Transporte

Infraestructura de transporte en Santa Fe: desarrollos claves para ganar competitividad

Desiré Sigaudo – Alfredo Sesé – Julio Calzada

Gracias a su ubicación geográfica y sus recursos naturales, Santa Fe se ha desarrollado como la puerta al mundo de la agroindustria argentina. La inversión en infraestructura es decisiva para potenciar este rol de la provincia.

Santa Fe es la 10° provincia en términos de superficie en Argentina. Con 133.007 km2, su área representa poco menos del 5% del territorio nacional. En su eje norte-sur, esta provincia cuyos límites dibujan una bota, tiene una longitud de 720 km que la convierte en una de las provincias más largas del país (junto con la provincia de Buenos Aires y Santa Cruz). Esta característica, naturalmente, conlleva una importante riqueza en variedad de suelos y climas, a la vez que plantea un gran desafío logístico para unir los puntos más distantes dentro de su territorio.

Delimitando su territorio al este, Santa Fe tiene al caudaloso Río Paraná que le ha permitido potenciar muchas actividades económicas, sirviendo a su vez como un medio de transporte natural para las mercaderías del norte y una salida óptima a los mercados externos, desde los puertos del sur de la provincia. Cabe destacar, que el nodo portuario del Gran Rosario ocupa el segundo lugar entre los centros portuarios que mayor volumen de granos, subproductos y aceites despachan en el mundo.

La infraestructura de transporte surge entonces como una variable decisiva para el desarrollo de Santa Fe, así como también de la agroindustria, el sector económico más dinámico de Argentina. La provincia debe potenciar su conexión multimodal no sólo para dotar de mayor eficiencia al transporte interno, sino también para servir a su pujante puerto e industria, transportando mercadería originada en otras provincias.

En otras palabras, la inversión en infraestructura debe acompañar al crecimiento productivo santafesino y al espectacular despegue de sus exportaciones, que en los últimos 20 años se triplicaron en valor.

A continuación, se analizan algunas de las necesidades y oportunidades más críticas para la infraestructura y logística del transporte de cargas.

1. Infraestructura en rutas, caminos y accesos viales a puertos

Es menester aumentar la capacidad y mejorar el nivel de servicio de las autopistas, rutas nacionales y provinciales, para mejorar la seguridad vial, cuidar el medio ambiente y aumentar la eficiencia del transporte por camión, que continúa

Dirección de Informaciones y Estudios Económicos

BOLSA DE COMERCIO DE ROSARIO

PROPIETARIO: Bolsa de Comercio de Rosario
DIRECTOR: Dr. Julio A. Calzada
Córdoba 1402 | S2000AWV Rosario | ARG
Tel: (54 341) 5258300 / 4102600 Int. 1330
iyee@bcr.com.ar | www.bcr.com.ar
@BCRmercados

Este material, que se encuentra inscripto en el Registro de la propiedad Intelectual bajo el N° 112165763, puede ser reproducido de manera total o parcial citando como fuente Informativo Semanal de la Bolsa de Comercio de Rosario. ISSN 2796-7824

siendo el medio más utilizado. Adquiere gran importancia, a su vez, el estado de los caminos rurales y los accesos viales a las industrias y terminales portuarias de la provincia.

La **Ruta Nacional N°11** es la columna vertebral del territorio santafesino, la que sostiene el flujo vial en el eje norte-sur, sobre el este de su territorio. Su importancia excede la conexión interna de la provincia, ya que sirve en gran medida al trasporte desde las provincias del NEA y parte de las provincias del NOA. La RN11 es, por otra parte, la única comunicación con Asunción del Paraguay, y presenta actualmente un gran deterioro de la cinta asfáltica en toda su traza. Dada su importancia estratégica es imperiosa su transformación en autopista, autovía, o al menos en ruta segura por el importante caudal de tráfico que concentra.

También en dirección norte-sur, la **Ruta Nacional Nº 95** es el único corredor en este sentido para el noroeste de Santa Fe, sirviendo también a la zona agrícola más productiva del Chaco. La RN95 se encuentra íntegramente asfaltada, sin embargo, presenta un importante estado de deterioro en toda su extensión.

En dirección oeste-este, en el extremo norte de la provincia, se abre la **Ruta Provincial N° 30**, con escasos kilómetros pavimentados. Esta ruta es la vía de comunicación transversal que permite vincular una extensa región de las provincias de Santa Fe, Chaco, Santiago del Estero y gran parte del NEA y NOA. Su desarrollo daría la posibilidad de incrementar la actividad con infraestructura necesaria a Puerto Ocampo y a toda la zona del norte de la provincia. Esta ruta se convertiría en el motor del tránsito de la producción regional, cuya pavimentación permitiría la integración de comunidades hoy aisladas que tienen una importante producción agropecuaria y permitiría abaratar costos en el transporte, además de descongestionar las rutas de orientación norte-sur que confluyen, fundamentalmente, en los grandes centros urbanos y portuarios como Rosario y Buenos Aires.

En misma orientación, la **Ruta Nacional N°98** es una vía trasversal fundamental para la provincia, uniendo Tostado, Vera y Reconquista con 147 km asfaltados pero que periódicamente presenta importantes deterioros en su carpeta asfáltica. Es importante mencionar que ésta es la única ruta que une transversalmente los tres departamentos del norte santafesino. Un área geográfica de casi 50.000 km2 dispone de una sola ruta que une el Este y Oeste del norte provincial. A través de esta ruta, además, se conectan las zonas productoras de cereales (Este de Santiago del Estero, Norte de Santa Fe y Suroeste de Chaco) con Puerto Reconquista y las industrias de la zona, y la Ruta 11, una de las principales vías de acceso al complejo industrial oleaginoso de Rosario.

En el sur, es necesario aumentar de la capacidad (conversión en autopistas) de las **rutas nacionales N°33, N°34 y A 012**; sumando terceros carriles en algunos tamos de las **Autopistas Buenos Aires-Rosario y Rosario-Córdoba**, que sirvan a mejorar el flujo de camiones hacia el nodo portuario del Gran Rosario.

Particularmente en esta área clave, no solo para la economía santafesina sino para la de todo el país, es preciso mejorar y ampliar la capacidad de los **caminos de acceso a plantas y puertos del Complejo Industrial Oleaginoso del Gran Rosario, obras solicitadas por la Bolsa de Comercio de Rosario.**

2. Infraestructura del trazado ferroviario y accesos a puertos

En un contexto de cambios en la reglamentación y administración de las líneas ferroviarias en Argentina, la visión que predomine debe ser la de impulsar una mayor competencia inter e intramodal. Y con este objetivo, definir los parámetros y valores que servirán de base para la fijación de tarifas y/o cánones de uso de las diversas infraestructuras.

Dirección de Informaciones y Estudios Económicos
BOLSA DE COMERCIO DE ROSARIO
PROPIETARIO: Bolsa de Comercio de Rosario
DIRECTOR: Dr. Julio A. Calzada
Córdoba 1402 | S2000AWV Rosario | ARG
Tel: (54 341) 5258300 / 4102600 Int. 1330
iyee@bcr.com.ar | www.bcr.com.ar
@BCRmercados

Este material, que se encuentra inscripto en el Registro de la propiedad Intelectual bajo el N° 112165763, puede ser reproducido de manera total o parcial citando como fuente Informativo Semanal de la Bolsa de Comercio de Rosario. ISSN 2796-7824

Al territorio santafesino confluyen tres líneas férreas: **F.C. Belgrano y F.C. San Martín, de operación estatal, y el Nuevo Central Argentino S.A. (NCA)** en concesión privada.

En el norte de la provincia, se trabaja en la rehabilitación del **ramal F del F.C. Belgrano** para conectar las localidades desde Santa Fe con Resistencia y Puerto Barranqueras. Restituir el funcionamiento de este ramal que supo ser el motor del desarrollo de esta zona, no solo contribuirá a la comunicación y la permanencia de estas poblaciones, sino que también abaratará los costos del transporte tanto de personas como de productos.

En el sur, se requiere una optimización de los **accesos ferroviarios a los puertos al sur del Área Metropolitana de Rosario – Empalmes Alvear, Piñero y Álvarez** Además, es menester gestionar la adecuación de la propuesta del acceso de la trocha ancha ferroviaria a la zona de Timbúes a las reales necesidades y características de esta zona.

3. Cuenca La Picasa: obras en beneficio del transporte vial y ferroviario

El departamento General López, en el extremo sur de la provincia de Santa Fe, contiene el 38% de la cuenca La Picasa que históricamente ha representado un continuo desafío para esta región. El saneamiento de la laguna La Picasa es necesario detener el avance de las aguas, que en repetidas ocasiones ha golpeado duramente a la producción de una región con suelos excepcionalmente productivos. Además, el corredor bioceánico Buenos Aires - Valparaíso tiene paso por esta zona, por lo que el desborde de la laguna redunda en un escollo para la integración regional. En los últimos 5 años, el tránsito de la **Ruta Nacional N°7** estuvo más de dos años interrumpido.

A nivel ferroviario, el **F.C. San Martín** atraviesa la laguna en su recorrido oeste-este, y cabe destacar que si las vías se encuentran anegadas el tren debe recorrer 333 kilómetros adicionales para evitar La Picasa. Esto afecta una sustancial porción de la logística nacional, considerando que más de 5,2 millones de toneladas de bienes fueron trasladados por esta línea en 2021.

4. Infraestructura para el transporte fluvial: concesión del dragado y balizamiento de la Vía Navegable Troncal del Río Paraná

Un dragado y balizamiento eficiente, que incorpore tecnología y mejore las condiciones de navegabilidad, asegurando el respeto de los requisitos medioambientales, permite optimizar la logística de las exportaciones argentinas y reducir el costo del flete mediante el transporte en buques modernos de mayores dimensiones y calado. Una buena y fluida navegación resulta esencial para el afianzamiento del país, y los puertos santafesinos, como exportadores confiables.

El Decreto N° 949/20 facultó al Ministerio de Transporte de la Nación a efectuar el llamado y adjudicación de la Licitación Pública Nacional e Internacional, por el régimen de concesión de obra pública por peaje, para las tareas de dragado y balizamiento de la vía navegable troncal, comprendida entre el kilómetro 1238 del Río Paraná, punto denominado Confluencia, hasta la Zona de Aguas Profundas Naturales, en el Río de la Plata exterior, hasta la altura del kilómetro 239,1 del canal Punta Indio, a riesgo empresario y sin aval del Estado.

El 30 de abril de 2021 venció la concesión del dragado y balizamiento de la vía navegable troncal, cuyo concesionario era la firma Hidrovía S.A. El Estado Nacional instruyó a Hidrovía SA a seguir prestando el servicio hasta el 10 de setiembre de 2021. A partir del 11 de setiembre de 2021, el nuevo concesionario designado es la Administración General de Puertos (AGP), quien ha contratado de manera directa por un tiempo limitado a las firmas Compañía Sudamericana de Dragados

Dirección de Informaciones y Estudios Económicos
BOLSA DE COMERCIO DE ROSARIO
PROPIETARIO: Bolsa de Comercio de Rosario
DIRECTOR: Dr. Julio A. Calzada
Córdoba 1402 | S2000AWV Rosario | ARG
Tel: (54 341) 5258300 / 4102600 Int. 1330
iyee@bcr.com.ar | www.bcr.com.ar
@BCRmercados

Este material, que se encuentra inscripto en el Registro de la propiedad Intelectual bajo el N° 112165763, puede ser reproducido de manera total o parcial citando como fuente Informativo Semanal de la Bolsa de Comercio de Rosario. ISSN 2796-7824

(del grupo Jan De Nul) y EMEPA, para que actúen como contratistas del dragado y balizamiento, respectivamente, de la VNT.

La licitación definitiva y su adjudicación debe ser ejecutada por el Ente Nacional de Control y Gestión de la Vía Navegable (en adelante ENCyGVN), como ente descentralizado en la órbita del Ministerio de Transporte, según lo establecido por el Decreto de Necesidad y Urgencia Nº 556/2021, de fecha 24 de agosto de 2021.

Hace unos años, un conjunto de entidades y empresas del sector privado, entre ellas la BCR, consideró que era necesario elaborar un "Estudio de Factibilidad Técnico – Económica para el próximo periodo de concesión". Dicho estudio fue puesto a disposición del Gobierno Nacional y los interesados con el propósito de colaborar con el llamado a licitación de una nueva concesión de las tareas de dragado y señalización de la Vía Navegable Troncal del Río Paraná, cuyo contrato de Concesión venció en el año 2021.

La Bolsa de Comercio de Rosario ha solicitado al Gobierno Nacional la definición de un cronograma realista del proceso de licitación y asegurar la adjudicación de la concesión de dragado y balizamiento de la vía navegable troncal del Río Paraná en el segundo semestre de 2022. Por otra parte, la BCR efectúa el seguimiento de las acciones que está llevando a cabo la AGP en su rol de concesionario de la VNT. Cuando se lance la "licitación larga" por parte del Ente Nacional de Control y Gestión de la Vía Navegable, nuestra entidad procederá a realizar el seguimiento de dicho proceso.

Dirección de Informaciones y Estudios Económicos
BOLSA DE COMERCIO DE ROSARIO
PROPIETARIO: Bolsa de Comercio de Rosario
DIRECTOR: Dr. Julio A. Calzada
Córdoba 1402 | S2000AWV Rosario | ARG
Tel: (54 341) 5258300 / 4102600 Int. 1330
iyee@bcr.com.ar | www.bcr.com.ar
@BCRmercados

Este material, que se encuentra inscripto en el Registro de la propiedad Intelectual bajo el Nº 112165763, puede ser reproducido de manera total o parcial citando como fuente Informativo Semanal de la Bolsa de Comercio de Rosario. ISSN 2796-7824