONVERSIÓN PORTUARIA

Puerto SANTA FE



LICITACIÓN PÚBLICA INTERNACIONAL

Etapas de Preinversión



Está dividida en dos fases

FASE A

ESTUDIOS DE FACTIBILIDAD Y PRESELECCIÓN DE ALTERNATIVA

- ✎ Estudio de la 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.
- ✎ Recomendación de una alternativa.

FASE B

DEFINICIÓN DEL PROYECTO Y FORMULACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO PARA SU IMPLEMENTACIÓN

- ✎ La Provincia de Santa Fe analizará y seleccionará la alternativa de anteproyecto.
- ✎ Diseño de la unidad de negocios.
- ✎ Preparación de los pliegos de bases y condiciones para la ejecución de la Etapa de Inversión.
- ✎ Diseño de un plan estratégico para la implementación y difusión del proyecto.

La decisión final de la ejecución de la Etapa de Inversión, (ejecución de obras portuarias y de infraestructuras de accesos) estará a cargo de la Provincia de Santa Fe

PROYECTO DE RECONVERSION

SANTA FE

Alto Verde

km 592

CANAL DE ACCESO

km 584

La Paciencia

Rcho. Barroso

Río Paraná

PARANA

ENTE ADMINISTRADOR
PUERTO SANTA FE

AREAS
ALTERNATIVAS

B

E

G

FONPLATA

El Fonplata fue creado en la IV reunión de Cancilleres realizada el 3 de junio de 1971 en Asunción, para actuar como el órgano financiero del Tratado. Tiene como misión apoyar técnica y financieramente a las iniciativas de desarrollo armónico e integración en el ámbito de los países miembros.

Tiene como funciones: conceder préstamos, otorgar fianzas y avales. Gestionar recursos por encargo de sus miembros. Apoyar financieramente la realización de estudios de preinversión y asistencia técnica, identificando oportunidades de interés para la región.

COSTOS DEL PROYECTO

**Solicitud
US\$ 41 M**

**Preinversión
US\$ 1 M**

- **US\$ 0,9 M FONPLATA 90%**
- **US\$ 0,1 M Aporte Local 10%**

**Interés: Libor a 180 días (1.336667)
Más el 1,20%, lo que hace una tasa del 2,54%.**

**Inversión
US\$ 40 M**

- **US\$ 25 M FONPLATA 62,5%**
- **US\$ 15 M Aporte Local 37,5%**

Declaración de Paraná 1999

Los gobernadores de las Provincias Argentinas de Entre Ríos, Santa Fe y Córdoba, Dr. Jorge Pedro Busti, Ing. Jorge Alberto Obeid y Dr. Ramón Bautista Mestre, reunidos en la ciudad de Paraná en ocasión de la firma del Tratado de Integración e Incorporación de la Provincia de Entre Ríos a la “Región Centro”, instruimos por este acto al Comité Ejecutivo creado por el art. 4º del Tratado, a que adopte tantas y cuantas medidas sean necesarias a fin de lograr:

- a) La terminación de la Autovía Santa Fe - Paraná, localizada en la Ruta Nacional Nº 168 tramo Colastiné – Acceso Santafesino al Túnel Subfluvial “Hernandarias”.
- b) Iniciación tendientes a la determinación de la localización y construcción de un Centro Intermodal de Transferencia de Cargas en el Nodo Santa Fe – Paraná, que permita confluir las rutas del Corredor Bioceánico y los Hinterland de esa Subregión, de líneas férreas con la instalación portuaria que aproveche al máximo las posibilidades de hidrovía en cuanto a calado y también en la operación de transferencia de barcas**
- c) Los Gobernadores de las Provincias manifiestan su total oposición a la posibilidad de construcción de un puente Colonia – Buenos Aires y solicitarán idéntica actitud de los Legisladores Nacionales de nuestra Región.

Paraná, 6 de abril de 1999.

Declaración de Colón 2005

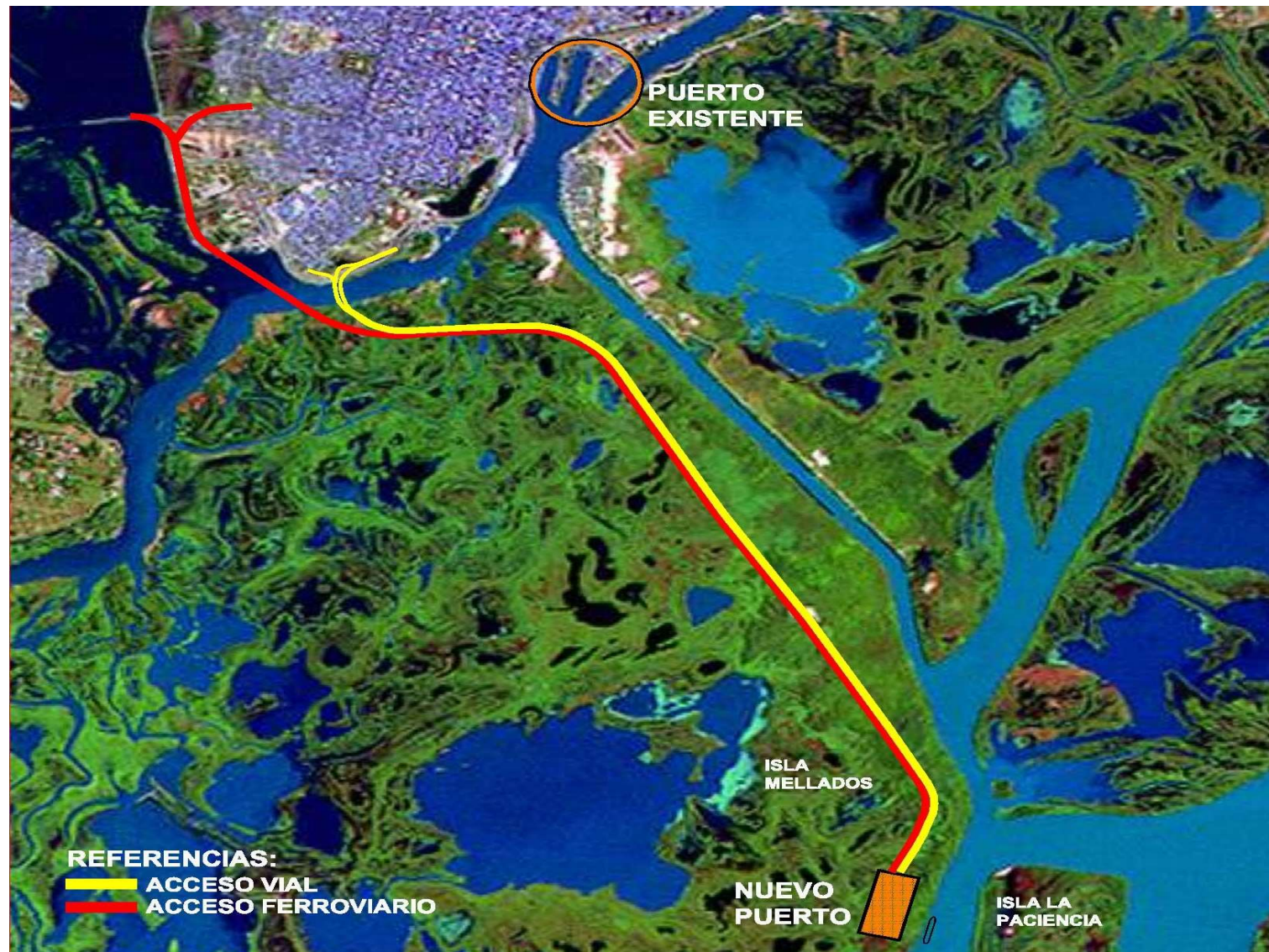
Los señores Gobernadores de la Provincia de Entre Ríos, Dr. Jorge Pedro Busti; de la Provincia de Santa Fe, Ing. Jorge Alberto Obeid y de la Provincia de Córdoba, Dr. José Manuel De La Sota, ..., quienes me solicitan deje plasmada en la presente acta, las conclusiones a que han arribado en la Junta de Gobernadores en la “Tercer Reunión Institucional de la Región Centro de la República Argentina”, que son:

“Cuarto. Se ha convenido otorgarle el rango de Puerto Regional al proyecto de reconversión del Puerto de Santa Fe, nodo de integración geoeconómica” (...)

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 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.

Reconversión del Puerto de Santa Fe



Ventajas de la alternativa de ubicación seleccionada

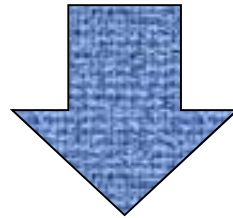
- Los estudios han determinado la viabilidad técnica, económica – financiera, legal y medio ambiental.
- El lugar se encuentra dentro de la concesión de la vía navegable troncal.
- Su margen es estable debido a la presencia de materiales cohesivos.
- Se conecta directamente con el puerto actual.
- Respecto a los títulos de dominio, los que presentan mayor transparencia son los correspondientes a la ubicación PG.

SIGUIENTES ETAPAS:

Manifestación de Interés.

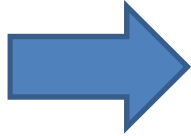
Proceso de Precalificación.

Data Room.

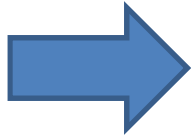


Licitación Pública Nacional e Internacional para la Construcción, Concesión, Explotación y Mantenimiento de la Nueva Terminal Multipropósito del Puerto de Santa Fe.

LLAMADOS A LICITACION



JULIO 2013

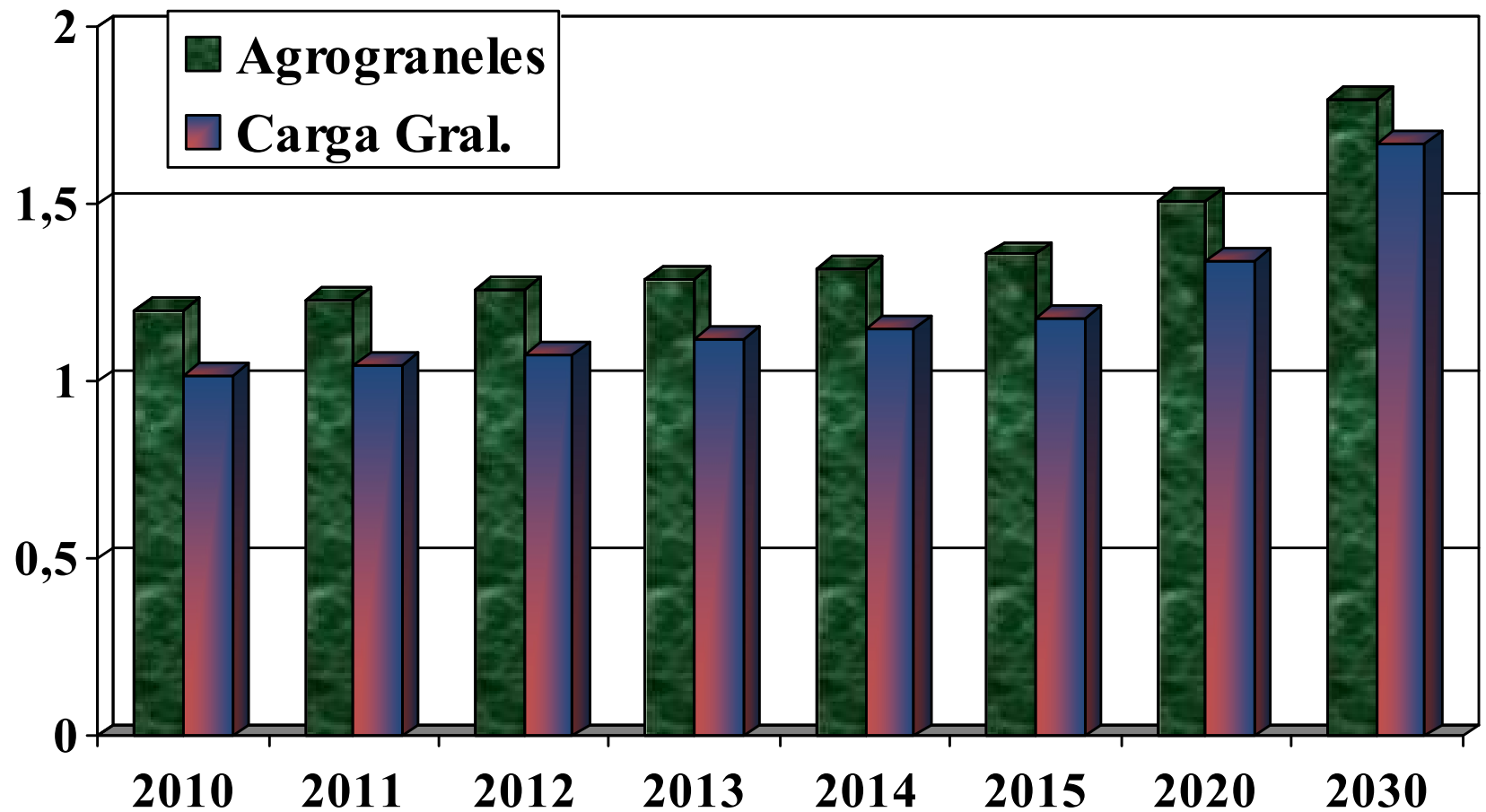


MARZO 2015

Impactos en la Economía

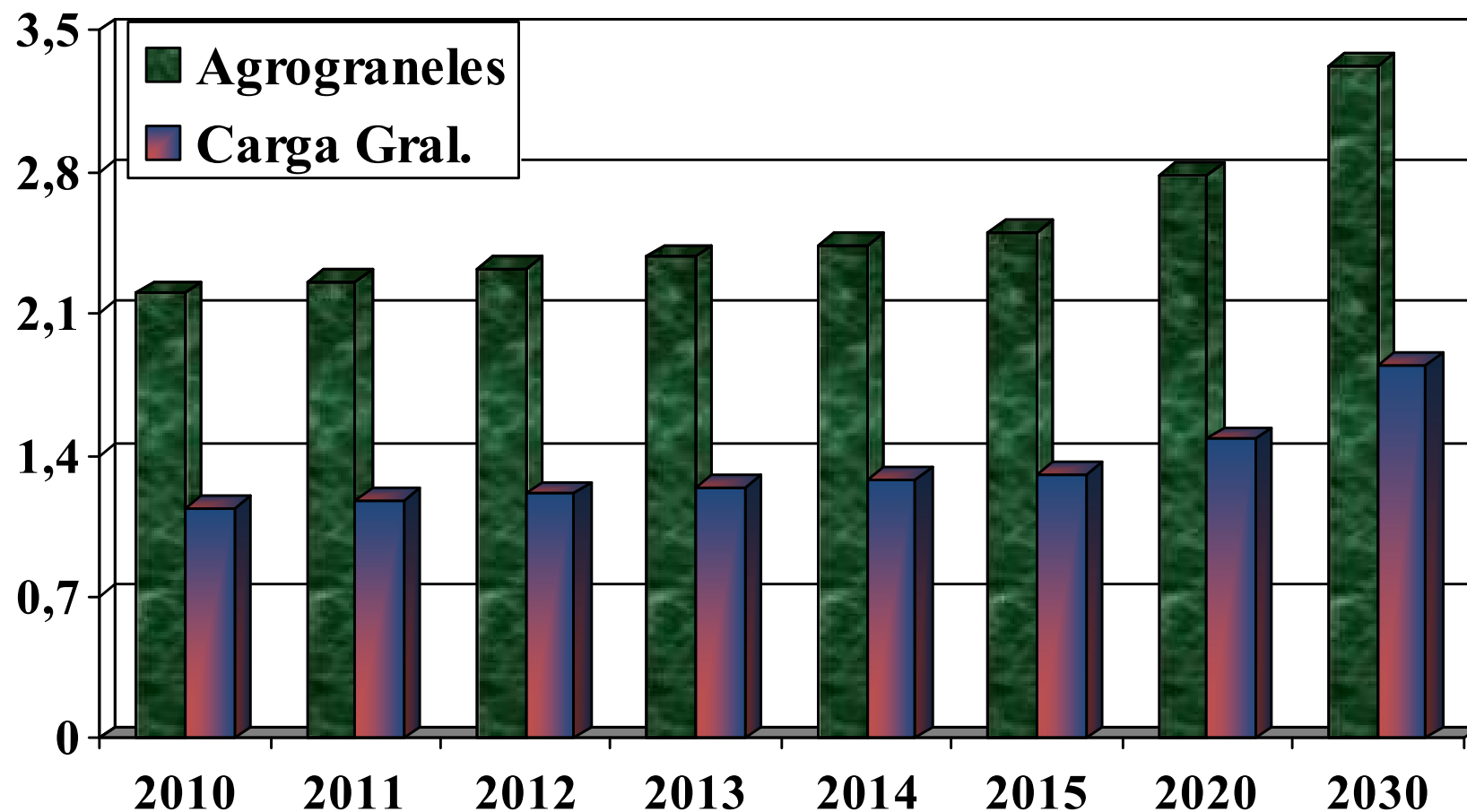
Demanda Proyectada (en Millones de tn.)

(28 pies de profundidad)

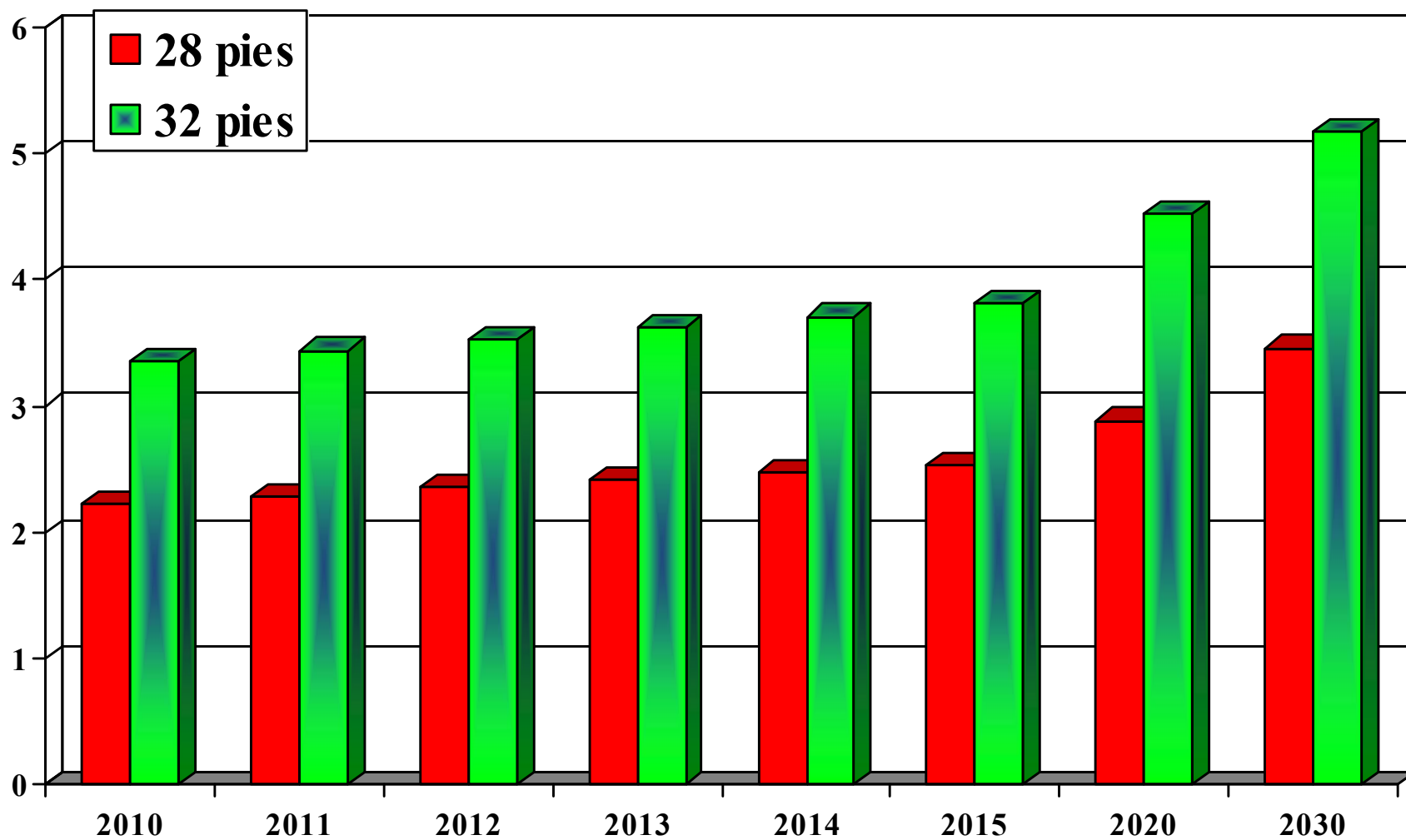


Demanda Proyectada (en Millones de tn.)

(32 pies de profundidad)



Demanda Total Proyectada (en Millones de tn.)



Evaluación Económica

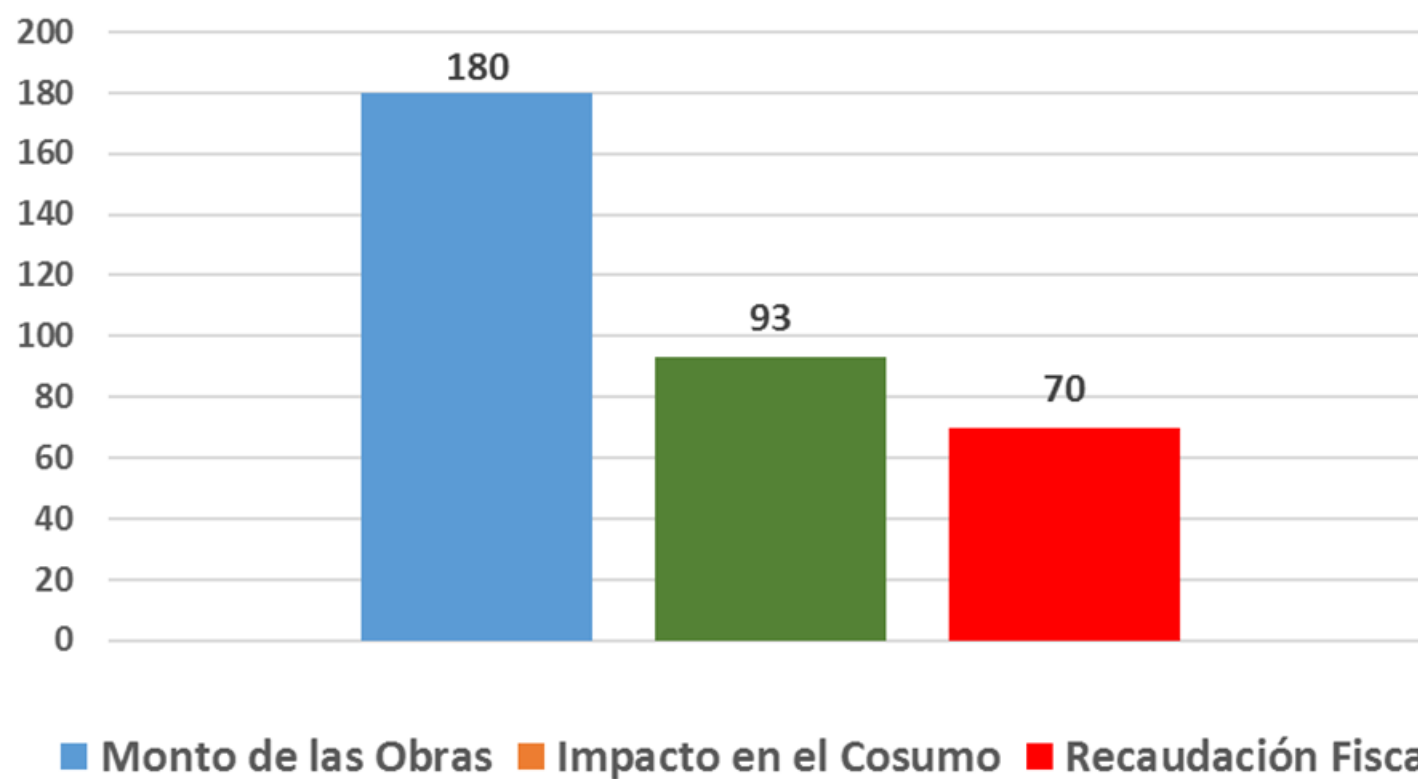
- Los beneficios evaluados del proyecto son los que se extienden a la zona de influencia. Abarca los obtenidos por ahorro en los fletes y por los ahorros en mantenimiento de carreteras.
- Estos beneficios se agregan a los ingresos generados por el proyecto (uso del puerto, movimiento de las cargas y almacenaje de granos).
- Los resultados de la evaluación económica indican que el proyecto es económicamente viable.
- Los ingresos y beneficios económicos superan los costos económicos del proyecto. Con 32 pies de profundidad mejoran los resultados.

Costos y Fuentes de Financiamiento

- > Gobierno Nacional **\$ 57.750.000**
- > FONPLATA **U\$S 25.000.000**
- > Provincia **U\$S 15.000.000**

El aporte privado completará el financiamiento
requerido para la realización del proyecto
Costo total del Proyecto U\$S 180 millones.

Impacto de la Obra (en millones de Dólares)



COMISION PARA LA RELOCALIZACION DEL PUERTO DE SANTA FE

- ➡ Decreto N° 607/16
- ➡ Objetivo: Planificar y coordinar las políticas y herramientas necesarias para la concreción del traslado del Puerto de Santa Fe.
- ➡ Funciones: Participar del diseño del plan estratégico, realizar aportes técnicos, operativos y económicos financieros, analizar diferentes alternativas y colaborar en la planificación de las obras de infraestructura de conectividad, participar en rondas de consultas con potenciales operadores y coordinar y promover el diálogo con organismos nacionales (MT)
- ➡ Coordina el Ministerio de Infraestructura y Transporte, integran: representantes de la Municipalidad y de la Secretaría de Finanzas del Ministerio de Economía; el presidente del Ente Administrador Puerto de Santa Fe, Bolsa de Comercio de Santa Fe, Unión Industrial de Santa Fe, Cámara de Comercio Exterior, Universidad Nacional del Litoral, Universidad Tecnológica Nacional y el senador por La Capital.

NUEVA CONEXIÓN PARANÁ – SANTA FE

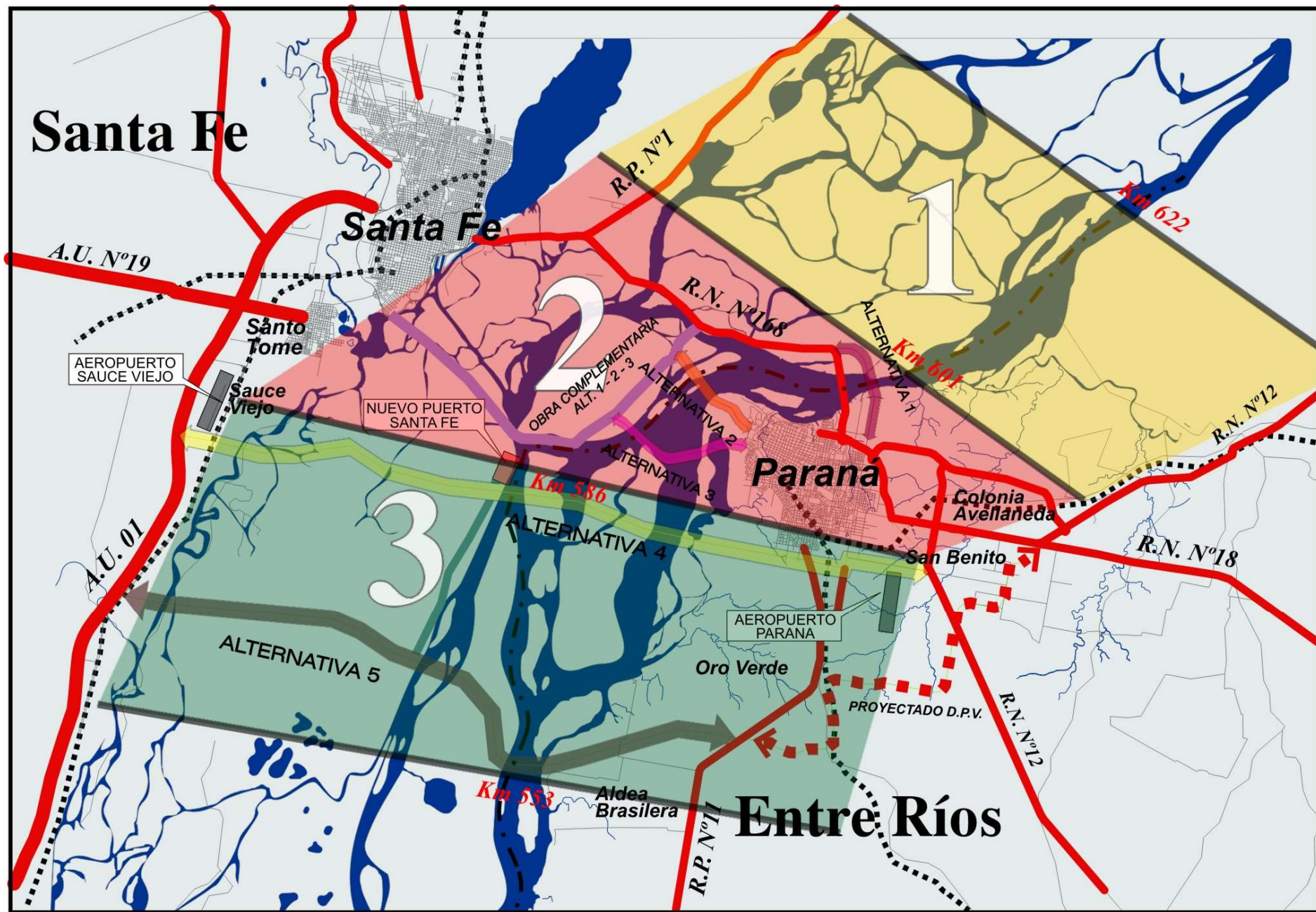


OBJETIVOS:

- Resaltar la Potencialidad estratégica de la obra para el desarrollo regional y del MERCOSUR
- Incorporar Planes estratégicos territoriales para ambas cabeceras: Santa Fe y Entre Ríos, y su incidencia sobre la conexión.
- Considerar los proyectos existentes de radicación industrial.
- Articular los proyectos existentes de infraestructura.
- Generar una nueva conexión física entre las ciudades de Santa Fe y Paraná.

Estado de situación:

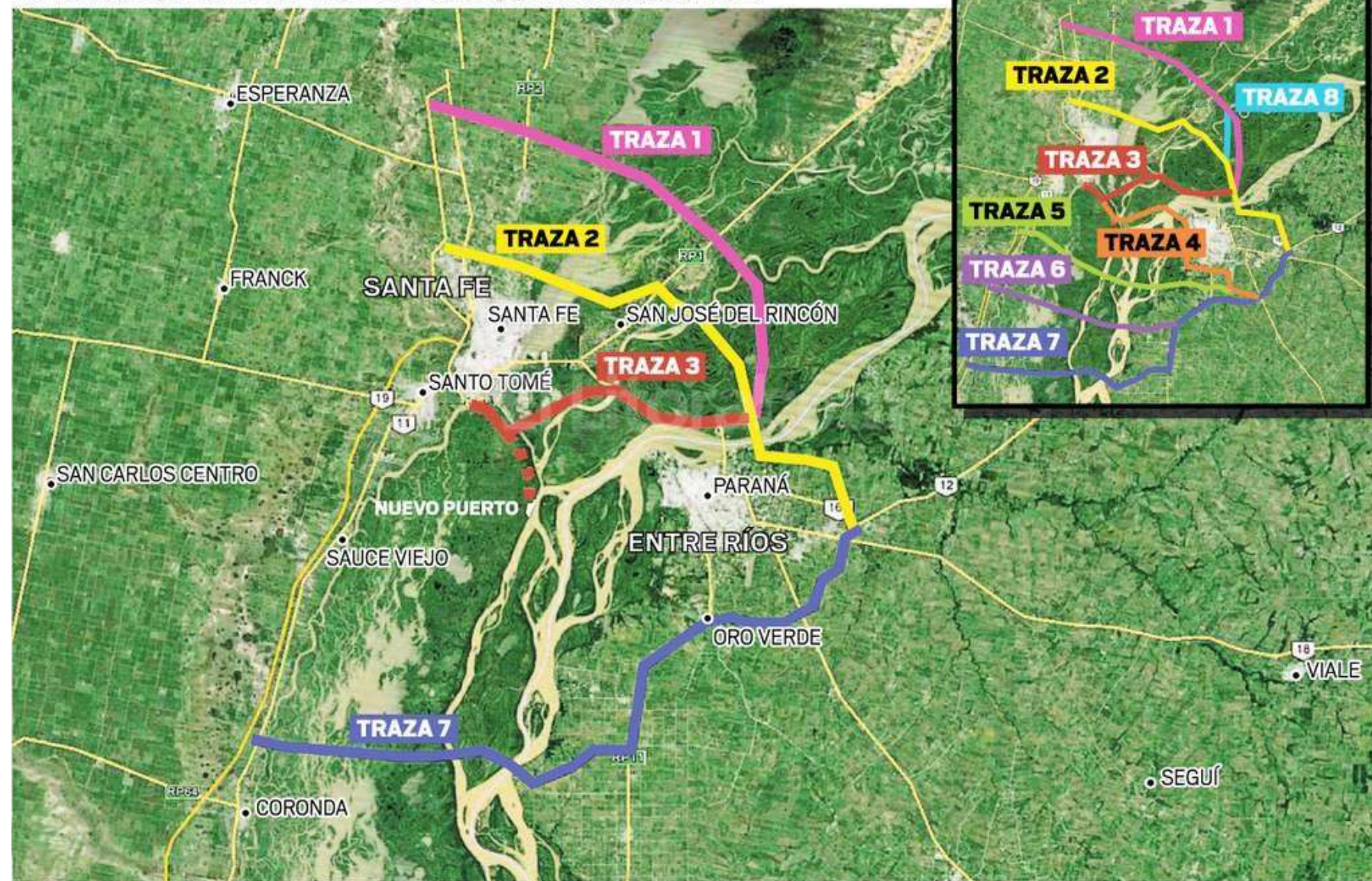
- En etapa de proyecto (consultora ATEC). Comitente DNV.
- La alternativa 3, apoyada por la MCSF, incluye la conexión al nuevo puerto.





LAS TRAZAS SELECCIONADAS

• EN BASE AL ESTUDIO DE LA CONSULTORA ATEC, VIALIDAD NACIONAL SELECCIONÓ LAS TRAZAS 2, 1 Y 7. DEJÓ AFUERA LA OPCIÓN 3, QUE IMPULSA SANTA FE.



FUENTE: INFORME DE CONSULTORA ATEC - ACTA Nº 25 DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD

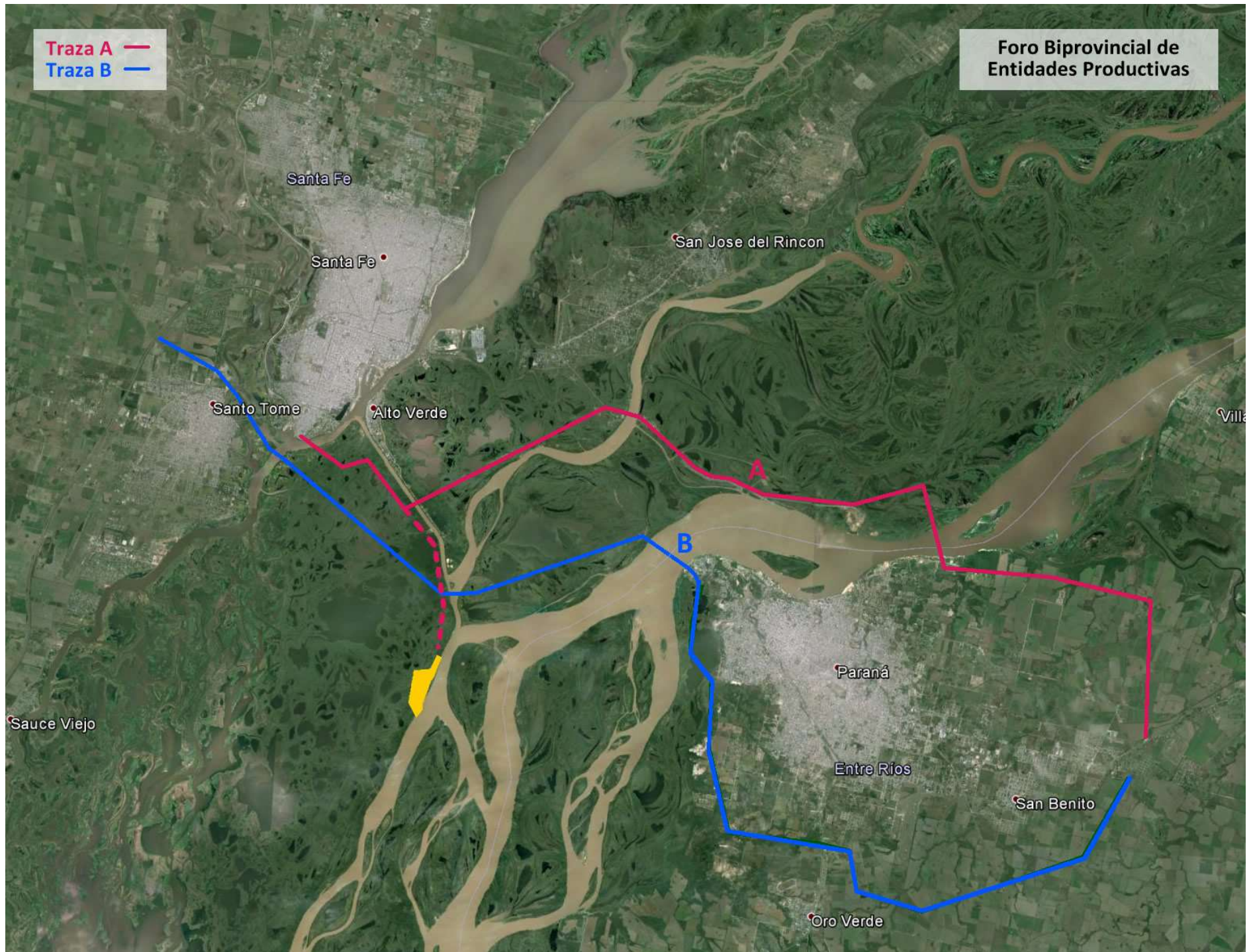
EL LITORAL

- **Debilidades**

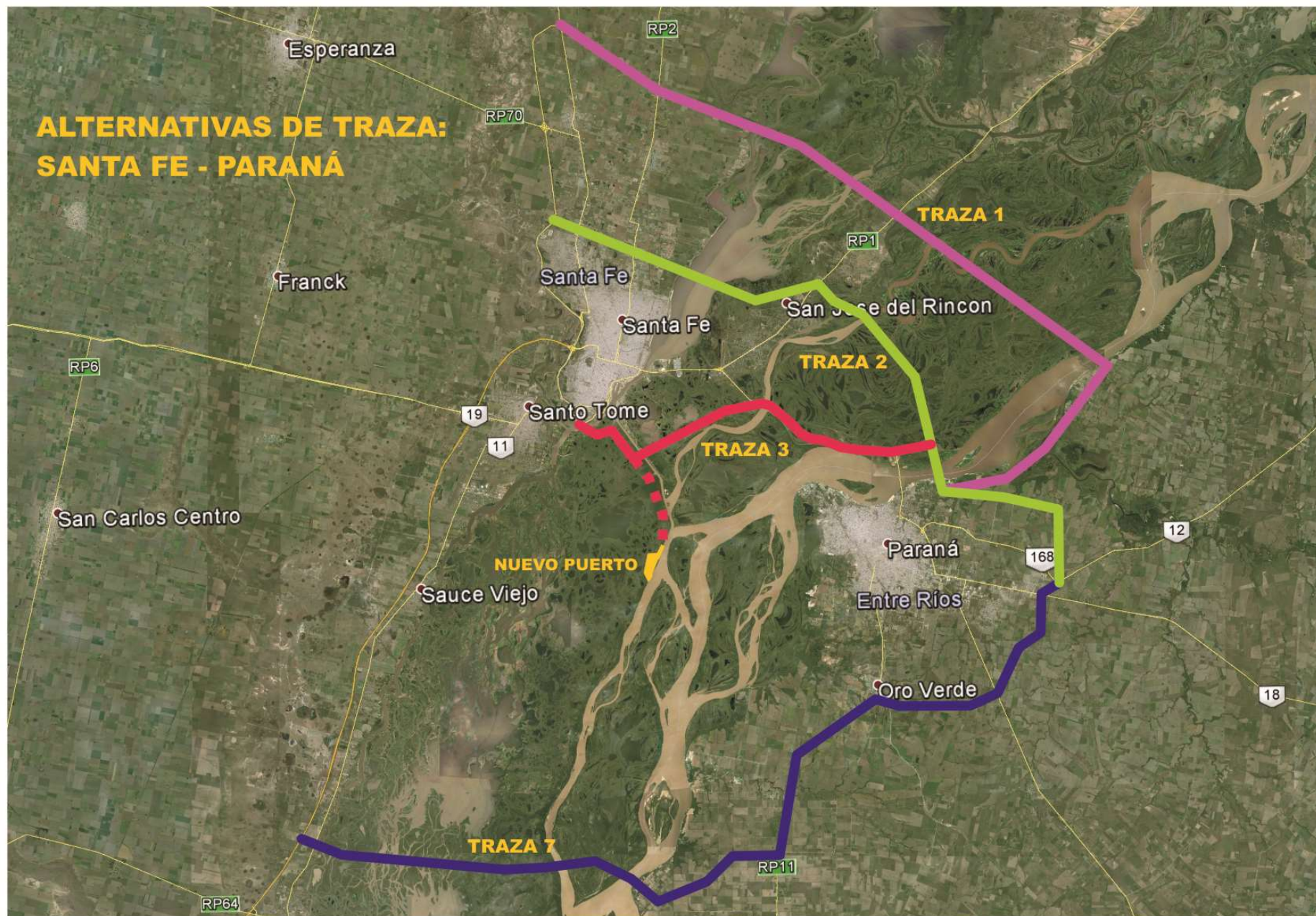
Ninguna de las tres trazas elegidas pasa por el futuro emplazamiento del Puerto de Santa Fe; ninguna resuelve el problema de embotellamiento que tiene el Puente Oroño y ninguna pasa cerca de la Planta de Tratamiento de Líquidos de Cloacales. Por otra parte, ninguna de las tres elegidas resultan opciones de conexión entre las ciudades de Santa Fe y Paraná.

Foro Biprovincial de
Entidades Productivas

Traza A —
Traza B —

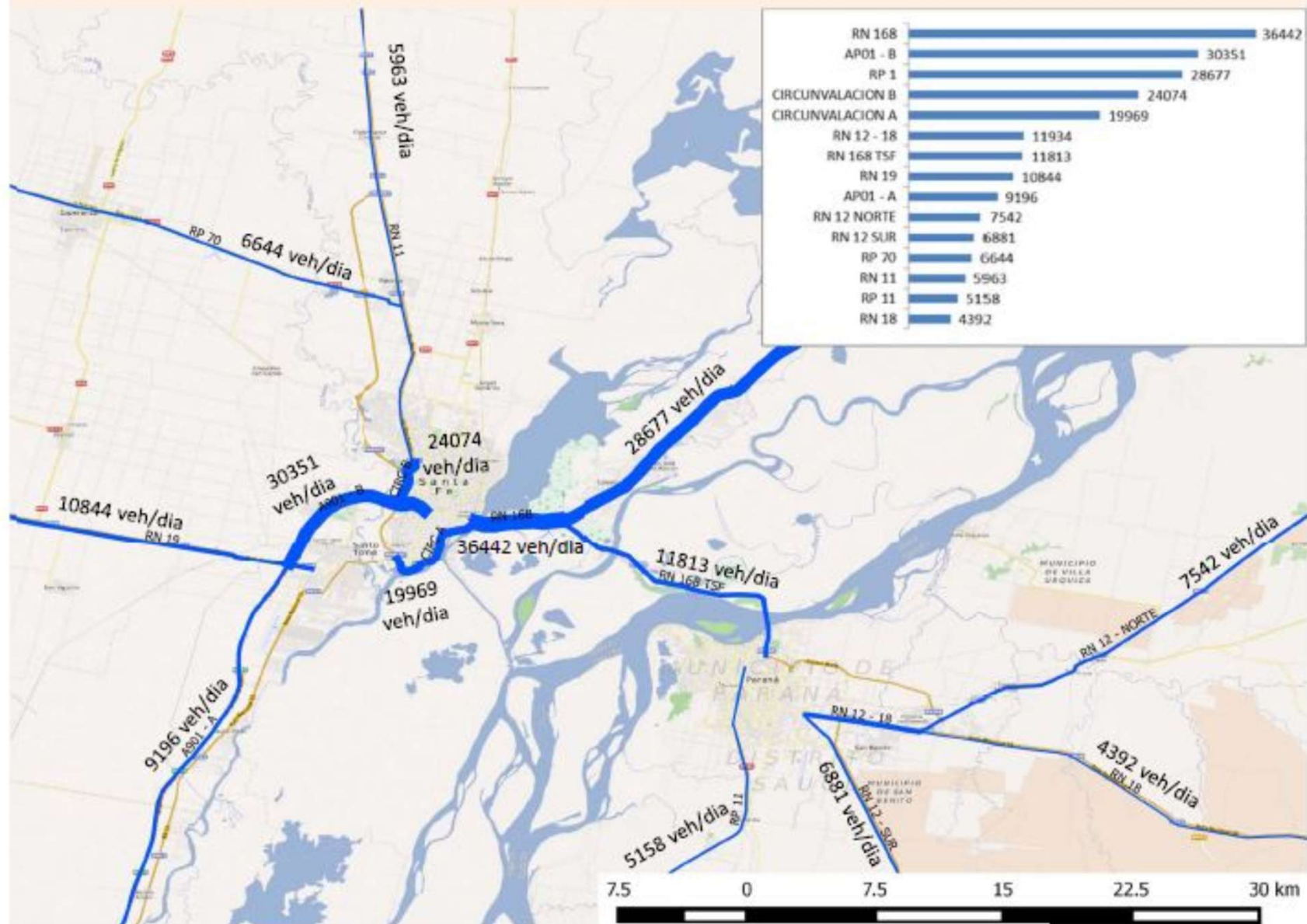


ALTERNATIVAS DE TRAZA: SANTA FE - PARANÁ





TMDA – Rutas área de estudio



TRANSITO MEDIO DIARIO ANUAL

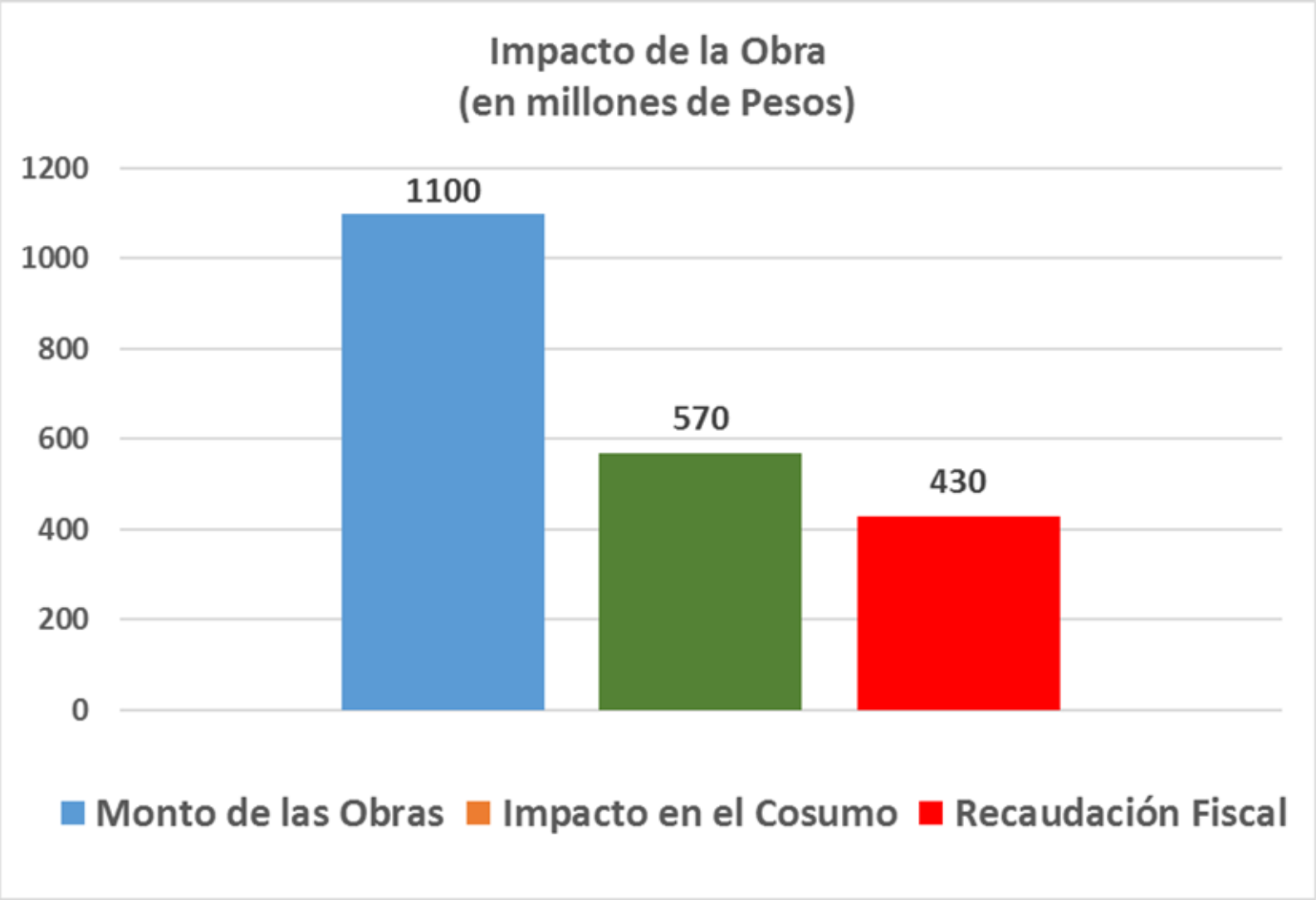
RUTA NACIONAL Nro 168

- Tramo Acceso Túnel Subfluvial – Intercambiador RPN 1
 - TMDA 11.837
 - (24% de Transporte Pesado)
- Tramo Puente Oroño – RPN1
 - TMDA 34.200
 - (15% de Transporte Pesado)

A007

- Tramo Juan de Garay – 1ro de Mayo
 - TMDA 24.200
 - (20% Transporte Pesado)
- Tramo 1ro de Mayo – Acceso RNN11
 - TMDA 12.900
 - (20% Transporte Pesado)
- Tramo Acceso RNN11 – AP01
 - TMDA 6.700
 - (20% Transporte Pesado)





Costo de las principales obras - Presupuestos

AUTOVIA RUTA NACIONAL AO12	
2013	1.000.000.000
2014	1.000.000.000
2015	1.500.000.000
2016	1.907.000.000

RUTA NAC. 34 - 5 SECCIONES	
2013	1.040.000.000
2014	1.040.000.000
2015	1.040.000.000
2016	1.040.000.000

PUENTE PARANÁ – SANTA FE	
2013	1.100.000.000
2014	1.100.000.000
2015	1.100.000.000
2016	1.100.000.000

RUTA NAC. 33 AUT. ROSARIO RUFINO – 4 SECCIONES	
2013	1.269.240.000
2014	1.269.240.000
2015	1.269.240.000
2016	1.269.240.000

PUENTE RECONQUISTA -GOYA	
2013	5.000.000.000
2014	4.137.135.000
2015	0
2016	4.137.135.000

RECONVERSIÓN PUERTO STA FE	
2013	57.333.841
2014	130.000.000
2015	130.000.000
2016	130.000.000

PRESUPUESTO TOTAL PARA LA PROVINCIA DE SANTA FE

2013	14.044.895.985
2014	14.434.810.421
2015	10.635.868.000

EJECUCION EN EL PRIMER AÑO

EJECUCION EN EL PRIMER AÑO		
2013	277.618.238	1,98%
2014	181.979.729	1,26%
2015	109.039.742	1,03%

Gasto Nacional ejecutado por la DNV.

En millones de Pesos (2003-2014).

Informe de la Bolsa de Comercio de Santa Fe, Marzo 2016

Período	Santa Fe	Gasto total	Santa Fe / Gasto total
2003	7	479	1.54%
2004	95	1,058	8.93%
2005	87	1,974	4.40%
2006	239	3,433	6.96%
2007	229	4,305	5.33%
2008	298	6,051	4.92%
2009	312	6,297	4.95%
2010	418	7,469	5.60%
2011	485	9,770	4.97%
2012	469	10,242	4.58%
2013	516	12,323	4.19%
2014	513	15,379	3.34%

Fuente: CES-BCSF en base a datos de la Contaduría General de la Nación

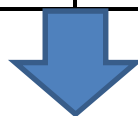
Gasto de la Dirección Nacional de Vialidad en Santa Fe/ Aporte por derechos de exportaciones de Santa Fe. Período 2003-2014.
En millones de pesos y en porcentaje. Informe de la Bolsa de Comercio de Santa Fe, marzo 2016

Período	Gasto de la Dirección Nacional de Vialidad en Santa Fe	Aportes de Santa Fe por derechos de exportaciones	Gasto de la DNV en Santa Fe/ Aporte por derechos de exportaciones de Santa Fe
2003	7	4,721	0.16%
2004	95	4,960	1.91%
2005	87	5,346	1.63%
2006	239	6,271	3.81%
2007	229	10,122	2.27%
2008	298	17,079	1.74%
2009	312	14,589	2.14%
2010	418	15,704	2.66%
2011	485	15,951	3.04%
2012	469	15,715	2.99%
2013	516	16,626	3.10%
2014	513	23,612	2.17%

Fuente: CES-BCSF en base a datos de la Contaduría General de la Nación y AFIP

Cómo financiamos las Obras?

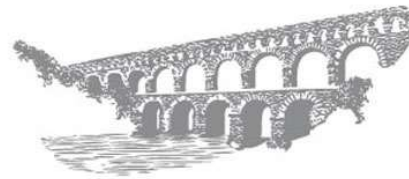
PERIODO	SANTA FE	CABA	SANTA CRUZ	APORTE SANTA FE
2009	254	70	45	9.388
2010	644	178	114	12.453
2011	626	173	111	13.043
2012	632	175	112	10.058
2013	833	230	142	10.640
2014	1.269	350	225	15.111
2015	1.357	375	240	16.170
TOTALES	5.615	1.551	989	86.863



Dónde siembran soja?

MUCHAS GRACIAS

Fabio M. Arredondo
gerencia@cacsantafe.org.ar



**CÁMARA ARGENTINA
DE LA CONSTRUCCIÓN**
DELEGACIÓN CIUDAD DE SANTA FE
