

0111.341  
G11  
IV

45693

REGION CENTRO  
PROVINCIA DE SANTA FE

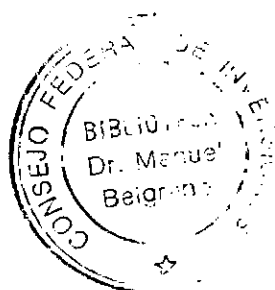
CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES

INTEGRACIÓN Y COMPLEMENTACIÓN PUERTOS REGIONALES

PRIMER INFORME PARCIAL

TOMO IV

12/2005



Autor: Dr. Fernando Santiago Galetto.

**REGION CENTRO**  
**INTEGRACIÓN Y COMPLEMENTACIÓN DE LOS PUERTOS REGIONALES**  
**PRIMER INFORME PARCIAL.**

**INDICE GENERAL**

TITULO	PAG..
<b>TOMO I</b>	
1 Ordenamiento Legal E Institucional.	2
<b>Título I Legislación Nacional.</b>	3
2 Legislación Nacional	4
2.1 Ley 24.093. Desregulación De La Actividad Portuaria.	4
2.2 Decreto Reglamentario. Decreto Nacional 769/93 - Bs. As., 19 / 04 / 93	4
2.2.1 Título 1 Ámbito De Aplicación (Artículos 1 Al 3)	4
2.2.2 Título 2 De La Habilitación (Artículos 4 Al 10)	5
2.2.2.1 Capítulo 1 De Los Puertos Existentes O A Crearse (Artículos 4 Al 8)	5
2.2.2.2 Capítulo 2 De Los Puertos En Funcionamiento (Artículos 9 Al 9)	11
2.2.2.3 Capítulo 3 Consideraciones Generales (Artículos 10 Al 10)	12
2.2.3 Título 3 De La Administración Y Operatoria Portuaria (Artículos 11 Al 20)	13
2.2.3.1 Capítulo 1 De La Transferencia Del Dominio, Administración O Explotación Portuaria Nacional A Los Estados Provinciales Y / O A La Municipalidad De La Ciudad De Buenos Aires Y / O A La Actividad Privada (Artículos 11 Al 11)	13
2.2.3.2 Capítulo 2 De La Administración Y Operatoria Estatal (Artículos 12 Al 16)	14
2.2.3.3 Capítulo 3 De La Administración Y Operatoria De Los Puertos Particulares (Artículos 17 Al 19)	17
2.2.3.4 Capítulo 4 Consideraciones Generales (Artículos 20 Al 20)	19
2.2.4 Título 4 De La Jurisdicción Y Control (Artículos 21 Al 21)	19
2.2.5 Título 5 De La Autoridad De Aplicación (Artículos 22 Al 22)	20
2.2.6 Título 6 De La Reglamentación (Artículos 23 Al 23)	22
2.2.7 Título 7 Consideraciones Finales (Artículos 24 Al 25)	25
<b>Título II Legislación Provincia De Entre Ríos.</b>	

3	Legislación De La Provincia De Entre Ríos.	28
3.1	Ley 8900. Puertos. Instituto Portuario Provincial. Creación (B.O. 2/03/95)	28
3.1.1	Capítulo I. De Las Disposiciones Generales	28
3.1.2	Capítulo II. De Las Autoridades Y La Administración Portuaria	29
3.1.3	Capítulo III. De La Operatoria Portuaria.	33
3.1.4	Capítulo IV. Disposiciones Finales	36
3.2	Ley 8911. Puertos. Modifica Artículo 11 Inciso E De La Ley 8900.	37
3.3	Decreto Nro. 132. 26 De Enero De 1995.	39
3.4	Decreto 3705 M.E.O.S.P. Expte. N° 315.307/95 Paraná 6 De Septiembre De 1995. Puertos. Instituto Portuario Provincial. Reglamentación.	42
3.4.1	Anexo I. Reglamentación Del Ipper.	42
3.4.2	Anexo II. Estatuto Orgánico De Los Entes Autárquicos De Los Puertos De Concepción Del Uruguay, Diamante E Ibicuy Dependientes Del Instituto Portuario Provincial De Entre Ríos.	48
3.4.2.1	Capítulo I: Constitución Y Jurisdicción.	48
3.4.2.2	Capítulo II. Capacidad – Régimen Legal – Domicilio.	48
3.4.2.3	Capítulo III. Objeto Y Funciones.	49
3.4.2.4	Capítulo IV. Patrimonio Y Régimen Financiero.	51
3.4.2.5	Capítulo V. Consejo De Administración.	52
3.4.2.6	Capítulo VI. Estructura Orgánica.	55
3.4.2.7	Capítulo VII. Fiscalización Y Control.	55
3.4.2.8	Capítulo VIII. Cláusula Especial.	56
<b>Título III Legislación Provincia De Santa Fe.</b>		

4	Legislación De La Provincia De Santa Fe.	58
4.1	Ley 1024. Expropiación Para La Construcción Del Puerto Santa Fe.	58
4.2	Ley 1183. Contrato De Estudios Para La Concreción Del Puerto Santa Fe.	59
4.3	Ley N° 10.848. Transferencia De Administración Y Explotación Puertos Helvecia, Reconquista, General San Martín Y Villa Constitución.	60
4.4	Ley N° 11011 Y Decreto Reglamentario Con Sus Respectivas Modificaciones. Creación De Los Entes Portuarios De Santa Fe Y Rosario.	62
4.4.1	Título I De La Creación, Denominación E Integración De Los Entes (Artículos 1 Al 6).	62
4.4.2	Título II . De Las Funciones, Atribuciones Y Potestades De Los Entes (Artículos 7 Al 8)	67
4.4.3	Título III. Del Patrimonio De Los Entes Y Aplicación De Utilidad (Artículos 9 Al 14)	68
4.4.4	Título IV Del Personal De Los Entes.	71
4.4.5	Título V De La Fiscalización Y Control.	72
4.4.6	Título VI De La Exención Impositiva.	73
4.4.7	Título VII De La Intervención De Los Entes.	73
4.4.8	Disposiciones Transitorias.	74
4.5	Ley N° 11.229 Y Decreto Reglamentario Con Sus Respectivas Modificaciones. Creación De Los Entes Portuarios de Villa Constitución Y Reconquista.	75
4.6	Ley N° 11.236. Aprueba Acta De Transferencia De La Administración Y Dominio Del Puerto Santa Fe.	82
4.6.1	Anexos. Acta De Transferencia. Administración General De Puertos S.E. (E.L.) A Favor De La Provincia De Santa Fe.	82
4.7	Ley N° 11.272. Aprueba Acta De Transferencia De Dominio De Los Puertos Helvecia, Reconquista, General San Martín Y Villa Constitución.	86
4.7.1	Anexos. Acta De Transferencia. Administración General De Puertos S.E. (E.L.) A Favor De La Provincia. De Santa Fe.	86
4.8	Ley N° 11.629. Se Autoriza A Concurrir En Ayuda Financiera El Ente Puerto Reconquista.	89
4.8.1	Decreto N° 31400.	89
4.9	Ley N° 11.672. Creación Del Centro De Promoción De Negocios Internacionales. Anexo Convenio.	90
4.9.1	Convenio.	90
4.10	Ley N° 11.739. Creación De La Zona Franca De Puerto Villa Constitución.	96
4.11	Decreto N° 1291 Santa Fe, 08 May 2000.	99
4.12	Decreto N° 2100 Santa Fe, 02 Ago 2000.	101
4.13	Ley N° 12.108. Autoriza Endeudamiento Con El Fonplata Para La El Proyecto De Reconversión Del Puerto Santa Fe.	104
4.14	Ley N° 12.237. Modifica 11.739. Zona franca Portuaria De Villa Constitución.	108
4.15	Ley N° 12.271. Aprueba La Transferencia De Los Elevados Del Puerto De Villa Constitución.	110
4.16	Decreto N° 3144/93. Santa Fe, 02/11/93. Aprueba Convenio De Transferencia De	

La Unidades Portuarias I Y li Del Puerto Santa Fe, Y Aprueba Estatuto Del Eapsf.	112
4.16.1 Estatuto Orgánico Del Ente Administrador Puerto Santa Fe.	116
4.16.1.1 Capitulo I. Constitución Y Jurisdicción.	116
4.16.1.2 Capitulo ii. Capacidad Y Régimen Legal – Domicilio.	116
4.16.1.3 Capitulo Iii. Objeto Y Funciones.	118
4.16.1.4 Capitulo Iv. Patrimonio Y Régimen Financiero.	121
4.16.1.5 Capitulo V. De La Documentación Y Contabilidad.	122
4.16.1.6 Capitulo Vi. Consejo Directivo.	122
4.16.1.7 Capitulo Vii. Fiscalización Y Control.	126
4.16.1.8 Capitulo Viii. Cláusulas Especiales.	127
4.16.1.9 Capitulo Ix. Cláusulas Transitorias.	127
4.17 Decreto N° 1130 Santa Fe, 15 Jun 2005 Aprueba La Modificación Del Inciso F) Del Artículo 2° Del Estatuto Orgánico Del Ente Administrador Puerto De Santa Fe Aprobado Por Decreto 3144/93.	129
4.18 Decreto N° 1285 Santa Fe, 20 May 2003 Aprueba Resolución 382/02.	132
4.19 Decreto N° 0226. Santa Fe, 01 Mar 2004 Ratifica Contrato De Préstamo Suscripto Entre La Provincia Y El Fondo Financiero Para El Desarrollo De La Cuenca Del Plata Para El Proyecto De Reconversión Del Puerto.	133
<b>TOMO II</b>	
<b>Título IV Información Técnica</b>	
5 Aspectos Técnicos Puertos de la Provincia de Santa Fe.	140
6 Puerto Santa Fe.	140
6.1 Memoria Descriptiva.	140
6.2 Área Portuaria.	141
6.2.1 Depósito N° 7.	141
6.2.2 Depósito N° 5.	142
6.2.3 Pabellón Sanitario (Ubicado Entre Depósitos N° 3 Y 5).	142
6.2.4 Subestación Transformadora.	142
6.2.5 Refugio Para Vigilancia Y Seguridad.	143
6.2.6 Depósito N° 3.	143
6.3 Área Masterplan.	144
6.3.1 Depósito N° 4.	144
6.3.2 Pabellón Sanitario (Ubicado Entre Depósito N° 4 Y 6).	144
6.3.3 Subestación Transformadora.	145
6.3.4 Depósito N° 6.	145
6.4 Estadísticas De Los Movimientos Portuarios.	147
6.4.1 Movimientos De Cargas – Evolución.	147
6.4.2 MOVIMIENTOS REGISTRADOS EN EL PUERTO DE SANTA FE Desde El Año 1.911 Al 31/07/05 Inclusive.	150

6.4.3	Registro De Artefactos Navales. Desde El 01/01/94 Al 31/07/05.	153
6.4.4	Cereal Evolución De Las Exportaciones Y Removido (En Toneladas) Vía Fluvial Y Ferroviaria Periodo 01/01/94 - 31/07/05.	164
6.4.5	1.5) Movimientos Anuales De Cereal En Camiones Base: periodo 01/01/94 - 31/07/05 (En Toneladas).	165
6.4.6	Evolución De Las Importaciones (En Toneladas). Periodo 01/01/94 / 31/07/05.	171
6.4.7	ii - Contenedores ii.1) Evolución De Las Exportaciones (En Toneladas) Periodo 01/01/94 / 31/07/05.	172
6.4.8	Evolución De Las Importaciones (En Toneladas) Periodo 01/01/94 / 31/07/05.	173
6.4.9	Participación Por T.E.U. (Cargados Y Vacíos). Periodo 01/01/94 - 31/07/05.	174
6.4.10	Exportación/Importación / Totales Por Unidades. Periodo 01/01/94 - 31/07/05.	177
6.4.11	Exportación. De Carga Contenedorizada - P/Producto (En Ton.) Periodo 01/01/94 - 31/07/05.	181
6.4.12	Importación De Carga Contenedorizada P/Roducto (En Tn) Periodo 01/01/94 -31/07/0.	185
6.4.13	Operaciones Registradas En Carga Contenedorizada. Año 1996.	188
6.4.14	Operaciones Registradas En Carga Contenedorizada Año 1997. 190	190
6.4.15	Operaciones Registradas En Carga Contenedorizada. Año 1998	195
6.4.16	Importación Vía Fluvial Por Producto. Carga No Contenedorizada. Base: Periodo 01/01/94 - 31/07/05 - En Toneladas.	201
6.4.17	Exportación Vía Fluvial Por Producto Carga No Contenedorizada. Base: Periodo 01/01/94 - 31/07/05- En Toneladas.	202
6.4.18	Importación Vía Terrestre Base: Periodo 01/01/94 - 31/07/05 - En Toneladas. Mensual. Depósitos Fiscales (Mensual Ingresado).	203
6.4.19	Removido Movimientos De Cargas Base: Periodo 01/01/94 - 31/07/05 - Líquido/Sólidos A Granel-Bulto (En Toneladas).	205
6.4.20	Movimientos De Arena - Por Empresa. Base: Periodo 01/01/94 - 31/07/05 - Sólidos A Granel -En Tonelada.	206
6.4.21	Operaciones Registradas En Cereales.	216
6.4.22	REGISTROS HIDROMETRICOS (En Metros).	230
7	Puerto de Rosario.	231
7.1	Ubicación.	231
7.2	Vinculaciones De Transporte Viales.	232
7.3	Vinculaciones De Transporte Fluviales.	233
7.4	Vinculaciones De Transporte Ferroviarias.	233
7.5	Vinculaciones De Transporte Aéreas.	234
7.6	Promoviendo El Desarrollo Regional.	235
7.6.1	Administración de los contratos con el concesionario.	235
7.6.2	Planeamiento y desarrollo de la zona portuaria.	235

7.6.3	Promoción y relaciones publicas del puerto.	235
7.7	Operadores Portuarios.	236
7.7.1	Terminales 1 y 2.	236
7.7.2	Terminales VI y VII.	236
7.8	Operadores Portuarios.	237
7.8.1	Terminal 1.	237
7.9	Operadores Portuarios.	237
7.9.1	Terminal 2 Norte Sur.	237
7.9.2	Terminal 2 Norte.	237
7.9.3	Terminal 2 Sur.	238
7.9.4	Terminal VI.	238
7.9.5	Terminal VII.	238
<b>TOMO III</b>		
8	Puerto Villa Constitución.	241
8.1	Ubicación Geográfica.	241
8.2	Datos Poblacionales.	241
8.3	Estructura Económica.	241
8.4	Infraestructura Comunicacional.	242
8.4.1	Terrestres.	242
8.4.2	Vías Férreas.	242
8.4.3	Aeropuertos.	242
8.5	Infraestructura De Servicios Básicos.	243
8.6	Puerto De Villa Constitución	243
8.6.1	Ubicación:	243
8.7	Principales Características:	244
8.7.1	Zona Norte.	244
8.7.1.1	La Unidad I (ex-J.N.G.).	244
8.7.1.2	Muelle Servicios Portuarios S.A. (ex-Dique III Sección).	245
8.7.2	Muelle Puerto de Cabotaje.	246
8.8	Servicios Portuarios S.A. Unidad I Puerto Villa Constitución.	246
8.8.1	Ubicación.	246
8.8.2	Accesos.	246
8.8.3	Capacidad De Almacenaje.	247
8.8.4	Capacidad De Recepción.	247
8.8.5	Pesaje.	247
8.8.6	Capacidad De Elevación.	247
8.8.7	Capacidad De Embarque.	247
8.8.8	Instalación De Limpieza Y Secado.	247

## VII

8.8.9	Sitios De Atraque.	247
8.8.10	Calado.	247
8.8.11	Dirección.	247
8.9	Servicios Portuarios S.A. 248Unidad II Puerto Villa Constitución.	248
8.9.1	Ubicación.	248
8.9.2	Accesos	248
8.9.3	Capacidad De Almacenaje.	248
8.9.4	Capacidad De Recepción.	248
8.9.5	Pesaje.	248
8.9.6	Capacidad De Elevación.	248
8.9.7	Capacidad De Embarque.	248
8.9.8	Instalación De Limpieza Y Secado.	248
8.9.9	Sitios De Atraque.	249
8.9.10	Calado.	249
8.9.11	Dirección.	249
8.10	Puerto Villa Constitución S.R.L. Unidad III Puerto Villa Constitución.	249
8.10.1	Ubicación.	249
8.10.2	Accesos.	249
8.10.3	Capacidad De Almacenaje.	249
8.10.4	Pesaje.	249
8.10.5	Sitios De Atraque.	249
8.10.6	Calado.	250
8.10.7	Dirección.	250
8.11	Zona Franca Santafesina.	251
8.11.1	Ventajas y Beneficios:	252
8.11.1.1	Arancelarios e Impositivos	252
8.11.1.2	Operativos:	252
8.11.1.3	Administrativos.	252
8.11.1.4	De infraestructura.	252
8.12	Estadísticas De Los Movimientos Portuarios.	252
8.12.1	Mercaderías Año 1998 En Toneladas.	254
8.12.2	Mercaderías Año 1999 En Toneladas.	256
8.12.3	Mercaderías Año 2000 En Tonelada.	258
8.12.4	Mercaderías Año 2001 En Toneladas.	260
8.12.5	Mercaderías Año 2002 En Toneladas.	262
8.12.6	Mercaderías Año 2003 En Toneladas.	264
8.12.7	Mercaderías Año 2004 En Toneladas.	266
8.12.8	Mercaderías Año 2005 En Toneladas.	268



9	Puerto Reconquista.	270
9.1	Características.	270
9.1.1	Ubicación.	270
9.1.2	Operador.	270
9.1.3	Accesos.	270
9.1.4	Objetivos.	270
9.1.5	Cargas.	271
9.1.6	Ventajas.	271
9.2	MERCOSUR.	272
9.3	Hidrovia.	272
9.4	Concesionamiento y movimientos.	272
9.4.1	Terminal A Ríos del Norte SA.	272
9.4.2	Actividades realizadas por el EAPR	273
9.4.3	Proyecto.	273
<b>Título V Información Económica</b>		
10	Infraestructura de Transporte Terrestre de la Provincia de Santa Fe.	276
11	Infraestructura Vial.	276
11.1.1	Estructura de rutas y longitud.	277
11.1.1.1	Longitud Sur.	277
11.1.1.2	Total Longitud.	278
11.1.1.3	Resumen de Longitud.	282
11.1.2	Cuadro Estadístico TMDA	282
11.1.3	Maps Rutas y TMDA por ruta y sector visualizada.	288
12	Infraestructura Ferroviaria. Incluye estudio económico de transporte ferroviario, y proyectos de inversión con respectivos costos.	289
12.1	Estudio Sobre Ferrocarril En La Provincia De Santa Fe.	289
12.1.1	Relevancia Del Ferrocarril Belgrano.	293
12.1.2	Situación Institucional.	294
12.1.3	Ferrocarril Belgrano. Red Concesionada en 1999. -plano-.	295
12.1.4	Clasificación De Redes Ferroviarias De La Provincia De Santa Fe.	296
12.1.5	Red Ferroviaria Clasificación Por Peso Por Eje. -Plano-.	297
12.1.6	Análisis De Los Principales Ramales	298
12.1.7	Ramales C Y F - Puerto Santa Fe / Puerto Reconquista.	303
12.1.8	Corredor Cacui – Puerto Barranqueras. Ramales C 3 Y C 32.	304
12.1.9	Corredor Gobernador Vera – Reconquista. Ramal F 14.	304
12.1.10	Proyectos Existentes.	306
12.1.10.1	Proyecto Ramal Cc 4 - San Francisco / Rafaela.	306
12.2	Informe 14º Reunión De La Comisión Ejecutiva Interministerial De Integración Regional. Región Norte Grande.	310

12.2.1	Objeto de la Reunión	310
12.2.1.1	Fijar un plan de reactivación y consolidación del Ferrocarril Belgrano	310
12.2.1.2	La apertura del Capital Social de Belgrano Cargas SA correspondiente a Ferrovial	310
12.2.1.3	La disponibilidad del aporte de la Nación de 20 millones de pesos.	311
12.2.2	Respuestas Del Sr Subsecretario De Transporte Ferroviario De La Nación:	312
12.2.3	Propuesta de Belgrano Cargas SA (Unión Ferroviaria)	313
12.2.4	Continuidad De La Reunión De Formosa.	314
12.3	Régimen Tarifario Transporte Terrestre.	315
13	Vías Navegables. Incluye estudio económico de transporte fluvial por tipo de embarcación, y proyectos de inversión en relación a la profundización de la Hidrovía y sus beneficios.	317
13.1	Estudios De Factibilidad Técnico-Económica Para El Aumento De Los Calados Navegables En La Ruta Santa Fe - Océano Y Para La Modificación De Trazado En El Canal Punta Indio. Beneficios De Las Obras De Profundización De La Vía Navegable Santa Fe –Océano.	317
13.1.1	Consideraciones Generales.	317
13.1.2	Estimación De Los Beneficios "A La Carga".	319
13.1.3	Buques Para Graneles Sólidos.	320
13.1.3.1	Flota de buques para graneles sólidos (Bulk Carriers)	320
13.1.3.2	Beneficios para buques tipo Panamax	321
13.1.3.3	Beneficio de buques tipo Handymax	322
13.1.3.4	Resumen de beneficios totales para buques para graneles sólidos	323
13.1.4	Buques Para Graneles Líquidos (Buques Tanque).	324
13.1.4.1	Beneficios para buques tipo Panamax	325
13.1.4.2	Beneficio para buques tipo Handymax	327
13.1.4.3	Resumen de beneficios para buques de graneles líquidos (Buques Tanque)	329
13.1.5	Buques PARA CARGA GENERAL y Otras cargas	331
13.1.5.1	Beneficios para buques tipo Panamax.	331
13.1.5.2	Beneficios para buques tipo Handymax	333
13.1.6	Buques Portacontenedores.	334
13.1.7	RESUMEN DE beneficios TOTALES A LA CARGA	337
13.1.8	Estimación De Beneficios A Los Buques.	337
13.1.9	Practicaje De Río O Pilotaje.	337
13.1.9.1	Estimación del beneficio por practicaje de río o pilotaje.	338
13.1.9.2	Tabla 3.1.1 a) Costo de practicaje por movimiento. Bulk Carriers	342
13.1.9.3	Tabla 3.1.1 b) Costo de practicaje por movimiento. Buques Tanque	342
13.1.9.4	Tabla 3.1.1 c) Costo de practicaje por movimiento. Buques Portacontenedor	342
13.1.9.5	Tabla 3.1.1 d) Costo de practicaje por movimiento. Buques Carga General y	343
13.1.9.6	Tablas 3.1.1 f : Beneficios Costos por Practicaje con y sin proyecto -Buques	344
13.1.9.7	Tablas 3.1.1 g : Beneficios Costos por Practicaje con y sin proyecto -Buques	345

General y Otros		
13.1.9.8	Tablas 3.1.1 h : Beneficios por Practicaje -Buques Portacontenedores	345
13.1.10	Resumen de beneficios totales por practicaje.	345
13.1.10.1	Tabla 3.1.2: Beneficio total por practicaje	346
13.1.11	PEAJE	346
13.1.11.1	Estimación del beneficio por peaje	347
13.1.11.2	Tabla 3.2.1.a) Costo del peaje por movimiento	347
13.1.11.3	Tabla 3.2.1. b) Beneficios Totales por Peaje.	348
13.1.12	Costos Portuarios.	350
13.1.12.1	Costos Portuarios variables para los armadores	350
13.1.12.2	Tabla 3.3.1.4: Costo de practicaje de puerto por TRN	352
13.1.12.3	Costos Portuarios fijos para los armadores	353
13.1.12.4	Estimación del beneficio global por costos portuarios.	355
13.2	BENEFICIOS ASOCIADOS A LA NAVEGACIÓN.	358
13.3	ASPECTOS MACROECONÓMICOS.	359
13.3.1	Resumen De Beneficios	362
13.3.1.1	Tabla 6.2. Beneficios Totales por tonelada transportada (\$/ ton)	362
13.3.2	COMENTARIOS	362
14	Estadística de movimientos de carga en los puertos Nacionales.	365
14.1.1	Exportaciones De Granos Por Terminal Portuaria.	366
14.1.2	Embarques de granos, harinas y aceites por puertos del Up River.	368
14.1.3	Exportaciones De Aceites Por Terminal Portuaria.	369
14.1.4	Exportaciones De Subproductos Por Terminal Portuaria.	370
<b>TOMO IV.</b>		
15	Cuadro Tarifario EAPSF.	374
15.1	Servicios Por Uso De Puerto(Muellaje).	374
15.1.1	Pasavante.	374
15.2	Servicios A Las Cargas.	376
15.3	Almacenaje Para Mercadería Desembarcada.	377
15.4	Almacenaje Para Mercadería Embarcada.	378
15.5	Servicios De Elementos Mecánicos.	379
15.6	Tarifas Especiales: (A Título De Información).	380
15.6.1	Servicios No Prestados Por La Administración Portuaria, A Cargo De Privados:	380
15.7	Uso De Espacio.	381
15.7.1	Alquiler De Terrenos.	382
15.8	Uso De Espacio.	382
15.8.1	ALQUILER DE DEPOSITOS -cerramiento de mampostería-	382
15.9	Alquiler De Galpones (Cerramiento De Chapa).	382

15.10	Uso De Espacio.	383
15.10.1	Alquiler De Oficinas Y Viviendas.	383
15.11	Almacenaje De Granos En Silos Elevadores.	384
15.12	Bonificaciones Por Uso De Espacios.	385
<b>Título VI Estudios Macroeconómicos Proyectos.</b>		
16	Estudios Macroeconómicos.	386
17	Estudio De La Facultad De Ingeniería En Ciencias Hídricas De La UNL – FICH	388
17.1	Introducción y Objetivos.	388
17.1.1	Mediciones expeditivas de campo.	388
17.2	Preselección de posibles alternativas de ubicación	390
17.3	Obras civiles necesarias.	391
17.4	Costos.	392
17.5	Conclusiones.	392
17.6	Aclaración.	396
18	Proyecto de Reconversión Del Puerto Santa Fe –EAPSF - Subsecretaria De Proyectos De Inversión Y Financiamiento Externo- FONPLATA 386	397
18.1	Objeto Del Proyecto De Reconversión.	397
18.2	Organismo Contratante.	397
18.3	Características Del Proceso De Reconversión Del Puerto Santa Fe	398
18.3.1	Etapas De Preinversión.	398
18.3.2	Etapas De Inversión.	400
19	Plan Maestro Puerto Santa Fe. Fundamentos De La Presentación Del Ente Portuario A La Municipalidad De La Ciudad De Santa Fe, Del Master Plan Para La Ampliación De Usos Del Puerto Santa Fe.	401
19.1	Marco De Referencia.	401
19.2	Objetivos Particulares.	402
19.3	Resultados Obtenidos.	402
20	Formulación Del Plan De Ampliación De Usos	403
20.1	LAS Definiciones Principales Para La Ampliación De Usos.	403
20.2	Los estudios técnicos Para Elaborar el Plan.	403
20.3	Los fundamentos de la propuesta.	404
20.4	el Plan y las reglas de la normativa urbana vigente.	409
20.5	El Plan Como Factor Favorable Para La Evolución De Los Servicios Del Turismo Y La Recreación.	411
21	Desarrollo De Un Modelo De Gestión.	418
21.1	La Estrategia Del Modelo De Gestión.	418
22	El Desarrollo Del Proyecto Ciudad / Puerto.	423
23	Los Lineamientos Urbanos Sobre El Uso Del Suelo.	438
23.1	Manual De Zonificación.	438
23.2	Análisis De Los Posibles Impactos Económicos.	439

24	La Opinión Pública.	444
24.1	Los mecanismos de participación	444
24.2	Objetivos Generales Del Estudio De Opinión.	445
24.3	La Metodología Para Obtener La Opinión Social.	446
25	El Proyecto Ciudad / Puerto - Un Nuevo Sistema.	448
25.1	El Puerto Santa Fe Un Eje De Transformaciones.	448

---

**REGIÓN CENTRO.**

**INTEGRACIÓN Y COMPLEMENTACIÓN DE LOS PUERTOS**

**REGIONALES.**

**Tarea número 1: Ordenamiento de información y antecedentes. Aspecto Económico –Proyectos-.**

**TOMO IV.**

---

## 16 Cuadro Tarifario EAPSF.

### 16.1 Servicios Por Uso De Puerto(Muellaje).

#### 16.1.1 Pasavante.

En dólares estadounidenses (U\$S), por T.R.N. por hora en muelle (con redondeo a la hora más próxima), pagaderos en \$, según cotización oficial tipo vendedor Mercado de Valores correspondientes al cierre del día de zarpado o día hábil bancario precedente si éste fuera inhábil. valores de Tabla adjunta y de acuerdo a:

según sitio de atraque		-tipo de tráfico -	
C.I.		C.II	
Dársena I y II		Canal Deriv. Norte	
(U\$S/hora)		(U\$S/hora)	
U	C.M.I./C.Nac.	U	C.M.I. C.
0,0055	0,0027	50% de C.I.	

SERVICIO USO DE PUERTO: Coef. de Tabla x TRN x Cantidad de horas (hora) x \$ (s/cambio) \_\_\_\_ U\$S

"Las posiciones de las Embarcaciones definidas en el Art. 8.2 - Otra posición - del Capítulo III USO DE PUERTO, abonarán el 50% de la Tarifa."

MINIMO: PESOS TREINTA (\$ 30,00)

Zona de Fondeo: Extremo Sur Margen derecha Canal Derivación Norte

Longitud: 300m.

Tarifa: Asimilable a Tráfico de Cabotaje - Categoría II

Buque de Pasajeros: Tarifa según cuadro

Asimilable a Categoría I (Dársena I)

Tráfico de Cabotaje

Mínimo: \$50 (Pesos Cincuenta), por ingreso

Cabotaje Marítimo Internacional:

1) Convenio Argentina – Perú (Aprobado por Ley nº 20.744 del 23/05/73)

---

2) Resolución nº 425/86 del Ministerio de Obras y Servicios Públicos de la Nación de fecha 26/12/86.

3) Acuerdo Argentina - Brasil (Aprobado por Ley nº 23.557 del 09/06/88)

Uso Frecuente - (Pago Trimestral).

Uso de Puerto Frecuente (Certificado Trimestral):

\$ 180,00 (Canal Derivación)

\$ 250,00 (Dársena II)

\$ 360,00 (Dársena I)

Observaciones: Tarifas aplicables en el Area no Concesionada.

---



## 16.2 Servicios A Las Cargas.

**FORMULA:** Coeficiente (U\$\$) x tonelada bruta de carga (t.) x \$.. = t. U\$\$ =\$

MERCADERIA DESEMBARCADA (IMPORTACION)

MERCADERIA EMBARCADA (EXPORTACION)

\*ENTRE PUERTOS ARGENTINOS (Excepto las declaradas en tránsito)

\*\* MERCADERIA QUE INGRESA NO

UTILIZANDO LA VIA FLUVIAL;

Graneles	Carga General	Contenedores
0,50	1,00	1,40
	3,50 (**)	1,00 (Directo a Plaza)
*0,15	*0,15	*0,15

### **BASE:**

Cada Mil (1.000) Kilogramos ó fracción, en U\$\$, pagaderos en \$ de acuerdo a la cotización oficial tipo vendedor Mercado de Valores correspondiente al día hábil precedente al de retiro de la mercadería a plaza y/o finalización del embarque

### **OBSERVACIONES:**

Conforme Acta Acuerdo Complementaria – Modificatoria del Contrato de Concesión celebrada el 27/03/02, los derechos y acciones derivados de la Tasa a las Cargas, por las operaciones que se desarrollen en el Area Concesionada, las liquida y cobra el Ente Administrador del Puerto de Santa FE, a partir del 01/04/02, a razón de U\$\$ 0,40 (Cuarenta centavos de dólar estadounidense) por tonelada transbordada de exportación e importación y U\$\$ 0,15 (Quince centavos de dólar estadounidense) para mercaderías de removido

### 16.3 Almacenaje Para Mercadería Desembarcada.

**FORMULA:** Coeficiente de tabla (U\$S)/día/t. x (Cant. de días) x .....t. x   \$    
=U\$S

TIEMPO DE ALMACENAJE O ESTADIA	RECINTO PORTUARIO DE ALMACENAJE (DEPOSITO)	
	(1) ESTIBAS Y PLAZOLETAS DE EMERGENCIA	
MERCADERIAS RETIRADAS DURANTE	BASE: Cada Mil (1.000) Kgs. ó fracción, en U\$S, pagaderos en \$, de acuerdo a la cotización oficial tipo vendedor Mercado de Valores, correspondientes al día hábil precedente al de retiro de la mercadería a plaza	
	(U\$S)/día/t.	
Período Básico 01 a 15 días	0,20 cómputo	Desde el primer día de iniciado el
Período de Exceso 16 a 30 días	0,25 cómputo	Desde el primer día de iniciado el
Período de Exceso 31 a 45 días	0,33 cómputo	Desde el primer día de iniciado el
Período de Exceso 46 a 90 días	0,45 cómputo	Desde el primer día de iniciado el
Período de Exceso más de 90 días	0,60 cómputo	Desde el primer día de iniciado el

a) (1): 30% de la Tarifa

b) Si al vencimiento del período básico se produjera en días sábados, domingos, feriados o no laborables, el mismo se correrá al día hábil siguiente, al solo efecto de proceder al retiro total de la partida.-

**NOTA:** Si la mercadería ingresa no utilizando la vía fluvial, sufrirá un recargo del 100% (Cien por ciento)

16.4 Almacenaje Para Mercaderia Embarcada.

FORMULA: Coef. ( \$.) x .....t. = \$...... t.

TIEMPO DE ALMACENAJE DESDE EL PRIMER DÍA DE INICIADO EL COMPUTO.	RECINTOS PORTUARIOS DE ALMACENAJE (DEPOSITO) (1) ESTIBAS Y PLAZOLETAS DE EMERGENCIA
	BASE: CADA MIL (1.000) Kgs. O FRACCION Y POR DIA, EN (\$/t.)
De 01 a 120 días	0,020
De 121 a 240 días	0.025
De 241 a 360 días	0,030
Más de 360 días	0,035

(1): (30%) Treinta por ciento de la tarifa

16.5 Servicios De Elementos Mecánicos.

CAPACIDAD DE IZAMIENTO	SERVICIO TEMPORARIO	
	Base \$/hora	Base \$/Contenedor
a) Grúas de Muelle (Guinches)	30,00	--,--
b) Grúas Móviles		
Hasta 45 t	60,00	15,00
De 200t.	200,00	20,00
c) Tractor	20,00	--,--
d) Motoestibadoras		
Hasta 2 t.	20,00	--,--
Más de 2 t.	25,00	--,--

## 16.6 Tarifas Especiales: (A Titulo De Información).

### 16.6.1 Servicios No Prestados Por La Administracion Portuaria, A Cargo De Privados:

- a) REMOLQUES: Según Reglamentación vigente establecida por Prefectura Naval Argentina - (Ver Cuadro).
- b) PRACTICO DE PUERTO: Ver Cuadro.
- c) PILOTO DE RIO: Ver Cuadro.
- d) SERVICIOS DE LANCHAS: Ver Cuadro.

COSTO EN U\$S					
Según Eslora (m)	Remolque Entrada y Salida		Práctico de Puerto	Piloto de Río	Serv. de Lanchas
hasta 130 m.	sin remolque				
de 130 a 160m.	(*)	(**)			
> 160m.	con (2) dos remolcadores	desde \$10.300 a \$17.600	\$1.600	\$5.400(Básica + km.)	desde \$300 a \$500

- e) ESTIBADORES - Contenedores: a)Desconsolidación: \$80/Cont. 40'  
\$60/Cont. 20'

b)Descarga (de bodega a muelle): entre 0,20 a 0,40\$/t.

f) OPERADORES PRIVADOS : A convenir con Empresas prestatarias del Servicio.

#### OBSERVACIONES:

\* Entrada : 1 Remolcador si amarra proa adentro.

1 Remolcador si amarra proa afuera, dotado con hélice transversal

\*\* Salida : 1 Remolcador p/buques amarrados proa adentro, dotados de hélice transversal

1 Remolcador p/buques amarrados proa afuera, dotados de hélice transversal.

## 16.7 Uso De Espacio.

### 16.7.1 Alquiler De Terrenos.

VALOR BASE: V.B. = 0,60 \$/m<sup>2</sup>.

ZONA N°	UBICACION – CARACTERISTICAS	COEFICIENTE DE V.B.	TARIFA p/m <sup>2</sup> .
1	Terrenos con acceso pavimentado (agua, cloaca, energía eléctrica)	V.B.1= V.B.	\$ 0,60
2	Terrenos próximos a accesos portuarios calles Tucumán y Buenos Aires (pavimento, agua, cloacas, energía eléctrica)	V.B.2= 1.3V.B.	\$ 0,78
3	Terrenos próximos a acceso calle Dorrego (pavimento, agua, energía eléctrica)	V.B.3= 1.16V.B.	\$ 0,70
4	Terrenos con acceso directo (pavimento, agua, cloacas, energía eléctrica)	V.B.4= 1.5V.B.	\$ 0,90
5	Terrenos alejados de accesos portuarios (pavimento, agua, cloacas, energía eléctrica)	V.B.5= 0.8V.B.	\$ 0,48

Mínimo: \$ 600,00

Observaciones: Tarifas aplicables en el Area no Concesionada.

16.8 Uso De Espacio.

16.8.1      ALQUILER DE DEPOSITOS -cerramiento de mampostería-

VALOR BASE: V.B. = 2,00 \$/m2.

Nº	UBICACIÓN	DENOMINACION	COEFICIENTE DE V.B.	TARIFA p/m2.(*)
1	Cabecera Dársena II	UbicaciónConservación	V.B.1=1,3 V.B.	\$ 2,60
2	Dársena I	Nº 3 – 4 – 5 – 6 Unidad I	V.B.2=1,15V.B.	\$ 2,30

16.9 Alquiler De Galpones (Cerramiento De Chapa).

VALOR BASE: V.B. = 1,50 \$/m2.

Nº	UBICACIÓN	DENOMINACION	COEFICIENTE DE V.B.	TARIFA p/m2.(*)
1	Muelle I	Unidad I Galpón nº 7	V.B.1=1,3 V.B.	\$ 1,95
2	Entre Muelle IV y Canal Derivación	Galpones "A, C y C norte"	V.B.2=V.B.	\$ 1,50
3	Muelle III	Galpones Unidad II	V.B.3=0,6V.B.	\$ 0,90

(\*) Incluye Valor Terreno Superficie Semicubierta – abona el 50% de la tarifa

Mínimo: \$ 600,00

Observaciones: Tarifas aplicables en el Area no Concesionada.

## 16.10 Uso De Espacio.

### 16.10.1 Alquiler De Oficinas Y Viviendas{

VALOR BASE: V.B. = 2,5 \$/m2.

GRUPO Nº	ORDEN Nº	OPERACIÓN – DENOMINACION	COEFICIENTE DE V.B.	TARIFA p/m2.(*)
I	1	Cab.Dársena II (operaciónConservación)-Oficina	V.B. 1=1,2 V.B.	\$3,00
	2	Cab.Dársena I –Ingreso c/Tucumán-Oficina		
II	3	Cab.Dársena II Vista Avda.Alem –Oficina	V.B.2= V.B.	\$2,50
	4	Edificio Unidad I – Oficina		
	5	Calle 1º de Enero esq. Diamante-Oficina/Vivienda		
	6	Cab.Dársena II (OperaciónCompras)-Oficina		
	7	Edificio Administración – Oficina		
III	8	Sector Arenero – Oficinas	V.B.3= 0,80V.B.	\$2,00
	9	Edificio s/ calle 1º de Enero – Oficina		
	10	Muelle IV – Casa Habitación		
IV	11	Extremo Sur Muelle IV – Vivienda	V.B.4=0,6V.B.	\$1,50
	12	Vivienda de madera		

(\*) Incluye Valor Terreno

Superficie Semicubierta – abona el 50% de la tarifa

Mínimo: \$ 600,00

Observaciones: Tarifas aplicables en el Area no Concesionada.



**16.11 Almacenaje De Granos En Silos Elevadores.**

OPERACIÓN	TARIFA	OBSERVACIONES
ALMACENAJE	U\$S 0,7013/m3.mes	Período de locación : por mes
DESCARGA DE CAMIONES/VAGONES	U\$S 0,75/t.	
CARGA DE CAMIONES/VAGONES/BUQUES	U\$S 0,75/t.	
SERVICIO DE ZARANDEO	U\$S 1,20/t.	
SERVICIO DE SECADO	U\$S 4,00/t.	Hasta 3° arriba tolerancia básica U\$S1,50/t.más, por cada grado subsiguiente
SERVICIO DE TRANSILE	U\$S 0,40/t.	

### 16.12 Bonificaciones Por Uso De Espacios.

ITEM	DENOMINACION	CLASIFICACION		
1	Línea Regular		Permanente	15 %
			Por Temporada	11 %
2	Instalaciones Propias			12 %
3	Generación Nuevos Mercados		(primeros 5 años)	20 %
4	Volumen Operado (año anterior)	Exportación/Importación	De 1.000 a 10.000t.	10 %
			De 10.001 a 50.000t.	15 %
			De 50.001 a 100.000t.	20 %
			Más de 100.000 t.	25 %
		Removido	De 1.000 a 10.000t.	05 %
			De 10.001 a 50.000t.	10 %
			De 50.001 a 100.000t.	15 %
			Más de 100.000 t.	20 %
5	Buques Operados año anterior		De 10 a 50	10 %
			Más de 50	15 %
6	Elementos Mecánicos Propios para operaciones de transferencia de cargas buque a muelle o viceversa			11 %

Nota: La aplicación de las bonificaciones establecidas en el presente Cuadro serán analizadas y aprobadas previamente por el Consejo Directivo del Ente Administrador Puerto Santa Fe

Observaciones: Tarifas aplicables en el Area no Concesionada.

**TÍTULO VI.**  
**ESTUDIOS MACROECONÓMICOS.**

---

**17 Estudios Macroeconómicos.**

En este punto se incorporan los estudios relacionados con la actividad portuaria realizados en la provincia de Santa Fe, los que en su totalidad se relacionan con la reconversión del Puerto Santa Fe.

Sin embargo se deja constancia que tanto lo dicho en el punto infraestructura ferroviaria y vías navegables, también contienen estudios macroeconómicos de dichos temas.

Esos trabajos como ya se mencionara, no fueron divididos a los fines de ser incorporados a esta recopilación, para evitar perder la visión global de los mismos, pero parte de ellos quedan comprendidos en este punto.

---

## **18 Estudio De La Facultad De Ingeniería En Ciencias Hídricas De La UNL – FICH**

El mismo tiene, en forma resumida, los siguientes puntos:

### **18.1 Introducción y Objetivos.**

En el área de influencia del Mercosur, en particular sobre la extensión de la Hidrovía Paraná – Paraguay y Alto Paraná, la posición geográfica que ocupa, convierte al Puerto Santa Fe en un punto estratégico de singular importancia, ya que se constituye como el puerto oceánico más continental de la Hidrovía.

No obstante, la actual ubicación específica de sus instalaciones, en particular la terminal de carga granelera a buque ultramarinos, presenta una serie de inconvenientes que se pueden resumir en los siguientes aspectos:

Crecimiento limitado por la ciudad

Altos costos de mantenimiento del canal de acceso

Costos extras debido al uso de remolques de maniobras

Afectación mutua al desarrollo de la ciudad

Tal situación induce a pensar en qué posibilidades existirían de mejorar estos aspectos, analizando puntos de ubicación de eventuales futuras terminales complementarias de expansión y/o traslado del puerto.

Para ello se considera importante hacer prevalecer el criterio de que la posición del nuevo puerto debe estar fuertemente condicionada a las características naturales que brinda el río, pasando a un segundo plano de importancia el acceso terrestre. En este sentido el concepto moderno de un puerto fluvial es que el mismo se debería ubicar donde el río en forma natural tienda a mantenerlo limpio de sedimentos, con buenos calados y mínimos costos de dragado de mantenimiento.

El objetivo del trabajo es determinar, desde el punto de vista fluvial, cuáles resultarían posibles alternativas de ubicación de una eventual futura terminal de carga granelera

---

para barcazas y buques oceánicos, y efectuar un análisis técnico de ellas, incluyendo los accesos terrestres y demás obras civiles e instalaciones portuarias, con la intención de establecer un orden de conveniencia.

El área de estudio de posibles nuevas alternativas de ubicación, se limitó al territorio provincial próximo al actual puerto, es decir, a la margen derecha del cauce principal del Río Paraná y a ambos márgenes del Río Colastiné, desde inmediaciones de la Ruta Nacional 168 como límite norte, hasta la desembocadura del Río Colastiné al sur, punto donde llega la actual ruta de navegación para ultramarinos (Km 584) cuyo mantenimiento está en concesión.

#### 18.1.1 Mediciones expeditivas de campo.

Con la finalidad de determinar las condiciones naturales actualizadas del canal de navegación, para acceder a cada alternativa considerada del canal de navegación, se efectuaron mediciones expeditivas de campo. Las mismas se realizaron por los cauces más importantes de la zona, y que tendrían posibilidades de utilizarse para que accedan las embarcaciones a realizar maniobras de carga y/o descarga de mercaderías, estos son : el cauce principal del Río Paraná, el Río Colastiné y el Riacho Barroso.

Los relevamientos se realizaron con la intención de extender la actual ruta de navegación fluvio-marítima de 22 pies que actualmente llega hasta el Km 584, hasta la alternativa ubicada más aguas arriba por ambos cursos. En el caso del Colastiné limitada por el emplazamiento del puente de la Ruta Nac. 168, y en el caso del Paraná hasta la zona profunda ubicada aguas arriba del Túnel.

La tarea consistió en recorrer ambos cursos por la línea de thalweg, levantando perfiles longitudinales por la zona más profunda, donde luego se ubicaría la traza del canal navegable. En los sectores del río con profundidades insuficientes se realizaron además perfiles transversales, buscando mayores profundidades en otras zonas del río. También se efectuaron mediciones en lugares con condiciones naturales favorables

---

para utilizarlos como áreas de maniobras y giro de los buques oceánicos, intentando que sus dimensiones fueran suficientes para evitar el uso de remolcadores. A tales efectos se consultó a la Asociación de Prácticos de ingreso a Puerto.

Las mediciones realizadas permitieron determinar la posición en planta de la traza del Canal y un perfil longitudinal del mismo, que luego se utilizó para determinar los volúmenes de obras de dragado de construcción y de mantenimiento.

Sobre el Río Paraná, se recorrió también el Riacho Barroso, levantando perfiles longitudinales por la línea del thalweg.

## **18.2 Preselección de posibles alternativas de ubicación**

Como es conocido, la mayoría de los puertos fluviales de la Hidrovía Paraná – Paraguay que afrontan elevados costos de mantenimiento de profundidades, no pueden evitar la necesidad de sistemáticas obras de dragado de sedimentos que continua e incesantemente el río deposita. Por este motivo, fue una condición excluyente desechar sitios que, aunque reuniendo buenas condiciones de accesos terrestres, presenten problemas evidentes de sedimentación.

Los resultados del análisis de la evolución morfológica, en base a información histórica disponible y a las condiciones actuales obtenidas de los relevamientos de campo realizados, sugieren considerar, en principio, nueve alternativas de ubicación:

- 1) Margen derecha del cauce principal del Río Paraná 500 metros aguas arriba del eje del Túnel Subfluvial .
  - 2) Margen derecha del cauce principal del Río Paraná inmediatamente aguas abajo del eje del Túnel Subfluvial.
  - 3) Margen derecha del cauce principal del Río Paraná en la zona conocida como ex oratorio de la Virgen.
  - 4) Margen derecha del cauce principal del Río Paraná inmediatamente aguas debajo de la boca del riacho Tiradero.
-

5) Margen derecha del cauce principal del Río Paraná 2 Km aguas debajo de la boca del riacho Tiradero

6) Margen derecha del cauce principal del Río Paraná inmediatamente aguas debajo de la desembocadura del Río Colastiné (isla Mellados).

7) Margen izquierda del Río Colastiné, inmediatamente aguas debajo de la desembocadura del riacho Tiradero.

8) Margen izquierda del Río Colastiné, en el estrechamiento ubicado a 4 Km aguas debajo de la Ruta Nacional 168.

9) Margen derecha del Río Colastiné en el estrechamiento ubicado a 4 Km aguas debajo de la Ruta Nacional 168.

### **18.3 Obras civiles necesarias.**

En este apartado se describen los ítems que componen distintos rubros de las obras civiles necesarias en la evaluación de posibles emplazamientos de la Nueva Terminal del Puerto Santa Fe.

En la Memoria Descriptiva se expone cómo se ha llevado a cabo el cómputo métrico de cada ítem y a continuación una síntesis de la metodología constructiva prevista para cada uno de ellos.

Para este nivel de análisis se consideró adecuado adoptar como nivel de coronamiento finalizado de todas las obras de alteo en terrenos inundables (área portuaria y accesos terrestres) una cota de 16.80 m IGM. La misma correspondería a un nivel de aproximadamente 8.60 m del hidrómetro del Puerto de Santa Fe, y resultaría compatible con la actual rasante de la Ruta 168.

Para la evaluación de cada alternativa se han dividido las obras en los siguientes rubros:

\*Área Portuaria

\*Puentes y accesos terrestres

\*Protecciones contra erosiones

---



\*Acceso fluvial

\*Dársena y zona de maniobras

#### **18.4 Costos.**

Teniendo en cuenta los rubros mencionados en el párrafo anterior se efectuó el cómputo de costos desagregando por rubro e ítem para cada una de las nueve alternativas.

#### **18.5 Conclusiones.**

Todas las alternativas se ubican en zonas pertenecientes al valle de inundación del río, por este motivo, en todos los casos son necesarias obras de alteo. Las mismas son levemente variables acorde a las cotas naturales del terreno (11 a 13 m IGM) pero en un entorno relativamente reducido de costos, prácticamente no inciden en la elección de la más conveniente.

Del punto de vista ambiental, para esta etapa de análisis, la manera de afectar lo menos posible al escurrimiento natural del valle de inundación consistiría en evitar los accesos extensos y en particular los transversales al escurrimiento. Al respecto, los menos indicados son los de las alternativas 6 y 8; y el alteo del Área Portuaria de la alternativa 4 que afectaría las descargas del aliviador 10 de la Ruta Nacional 168, durante las crecientes extraordinarias.

La alternativa 6 no requiere obras de dragado para el acceso fluvial, pero su acceso terrestre implica elevados costos por la longitud del mismo, la necesidad de tramos de viaductos, y la magnitud del puente sobre el acceso sur. Además se necesitaría del apoyo de remolcadores para girar los buques oceánicos.

Entre las alternativas restantes, no existe una zona natural que no requiera obras de dragado para acceder fluvialmente, y/o protección. La opción de emplazamiento más conveniente resultaría tratando que la corriente mantenga buenas profundidades sin

tendencia a la sedimentación. Pero como consecuencia de ello, habría que protegerlas artificialmente.

Al respecto, el riesgo sería muy alto para las alternativas 3, 4, 5 y 8; medio para la 1, 2 y 7 y bajo para la 6 y 9. Ninguna margen evidencia signos de estabilidad absoluta a través del tiempo, aún la 6 y 9 (costas más resistentes) tuvieron erosiones, considerando varias décadas.

Desde el punto de vista económico, con las variables incluidas en el presente estudio, se observa que las alternativas 6 y 8 representan costos que exceden del contexto del grupo restante.

Efectuando un análisis comparativo entre las ubicadas en el Río Colastiné (7, 8 y 9), en todos los casos, el dragado del canal de navegación debe incluir la dársena de giro ubicada inmediatamente aguas debajo de la Ruta 168. La alternativa 7 eliminaría a la 9, no sólo por costos y afectación al escurrimiento del valle, sino además porque de continuar avanzando hacia aguas abajo, el meandro de margen izquierda, la alternativa 9 quedaría en el futuro con problemas de sedimentación por el consecuente desplazamiento del banco ubicado actualmente aguas arriba.

Analizando comparativamente las alternativas ubicadas sobre el Río Paraná, con acceso desde la Ruta Nacional 168 (1 a 5), en general se observa que las tasas de erosión de la margen en las últimas décadas, han sido muy altas para las ubicadas en el ápice del meandro, es decir, las alternativas 3, 4 y 5; con valores promedio que oscilan entre los 10 m/año (para la 3) y 15m/año (para la 5). Esto evidencia la gran actividad erosiva del río en esta zona, donde a pesar de constituirse protecciones el emplazamiento no debería considerarse totalmente seguro. Al respecto, cabe recordar la destrucción de la protección con colchonetas y gabiones, construidas por la Dirección Nacional de Vialidad en inmediaciones de la alternativa 3.

Las alternativas 1 y 2 están ubicadas también en una zona con evidentes signos de erosión, pero menos intensas, por encontrarse aguas arriba del ápice del meandro. Por este motivo, a pesar de haberse incluido en este análisis su protección, se podría construir el puerto sin la misma, lo cual reduciría sustancialmente la inversión inicial, dejando el proyecto preparado para ejecutarlo en caso de verificarse en el futuro si persiste o aumenta la intensidad del proceso, en tal caso se podría incluir además como objetivo la obra del túnel, y de esta manera compartir costos y beneficios de una protección más extensa y segura, que tenga continuidad e integración con la protección del lecho y margen existentes en dicha zona.

A diferencia de todas las restantes, las alternativas 1 y 2, son las únicas que no necesitan de puente carretero de cruce a sobre nivel de la Ruta Nacional 168, pues se aprovecharía para cruzar a nivel por sobre la estructura del túnel, una vez que éste ingresa en los tubos enterrados.

Con los elementos analizados hasta la fecha, la alternativa 2 presenta los menores costos totales, y el alteo de 20 ha próximas al río permitiría aprovechar otras tantas, ubicadas atrás y actualmente disponibles, sin necesidad de relleno. Esto dependería de los límites entre el túnel y el nuevo puerto. También se dispondría de una mayor superficie ubicada hacia aguas abajo hasta la desembocadura del aliviador II, con posibilidad de sobreelevar e integrar a una futura expansión del puerto. En cierta medida la alternativa 1 podría considerarse como una eventual ampliación de la 2.

Con respecto al acceso fluvial, el canal de navegación por el Río Colastiné no pertenece a la actual ruta troncal, motivo por el cual podría ser considerado como canal de acceso exclusivo del nuevo puerto. En este caso, su construcción y mantenimiento debería incluirse, y en consecuencia, los costos de las alternativas 7, 8 y 9 crecerían considerablemente. Estas alternativas requieren además del uso de remolcadores para girar los buques oceánicos.

---

El canal de navegación para acceder por el cauce principal del Río Paraná, desde el Km 584 hasta cualquiera de las alternativas cercanas a la Ruta Nacional 168 (1 a 5), presenta actualmente considerables costos de construcción y mantenimiento. Esto se debe a un marcado proceso de atrofiamiento del cauce frente a la isla La Paciencia. En este sector, existe un paso crítico, de aproximadamente 1500m de longitud, donde al momento de las mediciones el determinante era tan sólo de 10 pies al nivel de diseño (HSF=2,83 m). La habilitación de este paso para lograr 2 pies de calado resulta del orden de 1,2 millones de m<sup>3</sup>; y su mantenimiento anual costoso, debido a la gran sedimentación que se produciría en el mismo.

Durante la recorrida e inspección de campo, se pudo observar que en esa zona (bifurcación del río) se produce una creciente derivación de caudales por el riacho Barroso. En una navegación por la traza del canal secundario señalado en este brazo (Barroso) pudo constatarse que existen mejores profundidades. Se observó la existencia de un paso con un determinante de aproximadamente 15 pies (al nivel de diseño) y una longitud considerablemente menor al paso La Paciencia. Estas características del riacho Barroso permitirían mantener 22 pies de calado hasta el nuevo puerto con mínimas obras de dragado, los costos resultarían significativamente menores a la ruta por el paso La Paciencia.

Por lo expresado, al finalizar este estudio quedaría como interrogante contemplar la posibilidad de trasladar la ruta troncal de navegación a este nuevo tramo. Para ello, habría que analizar los costos totales como ambas variantes de ruta, incluyendo una prognosis de la sedimentación esperada y los consecuentes dragados de mantenimiento futuro. Al respecto, deberían analizarse además las implicancias de este cambio de ruta para el acceso de las embarcaciones de menor calado, que sigan operando en el actual puerto.

Con respecto a la posibilidad de contar con 28 pies de calado en nuestro puerto, los volúmenes de dragado de construcción y mantenimiento para vincularlo a la actual ruta en concesión, por el paso La Paciencia, son muy elevados (2.4 y 0.93 millones de

---

metros cúbicos respectivamente). En este caso, de lograrse que el canal troncal desde Pto. San Martín hasta el Km 584 se profundice a 28 pies, los resultados del estudio para la alternativa de la ruta troncal por El Barroso resultan interesantes, pues en el caso de trasladarse el Km 584 a la boca del riacho Barroso se evitaría el dragado del paso La Paciencia; y el eventual dragado del paso Barroso quedaría absorbido por el concesionario, con lo cual los costos para llegar con 28 pies hasta el nuevo puerto ubicado en el Río Paraná se reducirían sustancialmente.

Si se tomara la decisión del cambio de posición de la terminal granelera para ultramarinos, en base a los resultados obtenidos del estudio de traslado de la ruta troncal al riacho Barroso, tanto al puerto de Santa Fe, como así también a todos los usuarios de la Hidrovía, y a la misma empresa concesionaria encargada de mantener la ruta podría convenirles este cambio de ruta.

Con respecto a las alternativas de ubicación de la nueva terminal, para analizar los costos totales debería agregarse el costo de las instalaciones portuarias previstas. La decisión final debería adoptarse considerando además los impactos ambientales de la construcción y uso del nuevo puerto, como así también los aspectos inherentes a una futura traza del FFCC, y la adquisición de las propiedades fiscales y/o privadas de la zona de afectación.

#### **18.6 Aclaración.**

Este estudio ha dejado de tener posibilidad de realización debido al proyecto que ha encarado la Provincia de Santa Fe conjuntamente con el Ente Administrador Puerto Santa Fe a los fines de la ampliación y o reconversión del puerto Santa Fe.

---

## **19 Proyecto de Reconversión Del Puerto Santa Fe –EAPSF - Subsecretaria De Proyectos De Inversion Y Financiamiento Externo- FONPLATA**

Este proyecto se encuentra en su etapa de estudio de prefactibilidad, por lo cual solo se han recopilados los caracteres esenciales del proyecto a través del pliego licitatorio realizado para el trabajo de consultoría.

Sin embargo a la fecha este trabajo ya ha determinado los tres lugares más apropiados para la ubicación de las nuevas terminales del puerto Santa Fe.

Pero dicha información por cuestiones de confidencialidad no han sido dadas a conocer.

Debe tenerse presente que el coordinador de este grupo regional de trabajo, el Lic. Demetrio Sherman, junto con su consultora, son unos de los integrantes del grupo que ha sido contratado para llevar adelante el estudio de reconversión del puerto Santa Fe, por lo cual, cualquier dato que se necesite para la definición de este trabajo, puede ser provisto en forma más específica por el nombrado experto.

### **19.1 Objeto Del Proyecto De Reconversión.**

El presente Pliego establece las bases y condiciones a que se ajustará la licitación, adjudicación, contratación y ejecución de servicios de consultoría con el fin de analizar la factibilidad económico-financiera, técnica, comercial, ambiental y legal, que determinen las reales posibilidades y conveniencia de readecuar y/o ampliar la actual infraestructura del Puerto Santa Fe ( Provincia de Santa Fe – República Argentina ) que permita incrementar la actividad económica de la región con costos competitivos, la participación de inversores privados y el desarrollo urbanístico de las áreas involucradas.

### **19.2 Organismo Contratante.**

Gobierno de la Provincia de Santa Fe, República Argentina, a través de la Subsecretaría de Proyectos de Inversión y Financiamiento Externo dependiente del Ministerio de Hacienda y Finanzas.

---

El contratante ha recibido un préstamo del FONPLATA para sufragar el costo de los servicios a realizar y se propone utilizar el importe de este préstamo para efectuar los pagos conforme al contrato a que se refiere este pliego.

### **19.3 Características Del Proceso De Reconversión Del Puerto Santa Fe**

El proceso de reconversión del Puerto Santa Fe fue diagramado en dos etapas que se denominan ETAPA DE PREINVERSION y ETAPA DE INVERSION.

A su vez, la Etapa de Preinversión fue dividida en dos Fases denominadas:

Fase A: Estudios de Factibilidad y Preselección de Alternativa;

Fase B: Definición del Proyecto y Formulación de Plan Estratégico para su Implementación.

El objeto de esta licitación es contratar la ejecución de los trabajos correspondientes a las Fases A y B de la ETAPA DE PREINVERSIÓN, de acuerdo con el alcance, condiciones y contenidos que se establecen en las Especificaciones Técnicas Particulares y sus correspondientes anexos. Sin perjuicio de lo allí establecido se presenta a continuación un resumen descriptivo del alcance y los objetivos a alcanzar en cada una de las etapas del proyecto.

#### **19.3.1 Etapas De Preinversión.**

Fase A - Estudios de Factibilidad y Preselección de Alternativa

En la primera fase de la Etapa de Preinversión se estudiará la hipótesis de ejecución del proyecto denominada "situación con proyecto" para lo cual se estimará la demanda potencial, se identificarán tres alternativas de ubicación necesarias para atender la demanda potencial estimada, se desarrollarán anteproyectos básicos para cada una de ellas, se evaluará su factibilidad, se comparará con la "situación sin proyecto" y se recomendará la alternativa más conveniente.

La misma incluirá las siguientes tareas:

FACTIBILIDAD ECONOMICO-FINANCIERA, TECNICA, COMERCIAL, AMBIENTAL Y LEGAL QUE DETERMINE LA CONVENIENCIA DE LA RECONVERSION DEL PUERTO SANTA FE: a) Identificación y cuantificación del mercado de cargas del

hinterland, vorland y umland del puerto de Santa Fe y los tráficos susceptibles de ser movidos a través de las nuevas instalaciones; b) estudio de ubicación de proyecto; c) Diseño a nivel de anteproyecto de la infraestructura portuaria y obras de margen; d) Diseño a nivel de anteproyecto de la infraestructura de los accesos; e) Evaluación ambiental previa; f) Estudio legal de dominios y habilitaciones portuarias; g) Evaluación técnica, económica y financiera, de conformidad a lo establecido en el Pliego de Especificaciones Técnicas Particulares.

Elección de la solución más conveniente.

**Fase B - Definición del Proyecto y Formulación de Plan Estratégico para su Implementación**

En la segunda fase se analizará en detalle la alternativa de anteproyecto que la Provincia de Santa Fe considere más conveniente a sus intereses. Con la información obtenida, luego de profundizados los estudios de la alternativa seleccionada, se efectuará una comparación adicional con la hipótesis de no ejecución del proyecto denominada "situación sin proyecto", determinándose la conveniencia de ejecutar el proyecto sobre la base de la comparación de las situaciones "con proyecto" y "sin proyecto", de acuerdo a lo establecido en la Resolución N° 14/2001 de la Dirección Nacional de Inversión Pública - Anexo I – Literal G.

Esta fase incluirá las siguientes tareas:

**DESARROLLO DE LA SOLUCION ELEGIDA (FASE B.):** a) Estudio de Impacto ambiental; b) Difusión, convocatoria y definición del perfil de potenciales inversiones c) Diseño de la unidad de negocios y plan de negocios; ; d)Desarrollo urbanístico de la zona circundante a la solución elegida e) Confección del proyecto de reconversión; f) Comparación con la situación "sin proyecto" g) Confección del pliego de licitación. h) Desarrollo de un Plan Estratégico de Implementación

**Fase C. – Ejecución del Plan Estratégico para la Implementación**



La realización de este Plan no estará a cargo del adjudicatario de la presente licitación y su ejecución estará condicionada por los resultados de los análisis de factibilidad realizados. Siempre en caso de que los análisis indiquen la conveniencia de implementar el proyecto, y siempre como parte de la Etapa de Preinversión, la Provincia de Santa Fe ejecutará las acciones definidas en el Plan Estratégico de Implementación. Entre estas acciones estarán incluidas la realización de campañas de difusión pública, rondas de negocios y toda otra gestión recomendada en el plan de difusión para hacer conocer el proyecto y despertar el interés de inversores privados en participar del mismo. Luego de ello, se formulará una convocatoria pública nacional e internacional en la que se invitará a los interesados a que formulen sus propuestas para construir y explotar el proyecto.

#### 19.3.2 Etapa De Inversión.

No obstante no formar parte de los trabajos a contratar mediante el presente pliego, se enuncia a título informativo que durante esta etapa se ejecutarán las obras y acciones definidas en la Etapa de Preinversión. Su realización estará condicionada por: a) la existencia de interesados en participar del proyecto, surgida de la convocatoria realizada; y b) la decisión que adopte la Provincia de Santa Fe de aceptar las condiciones de participación propuestas por los interesados que asistan a la convocatoria de acuerdo con su conveniencia y posibilidades.

---

## **20 Plan Maestro Puerto Santa Fe. Fundamentos De La Presentación Del Ente Portuario A La Municipalidad De La Ciudad De Santa Fe, Del Master Plan Para La Ampliación De Usos Del Puerto Santa Fe**

### **20.1 Marco De Referencia.**

El Ente Administrador Puerto Santa Fe dispone en su estatuto constitutivo la capacidad de promover como instrumento de políticas públicas, nuevas formas de gestión para proyectos de inversión que favorezcan el crecimiento económico del Puerto Santa Fe, en este sentido el Ente Administrador ha tomado como principal objetivo, llevar adelante un proyecto significativo para el futuro Provincial y Municipal : La ampliación de usos para el desarrollo urbano del Puerto Santa Fe y sus zonas de influencia.

Este proyecto inscripto en las iniciativas generales del Documento de Diagnóstico del Plan Estratégico de la Ciudad de Santa Fe, pretende promover la transformación del borde costero y de la zonas no ocupadas para las específicas actividades del uso portuario, integrando funcionalmente el Puerto a la Ciudad a través de una rigurosa planificación, del cuidado de la calidad de los parámetros ambientales y de un alto grado de consenso entre los actores principales de la comunidad.

Asimismo, surge como premisa a considerar, la inquietud de producir una propuesta que provea al Ente Administrador de nuevos y originales sistemas de gestión, que puedan transformarse en generadores de oportunidad y sustentabilidad a sus propósitos de puesta en marcha de acciones comunes entre el sector público y el privado. La gran calidad funcional del lugar y las ventajas geográficas del emplazamiento son virtudes que aportan un valor agregado excepcional y que sin ninguna duda potenciará las virtudes propias del proyecto a desarrollar. En este sentido la Autoridad Portuaria, reconociendo la importancia de estos objetivos acuerda llevar a cabo las acciones necesarias para inscribir la referida ampliación de usos, en el marco de un Plan Maestro para el sector

---

## **20.2 Objetivos Particulares.**

Al respecto el Ente Portuario y a los efectos de inscribir los cambios promovidos en la zona portuaria en un aporte significativo y racional para la ciudad, ha desarrollado a través de un importante equipo profesional con experiencia en este tipo de proyectos, los estudios y propuestas necesarias con el fin de aportar a través de sus conclusiones, aspectos que ayuden a promover la reconversión del sector, a partir de la creación de nuevos programas y oportunidades de inversión en el área.

## **20.3 Resultados Obtenidos.**

En el marco de una tarea multidisciplinar y previa a la elaboración del presente documento, se han producido significativos estudios de diagnóstico, evaluación y planificación urbana los cuales han dado sustento y contenido a las decisiones de la propuesta final, los mismos refieren al siguiente orden temático:

Análisis urbano del sector

Comprensión del diagnóstico del Plan Estratégico de la Ciudad.

Estudio del Código de Normas Urbanas existentes.

Análisis y evaluación de propuestas anteriores para el sector.

Formulación de un Plan General.

Su correspondencia con un adecuado modelo de gestión.

Definición de costos y beneficios de los nuevos usos para el área.

La disposición territorial de los nuevos usos del suelo

Estudios de opinión pública sobre la propuesta.

Presentaciones a la Comunidad.

A partir de lo hasta aquí planteado y como resultado de las actividades indicadas, se ha desarrollado un documento final conteniendo los lineamientos y la solicitud de una nueva normativa urbana para el área portuaria, conteniendo usos e indicadores de FOT y FOS para el área general y por distritos, la cual a modo de un Master Plan de

---

Ampliación de Usos se eleva a consideración del Ejecutivo Municipal, para que de corresponder sea tratado posteriormente por el Concejo Deliberante de la Ciudad de Santa Fe, con el fin de obtener finalmente la sanción de la Ordenanza correspondiente a los temas aquí propuestos.

## **21     Formulación Del Plan De Ampliación De Usos**

### **21.1   LAS Definiciones Principales Para La Ampliación De Usos.**

El trabajo para la elaboración de la Ampliación de Usos del Puerto Santa Fe, ha logrado precisar los iniciales contenidos de un Plan General para el área y para cada una de las unidades de desarrollo, las cuales han quedado constituidas en diferentes distritos, determinando de este modo las características propias de esta nueva centralidad en la Ciudad de Santa Fe, sus vinculaciones físicas y la diversa trama de relaciones con la Ciudad y con su área de influencia, los aportes en los campos del desarrollo económico y social que el nuevo conjunto urbano propone y su vocación de consolidar una nueva misión y protagonismo de la Ciudad de Santa Fe, en su rol de Capital Provincial, a través de su Puerto.

### **21.2   Los estudios técnicos Para Elaborar el Plan.**

En este sentido los trabajos antes descriptos, han sido considerados desde una visión estratégica y multidisciplinar, constituyendo una ordenada plataforma de sustentabilidad del proyecto, a través de un plan de trabajo diseñado con ese fin.

Así los temas producidos han permitido definir los siguientes aspectos:

La elaboración de un Plan Maestro en base a la investigación y elaboración de valiosa información primaria.

---

El análisis cuantitativo y cualitativo de la opinión social sobre el Plan.

La discusión y el ajuste de criterios con los responsables del Documento de Diagnóstico del Plan Estratégico de la Ciudad de Santa Fe.

La adecuación del Plan de Ampliación de Usos a las reglas y expectativas de las normativas urbanas municipales vigentes.

La propuesta de un Manual de Zonificación para los nuevos usos.

La relación de la propuesta de ampliación de usos del área portuaria, con una estrategia de contenidos programáticos a nivel local y regional.

Una estrategia de gestión sustentable para el desarrollo del nuevo Plan.

El estudio del Plan en el marco del sistema turístico regional

El encuadre de la propuesta de nuevos usos, como aporte para la conservación y el manejo del patrimonio arquitectónico existente.

### **21.3 Los fundamentos de la propuesta.**

Producir la tarea indicada ha resultado de un indudable valor estratégico para el Ente Portuario Santa Fe, por cuanto le ha permitido, por la responsabilidad de su gestión institucional, un indudable salto cualitativo sobre las condiciones del futuro y oportunidad de desarrollo del área, en tanto ha incorporado a través de un sentido crítico y de análisis, calificados contenidos a la actividad principal portuaria, lo cual permite, a su vez, instalar los lineamientos orientadores sobre la importancia de transformar el Puerto Santa Fe y su ampliación de usos, en una pieza urbana fundamental para la Ciudad y aportando un nuevo dato en el mapa estratégico y de sustentabilidad de la Provincia y la Región.

---

Durante el proceso de trabajo cada tema en estudio fue considerado desde una particular visión conceptual, conformando el conjunto de los estudios, una moderna guía de oportunidades y de relaciones entre la Ciudad y el Puerto.

#### La opinión pública y la valoración y estima del Plan

Los estudios de opinión a través de las entrevistas producidas, han demostrado la clara vocación de la sociedad local de acompañar un cambio de escala urbana en la Ciudad, logrando a través de este trabajo un testimonio social de alta valoración y estima del proceso aquí expuesto.

Las entrevistas han aportado al Plan, a través de la evaluación de los posibles nuevos objetivos y programas, conclusiones de muy buena valoración de la iniciativa, definiendo como principal, el reconocimiento y el deseo colectivo de un Puerto protagónico del desarrollo del área central, siendo el mayor obviamente el impacto de las nuevas características del espacio público, proporcionado por las ramblas y paseos integrados a las nuevas actividades urbanas turísticas, recreativas, productivas, residenciales, culturales y comerciales.

Los entrevistados dieron muestra a través de su opinión de comprender y aceptar el cambio de escala y oportunidad propuesto por un proyecto de esta envergadura para la Ciudad y el significado del mismo como capital provincial, una transformación que permitió incluso imaginar una mejor relación de la geografía natural con la ciudad, a partir de la creación de un nuevo escenario urbano fluvial con implicancias en el desarrollo económico y social.

La percepción que la adaptación de la forma de la Ciudad a mejores condiciones ambientales y urbanas del Puerto, es hoy motivo de estudio por parte del Ente Portuario y el aporte promovido por este Organismo conjuntamente con los Organismos de Planeamiento Urbano Municipal, para la creación de ideas en el ámbito de la gestión planificada, ha sido también materia de reconocimiento, tanto desde los sectores públicos como privados.

---

## Los criterios comunes de la Propuesta y el Plan Estratégico

En este sentido los vectores de sustentabilidad del Master Plan de Ampliación de Usos, se ha orientado hacia procesos flexibles de adecuación y adaptabilidad entre los nuevos y anteriores usos.

A través de esta premisa, también se han adoptado condiciones comunes del Plan Maestro con los criterios aportados por el Diagnóstico dispuesto por el Plan Estratégico de la Ciudad de Santa Fe, cuyo equipo profesional ha evaluado el proyecto en diversas reuniones, en donde incluso se produjeron conclusiones importantes y de valor para el seguimiento del proyecto general, las cuales se han volcado al Master Plan y su orientación estratégica.

Una cuestión de acuerdo inicial es acercar a la Ciudad de Santa Fe al considerable número de Ciudades en el mundo entero que han experimentado favorables cambios de calidad de vida para sus habitantes, luego de la incorporación de programas de urbanización estratégica y planificada de sus áreas portuarias, con el fin de lograr una mayor, mejor y más intensa actividad sobre estos lugares de gran calidad paisajística y ambiental.

A través de estas experiencias es que se contempla incluso que esta operación pueda compararse y valorarse dentro del conjunto de Ciudades que han promovido este desarrollo de emprendimientos, bajo la categoría de notables realizaciones técnicas contemporáneas, valorando para ello el trascendente significado de exponer estos cambios de la Ciudad de Santa Fe como un producto fundamental de contemporaneidad.

El turismo como una de las ofertas estratégicas que justifica la nueva centralidad

Una de las propuestas principales del Master Plan es darle a la Ciudad de Santa Fe una identidad surgida de su propia historia, tan trascendente como para ser comprendida,

---

recorrida y observada, razón por lo cual deberá posicionarse por algún motivo importante, como una oportunidad preferencial en el recorrido del turismo del litoral fluvial de la Argentina.

Desde este pretendido lugar surge la posibilidad de otorgar equipamientos centrales de gran escala para la ampliación de los usos portuarios, donde un Centro de Exposiciones, Convenciones y de Museos, una nueva y especial sede Comercial inscripta en un atractivo parque urbano, y la presencia de zonas recreativas, cines, teatro, discoteca, casino, restaurantes, bares, embarcaderos y clubes de náutica, edificios de oficinas para empresas y profesionales, tendrán todos ellos un propio y particular territorio cercano al río en el marco de la condición portuaria.

Es por ello que la oportunidad de atraer a Santa Fe empresas, comercio y servicios, dispondrá de un nuevo y fundamental sentido, se podrá elegir a la Ciudad como localización sede, por poseer la ciudad un moderno y significativo lugar y para esto se ha reflexionado sobre el sentido y relación de la Propuesta con la generación de inversiones y nuevos residentes o turistas.

**La ampliación de Usos de la zona Portuaria proyectada como un lugar no competitivo del centro tradicional, sino como un lugar complementario.**

No es este proyecto la creación de una zona para un conjunto de edificios y tampoco un lugar competitivo del centro tradicional, es otro lugar, notable y novedoso de la Ciudad, que revitalizará las condiciones generales de la misma, para lo cual es necesario comprender para ello que ninguna de las características programáticas promovidas en esta ampliación de usos sobre el territorio de Santa Fe, puede ocurrir sino en un lugar con las características de la ribera fluvial.

Asimismo por la dimensión y las temáticas escogidas en los usos para el área, solo en la Ciudad de Santa Fe se pueden producir las actividades de la escala y el tipo propuestos, las cuales por otra parte han de sumar una gran capacidad y moderna

---



dinámica a la notable virtud de ser hoy la Ciudad Capital Provincial y un punto nodal del desarrollo Regional.

Estos aspectos se vinculan también con las exigencias relevadas por los estudios de opinión interesada para que la Ciudad de Santa Fe asuma un mayor protagonismo a partir de tan estratégico lugar de capitalidad como el Puerto.

### Una nueva centralidad

La Ciudad tiene a través de esta propuesta la posibilidad de un cambio positivo en sintonía con las visiones indicadas en el documento de Diagnóstico del Plan Estratégico, donde los temas de policentralidad, el turismo, la calidad ambiental, la mejora del espacio público, el buen uso de las costas, el posicionamiento regional, el equipamiento cultural y recreativo, el desarrollo económico y social, son entre otros los fundamentos esenciales de su ideario y en este sentido hay que aceptar que un proyecto de esta envergadura ocasiona un gran movilización en la comunidad y origina una serie de procesos de importancia para la transformación urbana.

La primera surge de la dimensión global del Plan Maestro, donde se trata de adaptar, cambiar o transformar una Ciudad y como tal es un tema que obliga que las propuesta aquí presentada, deberá ser entendida y / o cotejada con la escala y compromiso que se intenta lograr y con experiencias comparadas de otros proyectos o procesos análogos, donde la relación de los Puertos y las Ciudades, se han dado la oportunidad de repensar su estrategia contemporánea de ocupación y desarrollo urbano.

En el transcurso de la elaboración del Plan y con el objeto de constituir una red de criterios comunes sobre tan importante tema en exposición, Autoridades y funcionarios del Gobierno Provincial y Municipal, de la Universidad Nacional del Litoral y de la Universidad Tecnológica, de Asociaciones Profesionales, de Cámaras Empresarias, de ONG, de Instituciones y Empresas privadas e individuos representantes de los diversos segmentos sociales de la ciudad, han sido consultados en su opinión, para sumar la

mayor amplitud conceptual a la propuesta del Master Plan. Es así que el proyecto de ampliación de usos para el área portuaria, durante su elaboración se ha caracterizado por producir un conjunto de aportes estratégicos referidos a los temas indicados y también a su evaluación y a su verificación, con el fin que los criterios adoptados dispongan de una base de sustentabilidad a través de sus contenidos.

#### **21.4 el Plan y las reglas de la normativa urbana vigente.**

Por ello y a través de las distintas Etapas del trabajo producido, se ha establecido un correlato del Plan con las reglas del derecho urbano local, tratando que la propuesta aliente desde todo punto de vista la complementación del nuevo proyecto con sus cercanías. Esta documentación dispone como pieza fundamental anexa de un completo Manual de Zonificación, cuyas consideraciones específicas se describen aquí.

Definición del área en relación a la normativa urbana de cercanía

**El Área Portuaria de la Ciudad de Santa Fe, está ubicada en un área central por naturaleza y enmarcada por Distritos Centrales definidos por sus usos y por sus características urbanas. La superficie determinada para el plan urbano presentado es el crecimiento estratégico de las zonificación C1 y C2 ambas linderas a la zona en cuestión, que permiten las actividades Administrativas, Financieras, Comerciales y de Servicios y donde se admite el Uso Residencial, usos establecidos que aportarán al área a refuncionalizar características urbanas definidas.**

**El Distrito C1, Comercial Central, está limitada en su crecimiento por la zonificación C2 en forma de aro perimetral, solo abierto en uno de sus lados con un sector definido como UP, Distrito Urbanización Parque, correspondiente a las áreas destinadas a espacios verdes y parqueización de uso público a escala urbana. Ésta a su vez es el límite y nexos con el Sector Portuario de referencia, definido por la Normativa Urbana vigente como EE, Equipamiento Especial con usos singulares.**

En este Equipamiento Especial se desarrolla la actividad Portuaria de la Ciudad de Santa Fe y de la Región, la misma linda hacia el norte con la zonificación E1, Distrito de Equipamiento General, que admite la coexistencia del Uso residencial, lindando al este con las ya descriptas C1 Y C2. Al sur oeste por un Distrito UP, sumado a una zona residencial R6 de densidad media con Arquitectura Especial y limita a su vez al Sur - este con el Canal de Derivación que lo separa de un área denominada ZR, Zona de Riesgo, que comprende las manzanas 1; 2 y 11 de Sector isleño de Alto Verde, donde queda terminantemente prohibido las radicaciones poblacionales, según Ordenanza N° 10530, zona que a la fecha se encuentra densamente ocupada por viviendas de baja densidad y alto grado de precariedad. Al Sur de este sector se encuentra un Distrito Residencial (R3), referido al uso residencial de densidad baja, esta área se encuentra en la actualidad medianamente ocupada.

Las zonas Recreativas y Urbanizaciones Parques se encuentran estratégicamente ubicadas a distancias propicias para la generación de un Parque Lineal Costero de carácter Recreativo, Deportivo y de Esparcimiento, con equipamiento urbano de apoyo a estos usos, que involucre como una centralidad estratégica a la Zona Portuaria determinada para el Proyecto de desarrollo en cuestión.

Las áreas mencionadas como partes existentes del Parque Lineal Costero, tiene como componentes, la costanera sobre el borde oeste de la Laguna Setúbal, al norte del Puente del Bv. Gálvez, al sur del puente un sector definido hoy como UR2, Zona de carácter Público, Recreativo y Deportivo, según Ordenanza n° 10707, que aporta al Parque lineal un carácter definido.

Al sur de la Zona Portuaria, Equipamiento Especial con usos singulares, se encuentra una Urbanización Parque UP, con áreas arboladas, con equipamiento específico para los usos deportivos y recreativos y superficies de espejos de aguas de grandes dimensiones aptos para distintas actividades de carácter recreativas. Este sector linda al sur con un área de Urbanización Futura UF según Ordenanza n° 10114, posible de sumar al Corredor Recreativo. Área que se ve fortalecida al tener al sur de la misma un área definida como UR3, Zona de carácter Público, Recreativo y Deportivo.

El UP mencionado enriquece sus características como área de esparcimiento al lindar al noroeste con un área Residencial de densidad media, con arquitectura especial. A estos efectos es de vital importancia la reconversión de los sectores libres cercano a las playas de maniobras del Sector Portuario, como prolongación natural de las áreas descriptas al sur de la misma, donde nuevos accesos, paseos y parques y la arbolada avenida convocan a distintos segmentos de actividad, primero y desde el norte hacia el sur la actividad pública y masiva de restaurantes y locales de diversión y servicios integrados al club Azopardo y a borde de la Avenida Alem como primer acceso al paisaje del río, un paseo comercial de locales de usos especiales definidos particularmente en el correspondiente Manual de Zonificación anexo.

La zona Residencial de Alta Densidad, R1 más cercana al área de Reconversión y ampliación de usos, se encuentra al norte, teniendo como limites definidos el Bv. Gálvez y el Puente el borde este del Canal de Derivación, y la zona deportiva UR2. Como limite menos definido al sur con la zona E1, Distrito de Equipamiento General, que admite la coexistencia del uso residencial, según ordenanza n° 9268. siendo éste el limite norte del Área Portuaria, Equipamiento Especial con usos singulares. Es entonces el uso Residencial de densidad alta y media, un uso de fácil y natural inserción en los usos a redefinir en los limites de la Reconversión Urbana a desarrollar. Siendo compatible con las áreas circundantes y potenciado por las áreas recreativas, deportivas y de esparcimiento que existirán en el Corredor Urbano definido con anterioridad, que serán parte integrante de las

áreas libres privadas de los edificios Residenciales a implantarse una vez redefinido los usos del Equipamiento Especial.

La coexistencia del Uso residenciales R y los Distritos UR, zonas de carácter público, recreativos y deportivos, son ya experimentados en grandes centros urbanos e inclusive en esta Ciudad. Sabiendo que al norte del Puente del Bv. Gálvez en el borde oeste de la Laguna Setúbal, donde el R4, R5, Distritos Residenciales de baja densidad con características de barrio Jardín comparten las características naturales de riqueza paisajísticas que ofrece el borde de la Laguna, con el UR2, UR1, Distritos Urbanos Recreativos.

El área de desarrollo, comienza a definir sus características urbanas a partir de la ampliación de los Distritos circundantes con consolidación de sus usos, como resultados de potenciar los sectores predeterminados y cuyos desarrollos dentro del área de intervención urbana darán como respuesta una coexistencia armónica, de carácter ya conocidos en las áreas centrales.

En un mix de usos como los Equipamientos Generales y Especiales, los Comerciales Centrales, los Residenciales de alta y mediana densidad, que tendrán como basamento natural los Distritos Urbanos Recreativos, siendo estos a su vez parte del Corredor Público Recreativo que irá desde el norte hasta el sur de la Ciudad tomando todo el borde oeste de la Laguna Setúbal y el borde oeste del Canal de Derivación, otorgándole al área todas las fuertes características paisajísticas que naturalmente tienen la Laguna y el Canal de Derivación.

El Conjunto urbano descrito, marca el carácter de zona central para usos especiales, donde Santa Fe como fue expresado logre su presencia regional, por la marca de la calidad de los eventos y la influencia de los referentes de la producción y el turismo, permitiendo el carácter receptivo de muy buena hotelería, del comercio de nivel y de paseos calificados, expresando un conjunto

---

ribereño unificado, los cuales entre sus diversos sectores constituirán el valor principal de gestión del proyecto presentado por el Ente Portuario, es por ello se ha considerado la importancia de integrar el resto del territorio hacia el norte y el sur, con sus ramblas y paseos costeros como parte de un nuevo parque fluvial, donde la estrategia es incorporar el nuevo proyecto y sus usos y normativa adecuada como parte del espacio público común ribereño, a partir de sumar a ellos los paseos, ramblas y parques costeros del nuevo uso portuario.

El Impacto Medioambiental en el Plan

Respecto a las características medioambientales, se presenta un documento anexo referente al tema de evaluación del impacto ambiental, el cual demuestra el trascendente valor agregado al sistema regional y local, y su influencia en el desarrollo económico tanto en los aspectos productivos, comerciales y recreativos.

En este estudio se ha referenciado esta característica respecto a las condiciones del paisaje preexistente, de la infraestructura portuaria instalada, del transporte en general, de la calidad y volumen del curso de los ríos, de la constitución actual del borde de costas, de las determinantes climatológicas y del valor de la flora y fauna del lugar, creando las condiciones para que el adecuado vínculo de todos estos intereses entre sí, permitan prácticas de cuidado ambiental en el futuro diseño urbano y de arquitectura del lugar.

## **21.5 El Plan Como Factor Favorable Para La Evolución De Los Servicios Del Turismo Y La Recreación.**

El turismo y la ampliación de usos del Puerto Santa Fe.

La Ciudad y la Provincia de Santa Fe reciben hoy flujos de turismo de escaso volumen dado su significativo potencial de atractivos. Es lo que en la terminología turística se conoce como "turismo espontáneo e incipiente".

---

Esponáneo, porque no surge de una actividad de comercialización y de planificación acorde con las posibilidades de atracción de un territorio.

Incipiente, porque alguna demanda se capta y utiliza su hotelería y algunos servicios, es decir se verifican algunas características de la actividad turística tradicional.

En realidad se trata de personas que concurren a esos lugares por motivaciones empresariales, comerciales o institucionales, o porque al estar de paso hacia otros sitios hacen una escala en el lugar, sin que exista, para estos últimos, una motivación particular que los detenga, sino más bien una conveniencia en un itinerario.

#### El turismo y su impacto como factor del desarrollo social

Cada vez más se reconoce, en casi todo el mundo, al sector turismo como una alternativa del desarrollo socio-económico. Alternativa de otros sectores de la actividad humana contemporánea, que para optimizar los beneficios potenciales que el turismo posibilita, requiere la utilización de recursos humanos y económicos que son escasos y que si se los utiliza para activar este sector se restan a otros.

Un mundo que ha encontrado desde hace décadas que la alta tecnología hace eficiente a las empresas con reducida y calificada mano de obra y que por esas mismas razones aparece generando una masa de desocupados creciente y que muestra un elevado porcentaje en relación al total de la población activa de cada país.

Aparece así el turismo, generador de importantes puestos de trabajo permanente, como una alternativa del desarrollo global, pues utiliza, en forma directa, mano de obra de relativa calificación que va elevando su nivel de calidad a medida que trabaja, pero también utiliza de manera indirecta, numerosa mano de obra para brindar los servicios auxiliares que posibilitan su desarrollo, tales como abastecimientos, construcción, indumentarias, comunicaciones, transportes, restauración, etc. pues el turismo requiere de un muy amplio espectro de actividades complementarias sin las cuales no

puede alcanzar los beneficios potenciales previsibles. Por cada empleo directo ocupado en el turismo, se estima como promedio que genera tres empleos indirectos.

Se debe tener en consideración además, la entrada de dinero y divisas que puede significar para un área un flujo turístico sostenido, sumado a la preservación de los valores culturales auténticos, tales como el folklore, las artesanías, la gastronomía, las artes en sus diversas manifestaciones, y lo que pueden significar como atracción turística el paisaje y la naturaleza, las múltiples actividades que posibilitan estos atractivos y todo lo que es típico y particular de los diferentes lugares, para apreciar someramente los impactos beneficiosos que en diferentes áreas de actividad humana se pueden ocasionar si se plantea una racional estrategia de desarrollo turístico.

#### Los condicionantes del turismo

Para que los beneficios del desarrollo turístico puedan obtenerse, no basta con poseer en un cierto espacio geográfico, una cantidad de recursos naturales o culturales de previsible interés, es necesario darles valor transformándolos en atractivos turísticos, que significa ponerlos en condiciones de uso turístico, en su estructura física, en su entorno y en los servicios que se van a brindar, que deben ser los suficientes en cantidad y en especial en calidad de acuerdo con los requerimientos del turista contemporáneo.

Se necesita un trabajo conjunto, muy bien estructurado y coordinado, entre el sector privado, principal responsable del desarrollo turístico, y el sector público, que encuentra en el turismo una motivación nueva y no tradicional para elevar la calidad de vida de la población de la que es mandatario.

Para que los mayores beneficios recaigan en la población receptora del turismo es imprescindible alcanzar un alto grado de participación de la comunidad en el desarrollo del sector.

#### La Ciudad de Santa Fe y su potencial turístico

---



La Ciudad de Santa Fe está dotada de atractivos culturales de elevada jerarquía turística (el patrimonio histórico, museológico, arquitectónico y religioso, pero también la actividad de tres universidades ) y de un equipamiento recreativo significativo ( parques, espacios verdes, laguna y ríos, costanera, zoológico etc.) que se utiliza como atractivo complementario de la actividad turística principal, la Ciudad de Santa Fe posee en este sentido una base sólida para prever un desarrollo turístico de elevado impacto en la comunidad.

Para que esto ocurra parece necesario emprender una importante acción conjunta público - privada de concientización a la población, pues del estudio de opinión realizado recientemente, surge que el turismo interesa como una actividad posible, porque se presume que promueve el desarrollo, pero muy pocos imaginan como pueden estar involucrados en ella.

El Master Plan del área del Puerto generará un nuevo atractivo turístico, diferente y complementario de los existentes, a los atractivos que ya posee la Ciudad de Santa Fe se le adicionará uno nuevo y muy significativo en el área portuaria, que ha iniciado un proceso de modernización y ampliación de usos que colocará al Puerto Santa Fe como un Puerto de "Tercera Generación ".

En un área de 70 Has. hasta ahora carente de interés para la mayoría de la comunidad, se ha de materializar en el corto plazo un proyecto en el que se propone un equipamiento recreativo y turístico, que se transformará en un dinamizador de la actividad urbana y que se transformará en un punto de inflexión que posibilitará consolidar y acrecentar el turismo en la Ciudad de Santa Fe.

El Master Plan para el Puerto se reconocerá como una pieza urbana de singular valor, y como tal será visitada por muchas personas ávidas por procesos de modernidad y por su diferencia con lo habitual y reconocido.

El Puerto una realización técnica contemporánea y la oportunidad del desarrollo turístico urbano

---

Se le presenta así a esta Ciudad una oportunidad inusual de consolidar su desarrollo socio-económico a través de una nueva actividad de gran impacto social. El turismo para Santa Fe significará una exportación urbana no tradicional, que reúne la particularidad que quien se traslada para adquirirla es el consumidor, por lo tanto si se protege y mantiene adecuadamente el producto exportable (el atractivo turístico), se cuida la calidad permanente de los servicios, y se lo comercializa eficientemente, las transacciones comerciales del producto exportable son ilimitadas.

El área portuaria pertenecerá a la categoría turística que identifica a estos emprendimientos como una realización técnica contemporánea, no solamente porque será una expresión de modernidad urbanística y arquitectónica, sino porque además estará dotada de un especial equipamiento recreativo y turístico de relevancia.

Hotelería, clubes náuticos, edificios emblemáticos restaurados, espacios públicos, parques y plazas, centro comercial, lugar de exposiciones y convenciones, ramblas, paseo artesanal y muestra de la producción, casino, área residencial, área de oficinas y de micro emprendimientos, espacios para la recreación y la gastronomía, centro de interpretación turístico de la Ciudad y de la Provincia de Santa Fe, sistema de transporte turístico, servicios de la más alta calidad, etc.

El conjunto de equipamientos, actividades y servicios, que propone el Plan Maestro sumados a los atractivos de carácter culturales y religiosos constituye un tipo de atractivo que puede captar a un turismo no solo regional sino también internacional, ya que se manifiesta un fuerte crecimiento de la demanda a nivel mundial motivada por esta tipología de atractivos.

El Ente Administrador del Puerto Santa Fe al promover y gestionar la materialización del Plan Maestro de ampliación de usos de Puerto, y por las características particulares de los proyectos que ese Plan propone, tiene la oportunidad de convocar a la actividad privada y pública turística de la Ciudad y de la Provincia para que en conjunto ofrezcan a la comunidad santafesina un nuevo factor de desarrollo.

## **22    Desarrollo De Un Modelo De Gestión.**

### **22.1    La Estrategia Del Modelo De Gestión.**

Asimismo el nuevo programa de usos se ha construido en base a una rigurosa evaluación que le ha permitido al Ente Portuario conseguir aportes de estudios de opinión, costos de construcción y consumo inmobiliario, ejemplos nacionales e internacionales de equipamientos y servicios análogos, el volumen de patrimonio disponible, el dimensionamiento de la superficie disponible para la operación y conjeturas sobre las estrategias adecuadas de financiamiento.

#### **La Sustentabilidad del Plan General**

Estos temas han servido para comenzar a constituir un conjunto de criterios que se han definido a modo de una matriz modelo, la cual se ha adaptado a diferentes modos de concebir el desarrollo del Plan, en principio el trabajo ha servido para suponer, diversos casos dentro del marco de definición del Perfil del Plan, todo lo cual ha fijado una base amplia de posibilidades para la concreción del Proyecto.

Permitiendo configurar para esta presentación municipal de ampliación de usos, el porcentaje de ocupación del suelo, las características del programa de usos, la dimensión de la edificabilidad sobre el lugar proyectado y la organización por zonas y unidades de desarrollo, la dimensión de la infraestructura y espacio público y la segmentación por temas y porcentaje de participación del sector público y privado en el proyecto.

La estrategia de desarrollo de un proyecto de este tipo luego de obtenida la ampliación de usos, tiene por la escala y complejidad del desarrollo a encarar, diversos métodos y mecanismos de búsqueda de la inversión necesaria para producir el Plan, disponiendo de distintas formas de abordaje sea por inversor para unidades individuales, por inversor para conjunto de unidades, o por inversor para zonas completas.

---

Tema que avanza sobre el modelo operativo, donde el Ente Portuario estudia diversos modos de resolución para el Plan General según sea el caso a promover, los cuales serán resueltos a partir de las nuevas condiciones surgidas de la normativa urbana solicitada, siendo importante también el campo que se abre para la economía y los inversores locales, creando una variada oportunidad de temas, relacionados a la promoción y desarrollo de fuentes de empleo a escala social como a los beneficios sinérgicos que hacen al valor patrimonial que significa para la Ciudad, la comunidad y sus instituciones, una operación de esta envergadura.

#### La Sustentabilidad, el Modelo de Gestión y el Gerenciamiento del Plan

El Plan ha considerado en sus vectores principales de sustentabilidad, que el modelo de gestión y el gerenciamiento operativo siempre, aún en distintas hipótesis estudiadas, se produzca con la participación del Ente Portuario, lo cual expone el rol estratégico y de plena responsabilidad que el Organismo asumirá al respecto.

Es que la práctica de este tema, significa para el Ente Portuario producir los instrumentos y modos idóneos para lograr los fines planteados en el proyecto urbano, estableciendo la forma eficiente y capaz de gerenciar el proceso donde se ha de comunicar, inducir, orientar, administrar y gobernar en todo momento las decisiones que el desarrollo del Master Plan de Ampliación de Usos necesite para su realización.

#### La tarea del Gerenciamiento

Este proyecto transformador, que incorpora al Ente Portuario como el conductor del proceso de desarrollo de este nuevo sector portuario, dispondrá para ello de un específico Plan del Modelo de Gestión, el cual ha de ser el instrumento adecuado para sentar las bases de los procedimientos propios y de su relación con terceros: la comunidad santafecina, los inversores, los comercializadores, los desarrollistas, los

---

usuarios, las instituciones, las empresas y los organismos gubernamentales y no gubernamentales en general.

**El Modelo de Gestión es en síntesis la herramienta que el Ente Portuario dispondrá para concretar y materializar el Master Plan, hacerlo operativo y posibilitar la generación de los mayores beneficios sociales y económicos para la Ciudad y la Provincia de Santa Fe.**

Si bien la elaboración del documento base del Modelo de Gestión es una tarea para etapas posteriores y futuras a la sanción de las normas sobre el área, parece indispensable explicar en esta presentación que el rol del Ente Portuario, no concluye con la obtención de la Normativa sino que se compromete con un amplio menú de objetivos, los cuales harán posible en el tiempo concretar tan importante emprendimiento para la Ciudad de Santa Fe.

Objetivos a cumplir

El Modelo de Gestión tendrá en consideración para el Ente Portuario. los siguientes objetivos generales, los cuales están en línea y de acuerdo con un Organismo de su característica.

Desarrollar el Master Plan, posibilitando la generación de un polo de desarrollo auto sustentable basado en el concepto de Puerto de Tercera Generación.

Administrar los recursos humanos y económicos que disponga para ese fin.

Establecer y desarrollar los vínculos más apropiados de interrelación con las Instituciones, gubernamentales y no gubernamentales de la Ciudad

Los procedimientos

Para alcanzar estos objetivos el Ente Portuario se propone:

---

Lograr materializar las obras públicas y privadas, según una secuencia predeterminada en base a las diferentes consideraciones y responsabilidades que se determinen para un proyecto de estas características (económicas, financieras, sociales, políticas, etc.)

Establecer el marco jurídico que garantice seguridad en el tiempo a todas las operaciones comerciales.

Realizar los procedimientos necesarios para llamar a licitaciones y concursos, locales, nacionales e internacionales de emprendimientos y obras, para su posterior ejecución.

Inducir inversiones y obtener su concreción

Obtener mecanismos de financiamiento para las inversiones, nacionales o internacionales, públicas o privadas.

Comunicar, difundir y comercializar el Proyecto

Administrar los recursos económicos asignados y los recuperados según la estructura económica y jurídica prevista

Realizar el seguimiento de un proceso de desarrollo programado del Master Plan, ajustándolo periódicamente a la dinámica de las oportunidades que se han de producir a lo largo de la ejecución.

Optimizar los beneficios sociales y económicos para la comunidad santafecina que el Proyecto posibilita.

Trabajar a escala regional, orientando la operación privada y pública de la inversión hacia ese objetivo

Fomentar y respaldar los procesos sociales y económicos locales.

---

Coordinar su gestión, con la de otros Organismos Públicos Nacionales, Provinciales y Municipales.

Generar en el área del Proyecto un proceso de animación permanente que constituya un atractivo recreativo y turístico.

Facilitar los flujos turísticos locales, provinciales, regionales, nacionales e internacionales en una acción concertada público – privada

Monitorear el proceso de desarrollo, para proteger el medio ambiente y los atractivos naturales y culturales proyectados y las nuevas áreas residenciales establecidas en el lugar.

---

23    **El Desarrollo Del Proyecto Ciudad / Puerto.**

La Estrategia para la Definición del Programa de Usos

El proyecto para el Puerto Santa Fe se estructura en función de tres determinantes:

el proyecto de ampliación del Puerto,

las infraestructuras faltantes a nivel de la zona de influencia de la ciudad susceptibles de desarrollarse en el ámbito de la ampliación portuaria.

la natural reestructuración de la relación urbana con la Ciudad en el marco de la ampliación y reconversión del Puerto.

Cada uno de estos niveles debe razonarse a escalas diferentes:

	Internacional	Regional	Local
Puerto	Primaria	Secundaria	
Zona influencia		Primaria	Secundaria
Reestructuración			Primaria

Bajo estos parámetros la propuesta estructura un proyecto multipropósito en términos de contenido y radiación geográfica, en donde el perfil operativo del Puerto de Cargas está en elaboración.

En materia de infraestructuras faltantes a nivel regional, podemos establecer dos niveles:

- las relativas a completar necesidades imperantes y económicamente viables y
- las relativas a posicionar la Ciudad.



En materia de posicionamiento, surge de los interlocutores entrevistados la coincidencia en la necesidad de provocar un cambio / quiebre que revierta la inercia de la Ciudad, coincidiendo también en la oportunidad que presenta el Puerto Santa Fe para operar este cambio.

Finalmente, a la hora de analizar la compatibilidad entre la dinámica de ampliación portuaria y el centro de la Ciudad, se observa que si se logra el objetivo propuesto la iniciativa tendrá por efecto potenciar el atractivo urbano, siendo en este sentido mas complementario que competitivo.

#### Las potencialidades para la ampliación de usos

En virtud de los niveles respectivos para la determinación de iniciativas, las consideraciones aquí vertidas exceden la reflexión del ámbito para la ampliación de usos pero constituyen, en definitiva, el marco de referencia de oportunidades que el Puerto podrá capitalizar en la lógica de ampliación de sus actividades.

#### El contexto

Es un tema actual en los foros de gobiernos de ciudades hablar de su historia, de su gastronomía, de sus principales eventos, de sus artistas, de sus personajes, de sus industrias, de sus arquitectos, de su geografía, etc.

Las económicamente más capacitadas desarrollan proyectos múltiples, las menos se apropian de alguna temática, lo central es entender que todas compiten por la atracción y permanencia de residentes y visitantes, dos componentes centrales para comprender la estrategia del Plan Maestro de Ampliación de Usos. Lo precedente no implica que las ciudades tengan exclusivamente vocación turística, sino que integran y desarrollan algún posicionamiento turístico.

---

En la Argentina, un déficit que se está intentando revertir es no tener debida conciencia sobre las oportunidades del turismo urbano. El turismo se ha desarrollado alrededor de características físicas donde las ciudades son meros puntos de articulación logística. Adicionalmente, se ha pensado sistemáticamente en el turismo internacional sin analizar el potencial del turismo local y regional.

En el caso particular de las ciudades fluviales, la experiencia internacional muestra que la reconfiguración de los espacios portuarios ha sido sistemáticamente utilizada como el "escenario" que comunica una nueva ambición, define un carácter, explicita un cambio. Conviene recordar, en esta instancia, el análisis de los casos de ciudades que han abordado proyectos de esta importancia (ver en el anexo correspondiente los antecedentes de proyectos de Ciudades y Puertos).

Las principales enseñanzas son las siguientes :

los proyectos desarrollados exceden en su ambición al perímetro de su superficie y corresponden a una nueva vocación para el conjunto de la ciudad,

la gestión es siempre mixta (público / privado), donde el sector público toma las principales iniciativas en materia de posicionamiento estratégico e infraestructura de base,

la dinámica de realización es siempre participativa,

los proyectos disponen de "llamadores temáticos" que permiten anclar la vocación del sitio y comunicar el emprendimiento,

por encima de un tamaño mínimo (10 has), el proyecto es en general Multipropósito (residencial, corporativo, servicios, recreación)

---

La información y análisis de antecedentes de otros proyectos Ciudad / Puerto, nos ha permitido confeccionar la siguiente tabla comparativa:

	Hectáreas / Origen	Contenido de la Propuesta	Proyectos "Llamadores"
Nantes	350 has / Ex Puerto	Multipropósito	Museo de la Marina
St Nazaire	15 has ex Militar / Ex Puerto	Multipropósito	Museo Escal'Atlantique
Lasztownia	33 has / Ex Puerto	Turismo	Sector Audiovisual
Gdansk	73has / Ex Astilleros	Multipropósito + Nuevas Tecnologías	Solidarity Square
Cherburgo	9has / Estación Marítima	Turismo+Cultural+Ciencia del Mar	Museo Oceanográfico Submarino
Lisboa	350 has / Ex expo 98	Multipropósito	Pavilion Living Science Center
Lorient	26 has / Ex base submarina	Multipropósito + Navegación	Carnoes Theatre Sede Consejo de Ministros Alta Tecnología en Navegación

Este es el contexto que permite apreciar la oportunidad del desafío presentado.

Los argumentos

La ciudad de Santa Fe dispone de dos argumentos significativos que deben ser desarrollados en la búsqueda de un moderno posicionamiento.

El primer argumento, refiere a su historia como Ciudad donde se realizaron las convenciones constituyentes. Esto es importante desde el punto de vista histórico y coloca a Santa Fe como un lugar referente del debate político nacional. Esas mismas

características, limitan el potencial de esta actividad: eventos puntuales de escasa frecuencia, de carácter político, y de espectro nacional.

La iniciativa consiste en evolucionar hacia el concepto ampliado de Ciudad de las Convenciones, desarrollando iniciativas con las siguientes características :

Políticas. El carácter político podrá mantenerse, pero ampliando el espectro a eventos regionales (Iniciativas de la Región Centro) e internacionales (Mercosur),

Académicas y Culturales. La importante dotación universitaria de la Ciudad constituye a la vez un motor de iniciativas para el desarrollo de intercambios así como un enorme potencial de asistentes para eventos académicos y culturales,

Profesionales. En su carácter de capital administrativa de la Provincia, la Ciudad podrá convertirse en el punto de referencia en materia de Convenciones Profesionales en particular alrededor de profesionales clásicas: salud, educación, gestión, ingeniería.

Empresariales. Santa Fe puede convocar mediante eventos, a los sectores fuertes de la Provincia (lácteos, granos ...) el sector rural, así como propiciar la visibilidad de nuevas actividades (biotecnología...) el sector industrial.

Resulta evidente que la ciudad no dispone hoy de infraestructura necesaria para el desarrollo de estas actividades: no hay unidad de acción en materia de promoción, la oferta de comunicaciones (área en particular) es inadaptada, el abanico de propuestas hotelera es estrecho e insuficiente (en particular en el segmento superior), el componente lúdico / recreativo es limitado.

El segundo argumento, esta dado por la fisonomía fluvial en la cual se encuentra inserta la Ciudad. Esta fisonomía permite

:

espacios de recreación deportivas,

---

balnearios de uso público,  
canales de comunicación e integración con la Ciudad de Paraná,  
espacios de exploración de fauna y flora,  
potencial para el desarrollo de ofertas inmobiliarias inéditas,  
espacios de paseo.

Adicionalmente a los factores enumerados precedentemente, el posicionamiento fluvial permite la construcción de un conjunto de actividades como ferias, fiestas, propuestas gastronómicas y culturales.

Un proyecto integrado de explotación del potencial fluvial puede adquirir envergadura regional, convirtiéndose en el referente para la dorsal mediterránea (Córdoba en particular) e internacional. En este sentido el proyecto presentado intenta en el marco de la Ciudad promover una visión integrada respecto del potencial económico que representa este activo.

La fortaleza de estos argumentos y la debilidad de las infraestructuras existentes dimensionan una oportunidad para un proyecto integrado entre el Puerto y la Ciudad. Esta línea de observación advierte al puerto como la principal reserva inmobiliaria en el corazón de la Ciudad donde esta integración se potencia.

Un Centro de Convenciones a orillas del río diferencia y posiciona inmediatamente la calidad del activo, al tiempo que invita a los visitantes a ser testigos del potencial recreativo fluvial de la zona, asimismo la existencia de una infraestructura emblemática al borde del río, agrega al paisaje fluvial interés turístico.

En definitiva se trata de visualizar ambos proyectos, el del Puerto y el de la Ciudad como diferentes puertas de entrada de un mismo programa de desarrollo social y urbano.

Los ejemplos internacionales evocados son bastante elocuentes y prácticamente en todos ellos se ha desarrollado un Centro de Convenciones, pero este no es en ningún caso el proyecto llamador de la reconversión. En este sentido, es indispensable profundizar la articulación con la temática fluvial mediante exposiciones permanentes y

---

eventos regulares que muestren el avance en la explotación y conocimiento de los potenciales de la zona.

#### El turismo urbano. Una gran oportunidad

A la hora de encarar un proyecto de posicionamiento en materia de turismo urbano, conviene recordar que el turismo es una gran oportunidad de desarrollo económico.

El producto turístico no solo hay que saber concebirlo, sino que numerosos proyectos han fallado por no saber comunicarlo, comercializarlo y gestionarlo. Cuando el "producto turístico" es la Ciudad, el nivel de esfuerzo es mayor aún. Recordemos que, pese al bajo grado de conciencia desarrollado en Argentina, un proyecto de turismo urbano expone a las exigencias de un público riguroso.

El Puerto Santa Fe, en su carácter de depositario de la responsabilidad de iniciar esta ambición, presta particular atención al tema y formular una estrategia coherente con esta gran oportunidad social.

#### Los Programas de Usos que se Desarrollan en el Plan

Tal como se enunciara oportunamente se identificaron en el curso de los trabajos desarrollados, un Programa de Usos con el fin de constituir las unidades / distrito del desarrollo del área portuaria.

Programa1 : Barrio Fluvial. La Ciudad tiene la posibilidad de capitalizar su densidad fluvial mediante numerosos proyectos : en el turismo y en el recreativo y en el residencial. Este proyecto podrá adquirir envergadura regional, convirtiéndose en el referente para la dorsal mediterránea (Córdoba en particular). El Puerto se convertirá en el promotor de este posicionamiento promoviendo nuevos productos y actividades desde el inmobiliario y los servicios.

El Puerto propone por ello la creación de un puerto deportivo con residencia y hotelería y actividades complementarias en el sector entre el canal y el dique 2.

---

Programa 2 : La sede de la Ciudad de las Convenciones. Por su historia, Santa Fe puede capitalizar su carácter de sede de convenciones. El contenido deberá ampliarse mas allá del referencial "político nacional" promoviendo las otras iniciativas existentes.

El Puerto propone por ello una amplia sede de eventos en la plataforma entre el dique 1 y 2, Edificios de Ferias, Exposiciones, Congresos y Convenciones y servicios complementarios que satisfagan la importante convocatoria pública de este lugar.

Programa 3 : Vitrina comercial de la Actividad Productiva. En Santa Fe existe un importante desarrollo productiva con base científica y tecnológica con la presencia de más de 480 personas, entre investigadores, becarios y personal de apoyo. En términos relativos es importante a nivel región, comparable con Bahía Blanca o Córdoba. La Facultad de Bioquímica y Ciencia Biológicas de la UNL fue pionera a nivel nacional y dispone de un liderazgo confirmado en la cantidad de proyectos ambiciosos en este ámbito en un contexto macroeconómico adverso, estos proyectos, de importante inversión, se pueden capitalizar por su importancia en términos de imagen de Ciudad. Por la naturaleza de estos proyectos (modernidad, proyección a futuro, especialización, calidad...) resulta importante que estas iniciativas se referencien en un determinado lugar de la Ciudad. Por su naturaleza, el Parque Tecnológico o similares, se establecen como los espacios de optimización para el desarrollo y la producción (el principal beneficio ofrecido a empresas es el uso de equipamiento y recursos).

Las funciones de comunicación y comercialización podrán establecerse en el marco de área portuaria, definiendo así la presencia del terciario de los emprendimientos de nuevas tecnologías. Obviamente esto se completa con una fuerte dinámica de uso de las instalaciones de Congresos y Convenciones.

El Puerto propone por ello una zona destinada a la radicación de empresas y servicios en dos áreas de grandes superficies, sobre el canal y sobre la avenida Alem, donde además se plantea la inserción de una importante estación de servicio automotor reforzando la idea de portal de acceso a esta zona de la ciudad del corredor Alem desde y hacia el Puente.

4: Una Zona de Modernidad Administrativa. Santa Fe es la sede administrativa de la Provincia. Esta característica arrastra un sesgo negativo debido a que se lo confronta a lo productivo. Además cae sobre la Ciudad la mala percepción actual de los argentinos sobre la política (toda capital no deja de ser la residencia de la política). Santa Fe puede revertir esta imagen proponiendo ser la sede de un centro privado de negocios para el desarrollo económico regional. Si bien esto excede las atribuciones del Puerto, el mismo ha de alentar la modernización administrativa que surja de la propia promoción de un sistema de gestión público / privado moderno de las actividades urbanas (Facility Management).

El Puerto propone por ello una zona destinada a la radicación de edificios de oficinas a modo de un centro de negocios en dos zonas especiales, frente al dique 2, acompañado por una vista excepcional de la ribera y sobre la avenida 27 de Febrero, como enlace de las actividades ya radicadas frente a este sector de la ciudad.

5: Entretenimiento. Santa Fe se adjudica ser el centro de una demografía superior cercana al millón de habitantes. Este perímetro ampliado involucra un conjunto de ciudades próximas, entre las cuales está la vecina ciudad de Paraná. Si es atribución de las ciudades el centralizar una importante oferta en el área de entretenimientos, el déficit observado es significativo. Lo principal de la oferta actual se concentra en Shopping Mall situado fuera de la ciudad. En el marco de la ampliación de usos, este proyecto urbano portuario significa una oferta de entretenimientos en el área de la recreación y el espectáculo.

El Puerto propone por ello una zona entre la avenida Alem y el río, incluyendo el muelle entre el D1 y D2, para actividades de cines, teatro, casino, discoteca, hotelería, locales de gastronomía y comercio complementario.

El Equipamiento Especial

---



Debido a la baja tasa de equipamiento de la Ciudad, las siguientes actividades, por su escala, se propone sean desarrolladas en el ámbito del Puerto e integradas a este nuevo y definido posicionamiento.

Comercios de productos especializados / construcción, alimentos, náutica, vestimenta, medios, tecnología para empresas.

Bancos

Gastronomía especializada

Centro de Entretenimientos y Diversión

Estación de Servicio

Multicines y Teatros

Los criterios proyectados sobre el uso del suelo y la particular configuración del predio portuario por su proximidad al centro de la ciudad es una propuesta de nueva área de desarrollo urbano, que determina la conveniencia de observar este proyecto en el marco de una nueva actividad económica de la ciudad.

Por lo tanto y bajo un enfoque macro, también es necesario evaluar el impacto de las nuevas actividades sobre las cuentas públicas (Ente Administrador, Municipalidad, Provincia), la prestación de servicios públicos, la generación de empleo, la distribución del ingreso, la revalorización del precio de los inmuebles urbanos y otros factores de largo plazo relacionados con la optimización de los espacios urbanos, la preservación del medio ambiente, el desarrollo de circuitos turísticos, el transporte urbano y la generación y estímulo para la práctica de nuevas actividades recreativas para la población.

El Equipamiento principal

Centro de Convenciones y Congresos

Predio Ferial de Exposiciones

Centro cultural / museo y exposiciones

---

Centro recreativo / cines, teatro, casino, discoteca, acuario, hotelería, locales de gastronomía y comercio complementario

Puerto Deportivo

El desarrollo de estos emprendimientos supone una tarea previa de liberación de los terrenos, demoliciones, movimientos de tierra y nivelación, reparación de defensas costeras, construcción de accesos pavimentados, iluminación y la conexión de los diversos servicios públicos (electricidad, gas, agua, teléfono, etc.) que abastecerán a cada una de las unidades constructivas.

El tamaño de cada uno de estos proyectos y las superficies requeridas para su construcción está prevista en el marco de la movilización de importantes recursos productivos (bienes y servicios) durante el tiempo que demande su ejecución, como así también cuando estos queden habilitados para la realización de diversos eventos públicos.

La disponibilidad de esa infraestructura, hasta hoy inexistente, tiene efectos institucionales, culturales y económicos de largo plazo que trascienden el ámbito local y que se refuerzan mutuamente.

Dada la naturaleza de los proyectos y el interés de que estos sean financiados por el sector privado implica un mutuo compromiso de las autoridades de coordinar esfuerzos que promuevan estas oportunidades, en el marco legal que corresponda. Siendo el primer y estratégico paso la obtención de la normativa urbana del sector que de la seguridad jurídica necesaria para iniciar el Plan aquí expuesto.

El Servicio Comercial

General

Caza, Pesca y camping

Turismo

Transporte

Inmobiliarias

---

Indumentaria

Deportes

Regalos

Marroquinería regional

Electrodomésticos / iluminación

Decoración

Automóviles

Embarcaciones

Farmacia

Materiales de construcción

Maderas

Productos Alimentarios (frigoríficos, lácteos y quesos)

Gastronomía

Restaurantes

Comidas rápidas

Heladerías

Cybercafes

Servicios

Estación de servicio

Entidades Financieras

Pago Fácil / Rapi-pago

Cajeros Automáticos

Oficina del Correo Argentino

Locutorio

Drugstore

Compañía de Seguro

Medicina Pre-paga

---

Esparcimiento o recreación

Cadena de Cines

Hotel de Cadena

Casino / Bingo

Discotecas

Video-juegos

Parque de diversiones niños

La habilitación de los diversos rubros requiere una reformulación de las normas municipales que regulan los establecimientos comerciales a fin de extender su aplicación al área portuaria de la ciudad.

Las características de los negocios y el tipo de producto en exhibición o venta determina el tamaño de los locales y la superficie comercial requerida.

Si bien no existe una regla única de localización, la experiencia indica que ante la ausencia de externalidades (negocios que afecten a otro) es posible que los diversos rubros se agrupen por afinidad o compartan espacios comunes.

Por ejemplo:

Cine-Discoteca-Restaurante-Cajeros automáticos-Locutorio-Drugstore.

Concesionaria Automóviles-embarcaciones

Inmobiliaria-Bancos-Seguros-Medicina Pre-paga-Correo-Sist. Pago Fácil

Indumentaria-Calzado-Marroquinería-Deporte-

Electrodomésticos-Decoración

Productos alimentarios de distinto tipo

Turismo - transporte

La disposición longitudinal de las zonas comercial-gastronómica y recreativa, es decir a lo largo de una vía de circulación peatonal (calle o vereda) y la existencia de parking y

---

seguridad contribuyen a facilitar el acceso del público y suele constituir un factor relevante para definir las oportunidades de inversión en cada actividad. Es muy probable que entre los diversos rubros exista compatibilidad y que los negocios se localicen en forma alternada. La variedad de servicios, la calidad de los productos, los precios ofrecidos y la moda son coyunturales variables que definen el perfil socio-económico de la demanda.

Sin embargo la realización de eventos provinciales, nacionales e internacionales (convenciones, ferias, exposiciones) impulsa y diversifica la demanda con la concurrencia de visitantes permanentes.

La libertad horaria para los distintos negocios (dentro de ciertas modalidades establecidas por los usos y costumbres), excepto para carga y descarga de mercaderías que requiere regulación municipal, contribuyen a potenciar la demanda de los consumidores.

#### El Puerto Deportivo y la Residencia

Barrio náutico residencial con infraestructura comunitaria

Conjunto habitacional de calidad

Aunque no se pueda aportar datos precisos sobre las características arquitectónica de estos eventuales emprendimientos, otras experiencias indican que el paisaje fluvial y las actividades náuticas pueden integrarse a un estilo de residencia semiurbana y modalidad de vida similar a la de los barrios que disponen de infraestructura comunitaria propia como club house, boating, muelles propios, deporte, seguridad y una amplia gama de servicios.

La superficie de cada lote, la amplitud de las viviendas, la proximidad al canal de derivación, las calles internas y la infraestructura de servicios comunes determina el tamaño del emprendimiento.

La construcción de un barrio con estilo de alta calidad habitacional provoca una inmediata revalorización de las tierras urbanas más cercanas al emprendimiento.

---

Las inversiones en esta materia tienen un fuerte impacto en el sector inmobiliario, la industria de la construcción local y en el empleo de mano de obra durante la ejecución. Como en alguno de los casos antes citados, el estímulo al desarrollo de la inversión requiere el establecimiento de reglas permanentes para el usufructo de los inmuebles, desde la ordenanza de norma urbana hasta la concesión a largo plazo de los terrenos o la transferencia a nivel corporativo o individual.

### El Centro de Mediana y Pequeña Empresa

Con plena disposición para las actividades ya residentes en el Puerto

Como predio destinado a proyectos de Incubadora de empresas

Microemprendimientos Tecnológicos

Investigación y Desarrollo de nuevos productos

Al efecto de impulsar el carácter del lugar a partir del fuerte impacto social que significa la creación de una zona productiva, es posible prever la asignación de un espacio del predio portuario al desarrollo de pequeñas empresas de perfil tecnológico, haciendo uso de las ventajas comparativas que en esta materia cuenta Santa Fe. De hecho esta situación ya existe con el asentamiento de algunas Pymes.

Sin embargo el acceso de estas iniciativas al área portuaria debiera responder a una expresa política promocional del gobierno destinada a ampliar y diversificar determinadas ramas de la industria local que por su dinamismo, competitividad, nivel tecnológico y posibilidades de acceder a los mercados internacionales requiera de algún tipo de apoyo institucional. La superficie disponible es limitada, de allí que se impone un proceso selectivo.

La necesidad de ampliar el espectro de actividades industriales-científicas-tecnológicas debe dar cabida, -dentro de la esfera privada-, al desarrollo de un laboratorio o incubadora de micro emprendimientos que ya cuenta con algunas experiencias previas a nivel provincial.

Aunque en esta etapa no pueda determinarse el tamaño de los proyectos, la inversión requerida, ni la infraestructura necesaria para llevarlo a cabo, es posible prever que no

---

se trata de grandes superficies, sino de un conglomerado de establecimientos que comparten algunos servicios, espacios comunes e infraestructura y cuentan con un área claramente identificable dentro del predio portuario.

## **24 Los Lineamientos Urbanos Sobre El Uso Del Suelo.**

### **24.1 Manual De Zonificación.**

Como resultado de los criterios aportados en el tema tratado anteriormente, se presenta con esta documentación un Manual de nueva Normativa Urbana y Zonificación por Distritos.

El mismo se ha elaborado considerando, todos los aspectos urbanos, sociales, de infraestructura, demográficos, ambientales, de opinión pública y económicos, que se estudiaron con este fin

Con este fin se han descrito :

Los distritos de Intervención

Su localización en el área en estudio

El carácter del sector

Los Usos permitidos

Los componentes

La definición de los sectores públicos

La definición de los sectores privados

---

## **24.2 Análisis De Los Posibles Impactos Económicos.**

Aún cuando no se cuenta con información sobre el perfil de los diversos proyectos privados, el tamaño de la inversión, los mercados y los procedimientos por etapas en que estos pudieran llevarse a cabo, pero es posible, en base a otras experiencias similares de localización de nuevas actividades económicas, formular algunas hipótesis sobre los efectos macro y microeconómicos que estos pudieran tener.

Beneficios y costos derivadas del impacto de las inversiones

Efectos sobre las cuentas públicas

La realización del proyecto provoca los siguientes efectos:

Sobre los Ingresos fiscales:

Incremento en la recaudación de Ingresos Brutos

Incremento en la recaudación de tasa municipal por barrido y limpieza

Aumento en la percepción del impuesto inmobiliario

Incremento en la percepción de tasas por habilitación comercial

Aumento en la tasa de permiso de construcción

Aumento en las tasas de uso de espacios públicos

Incremento en la percepción de canon para el EAPSF

Incremento en la percepción de impuestos provinciales que gravan los servicios eléctricos, gas y agua.

Otros: Incremento en recaudación por Impuesto al Valor Agregado, Ganancias y Bienes personales y aumento en la contribución al régimen de seguridad social.

Sobre la Inversión en los servicios públicos:

Erogaciones por mantenimiento de calles y parqueizado

Erogaciones por mantenimiento de luminarias

Ampliación de los Servicios de recolección y tratamiento de basura

---



## Efectos sobre el empleo

El proyecto generará mayor ocupación en los siguientes sectores:

Incrementos de personal municipal para ampliar el área de cobertura de servicios públicos.

Incremento de personal del Ente Portuario para el desarrollo, gestión y control de las nuevas actividades

Generación de puestos de trabajo en la industria de la construcción local durante la ejecución de los distintos proyectos

Generación de puestos de trabajo en la construcción y en las nuevas actividades comerciales y de servicios

Durante la construcción de los proyectos:

Puestos de trabajo directo de la industria de la construcción.

Puestos de trabajos indirectos a través de las industrias locales relacionadas con la construcción (arena, cemento, cerámica, madera, hierro, vidrio, plástico, aberturas, textil, transporte, etc)

Con los proyectos en marcha:

Puestos de trabajo directo para la atención de los distintos rubros comerciales y de servicios

Puestos de trabajo indirecto a través de la cadena de bienes y servicios que integran cada rubro.

Para dar mayor precisión al análisis, aún en esta etapa preliminar, cabe remitirnos a los datos de la Encuesta Permanente de Hogares el Gran Santa Fe para Octubre 2002 que registraba una Población Económica Activa de 190.000 personas. (Mayores de 14 años que trabajan o buscan trabajo)

La tasa de desocupación era del orden del 20%, es decir 38.000 desocupados.

---

Si bien estos guarismos son de la coyuntura económica que registran la notable caída del nivel de actividad económica de los últimos años, permiten establecer algún tipo de comparación para estimar el impacto del proyecto general sobre la tasa de desempleo del Gran Santa Fe, suponiendo que la decisión de inversión se tomara hoy.

Bajo el supuesto que el conjunto de emprendimiento se realizara simultáneamente en un tiempo record, de dos años y que inmediatamente se pusieran en marcha cada uno de ellos en un contexto general de recuperación de la economía, podría establecerse las siguientes relaciones.

Si durante la ejecución de los proyectos (construcción) se emplearan en forma directa o indirecta 4000 personas del Gran Santa Fe, esto representa una caída en la tasa actual de desempleo del 2,1%.

En cambio si se ocuparan 8000 personas esta sería del 4,2%.

Además ese empleo tendría impacto sobre los siguientes sectores críticos según los resultados de la Encuesta Permanente de Hogares:

Trabajadores de la construcción desocupados

Nuevos trabajadores de 20 a 24 años (que nunca trabajaron antes)

Niveles educativos primarios y secundarios incompletos

Jefes de hogares sin ingreso

Dado que el sector de la construcción emplea básicamente varones, durante la construcción no habría mayor efecto sobre la generación de empleo para la mujer.

Esta ecuación suele revertirse con los proyectos en marcha (comercio, hotelería, convenciones, turismo) en donde llegan a equipararse la generación de puestos para la mujer.

Efectos sobre la distribución del ingreso

Un proceso de inversión con un amplio espectro de actividades como el estudiado, no es por lo general neutro a la distribución del ingreso de la población.

---

En esta etapa, cuando aún no se tiene un conocimiento detallado de cada uno de los subproyectos, ni el volumen de inversión requerido, resulta inapropiado efectuar estimaciones sobre la contribución del proyecto a mejorar el nivel de ingresos de los distintos estratos sociales. No obstante, es posible esbozar algún criterio que indique los beneficios que recibe la sociedad en su conjunto con la realización del proyecto.

Según datos de la EPH / Octubre 2002, el GSF registra un 70% de PEA asalariada con un salario promedio que se aproxima a los \$ 400.-, monto éste, que se encuentra por debajo de la canasta básica de alimentos. El poder adquisitivo de ese salario se encuentra determinado por variables macroeconómicas que son independientes del proyecto y cuya realización no modifica.

Sin embargo la ejecución de las inversiones genera una importante cantidad de puesto de trabajo, al que acceden sectores sociales que: "o no tienen ingresos o perciben un salario inferior al que supuestamente pagaría el proyecto".

Pero existen otros aspectos del proyecto que impactan sobre la población. Sobre todo cuando se lo pondera a través del incremento y diversificación en la oferta de bienes y servicios a la población.

El aumento en la disponibilidad de bienes y servicios tiene un impacto sobre el nivel de actividad económica, que tarde o temprano se refleja en la calidad de vida de la población.

La Argentina ha vivido en los últimos años muchas experiencias similares. Por ejemplo, el surgimiento de la telefonía celular a fines de los '80 se presentó en los sectores de más altos ingresos, sin embargo (pese a la elevada tarifa inicial) transcurrió relativamente poco tiempo para que el servicio bajo un régimen de competencia llegara hasta los estratos sociales más bajos. (Planes más económicos, uso de tarjetas, etc.) El mismo comportamiento se verificó en otros bienes y servicios como electrodomésticos, automotor, tarjeta de crédito, acceso a internet, etc. En otro orden y siempre tomando como protagonista a los sectores de menores recursos -que hoy constituyen la mayoría de la población-, el hecho de acceder al goce y uso de una infraestructura pública o capital social antes inexistente, con facilidades de transporte urbano, (boleto centro) que le permite el desarrollo de actividades recreativas como la pesca, la practica de

algún otro deporte, el acceso a eventos culturales gratuitos o simplemente un paseo que lo pone en contacto con el paisaje y la naturaleza del contexto, modifica la imagen negativa que probablemente tiene sobre su propia realidad y el entorno, creando de este modo un sentido de identidad con la ciudad y su historia.

#### Efectos sobre los valores inmobiliarios del entorno

Durante el año 2002, y como consecuencia de la crisis financiera, la pesificación de los depósitos y la devaluación de la moneda se produjo una importante modificación en los valores inmobiliarios que habían permanecido estables durante el régimen de convertibilidad, en la que la mayoría de las operaciones se realizaba en dólares.

Luego de la gran devaluación, el valor de los inmuebles urbanos cayeron entre un 30 y un 70% y se observa en los últimos meses una leve tendencia hacia la recuperación.

La caída en los valores fue selectiva, en la medida que los inmuebles nuevos, de calidad y bien localizados perdieron solo una parte del valor de reventa, mientras que los inmuebles estándar de mayor antigüedad sufrieron las mayores pérdidas de valor en términos de dólar.

El proyecto por su localización estratégica, próxima al centro de la ciudad y a otras zonas residenciales privilegiadas, prevé tener, un importante impacto en la valorización de los frentistas al puerto y en los escasos terrenos aledaños disponibles.

Esta probable revalorización tiene que ver con la refuncionalización de un nuevo espacio urbano en el que se desarrollará una vasta gama de actividades comerciales y de servicios, con nueva infraestructura y redefinición del transporte urbano que se conecta con el área portuaria. Todo ello en una ciudad con estrechos límites para expansión del uso del suelo.

Desde ese punto de vista, para el desarrollo de una nueva zona residencial, comercial y de servicios -en un entorno con paisaje fluvial- tienen un efecto precio importante, en el cual es posible prever un considerable incremento en los valores inmobiliarios, cuya magnitud es difícil de estimar en las condiciones actuales con ausencia de financiamiento bancario e incertidumbre sobre el valor futuro del dólar; pero que tomando de referencia otras experiencias similares pueden fácilmente duplicar los

valores promedio de mercado para conjunto residenciales de calidad equivalente, con el significado que ello significas en todas las tasas respectivas como ya se ha enunciado.

Existe la decisión de las autoridades del Ente Portuario de llevar a cabo el plan mediante una activa participación del capital privado., adoptando para si el rol subsidiario de intervenir, allí donde no llegue el interés empresario y básicamente en resguardo del interés general.

El proceso de transformaciones que se ha de iniciar en el puerto tiene un alto impacto en el proceso de desarrollo histórico y cultural de la ciudad y en este sentido las autoridades se han impuesto la necesidad de que el Plan a ejecutar se constituya en un factor de reactivación de las actividades existentes y generador de nuevas oportunidades económicas.

## **25    La Opinión Pública.**

### **25.1   Los mecanismos de participación**

La toma de decisiones en la Ampliación de Usos y Reconversión Urbana del Puerto Santa Fe involucra, como toda intervención de gran escala en una ciudad, a toda la población y requiere entonces de su acuerdo para poder concretarse.

Hoy, los proyectos urbanos exigen nuevos modelos de gestión basados en los procesos más que en los datos; promoviendo entonces la exploración de nuevas alternativas de participación ciudadana con el objeto de establecer una colaboración estratégica en la elaboración y constitución del sustento social y político de dichos emprendimientos.

Construir y acordar colectivamente da una idea del tipo de sociedad entre el proyecto con la ciudad que se quiere.

Estos modelos de gestión son modernos y novedosos, no sólo en Argentina sino en el mundo en general y han surgido como respuesta a los desafíos que generan los

---

emprendimientos en la comunidad y la necesidad de articularlo con las nuevas tendencias en medio ambiente, en políticas pública, en economía, en integración social, en desarrollo urbano y en calidad de vida.

En este sentido y de acuerdo al criterio adoptado por Ente Portuario respecto a las diversas disciplinas intervinientes en el Master Plan de la Ampliación de Usos para la reconversión Urbana del Puerto Santa Fe, durante el trabajo se han implementado Estudios de Opinión como un instrumento estratégico para la construcción del proceso participativo y el acuerdo público y contribuir así a la transparencia de la gestión, considerando que la participación no sólo compete a los sectores involucrados, sino también a la ciudadanía en general.

Habitantes de la zona, instituciones públicas y privadas, cámaras, medios de comunicación, universidades, ONG, industrias locales, sindicatos han sido convocados a un espacio que ha permitido, al explicitar la manera en la que viven y entienden los temas planteados, deliberar, concertar e influir en la elaboración progresiva del Plan, verificando la importancia del método participativo en la gestión urbana y la promoción de las economías mixtas, público-privadas.

## **25.2 Objetivos Generales Del Estudio De Opinión.**

Bajo esta premisa se diseñó un estudio cuali-cuantitativo, el cual se presenta en documento complementario, siendo los objetivos:

Detectar las necesidades de la ciudad respecto al proyecto.

Definir el grado de aceptación y consenso que genera la reconversión del área portuaria y los focos que anclan la aceptación o el rechazo

Conceptualizar las expectativas espontáneas en torno a los programas, la calidad urbana y la protección de los recursos.

Detectar posibles desvíos de interpretación o contra-discursos que puedan afectar la adhesión

Detectar las claves que maximicen el consenso, la convocatoria y el interés con el Proyecto

Aportar recomendaciones operativas de fácil implementación para garantizar el éxito del emprendimiento

### **Definición de los distintos perfiles de la demanda**

Esta información, por lo tanto, se constituyó en un insumo básico que se transformó en una herramienta fundamental para la definición de los Programas de Usos futuros.

## **25.3 La Metodología Para Obtener La Opinión Social.**

En la implementación de las metodologías de participación social y para esta primera etapa exploratoria se aplicó una metodología cualitativa y se realizaron:

**10 entrevistas a líderes de opinión de los siguientes sectores:**

**Cámara de Transporte de Cargas**

**Cámara Inmobiliaria**

**Centro Comercial**

**Unión Industrial de Santa Fe**

**Bolsa de Comercio**

**CERIDE**

**Radio LT10**

**Diario El Litoral**

**Periodistas radiales**

**Sindicato de trabajadores portuarios**

**ONG de acción social 'Los sin techo'**

---

**2 grupos motivacionales con habitantes de la ciudad de Santa Fe y potenciales usuarios del proyecto segmentados por edad.**

**Grupo 1: mayores**

**Grupo 2: jóvenes**

Concepto testado

Proyecto de ampliación de usos y reconversión del área del Puerto

Se mantendrá la actividad portuaria en la Dársena 1 – terminal 1 al borde de la avenida 27 de febrero.

Como parte del parque fluvial de Santa Fe y continuando la costanera se realizará un parque perimetral integrado al paisaje con algunos edificios aislados para el comercio de muy buena arquitectura y diseño.

En la parte Norte se integrarán al parque los Clubes Náuticos actuales (Regatas y Azopardo)

Habrà una Estación de servicios para autos, equipada con todos los servicios de las estaciones moderna (tipo los paradores de la ruta)

Zona comercial con arquitectura de calidad integrada al proyecto

Centro de exposiciones y congresos equipado con la más moderna tecnología, con predio ferial entre las aguas de los Diques 1 y 2

Zona residencial con hotelería respetando los edificios del patrimonio portuario.

---



Una zona donde quedarán las pequeñas y medianas empresas que hoy trabajan en la zona.

Se está estudiando reponer un tren público que entrará a la zona.

Una vez definido y aprobado por la Municipalidad y el Concejo Deliberante el Master Plan de Ampliación de Usos se implementará un estudio cuantitativo para convalidar estadísticamente los resultados que permitirá, además, manejar altos grados de certidumbre sobre la aceptación, apoyo e interés de los grupos objetivo (destinatario / usuarios e inversores) a las pautas definitivas que vayan surgiendo del Master Plan.

En el documento adjunto indicado, junto con estos conceptos introductorios, se encuentran los comentarios y conclusiones, textos y cuadros, respecto al tema de referencia.

## **26 El Proyecto Ciudad / Puerto - Un Nuevo Sistema.**

### **26.1 El Puerto Santa Fe Un Eje De Transformaciones.**

El proyecto Puerto Santa Fe pretende aprovechar la oportunidad de reconversión urbana que surge a partir de la reconversión del Puerto tradicional de la Ciudad. Se trata de un terreno de 70hás. que por sus dimensiones y su localización permitirá desarrollar un proyecto de alto impacto en la ciudad y en la medida que promuevan las condiciones de transformación del área, se abre un amplio frente de desarrollo potencial que abarca 6.5 kms frontal al Puerto actual y relevante para la generación de una nueva calidad urbana del centro de la ciudad.

Puerto Santa Fe puede ser el eje de estas transformaciones, por lo que debe tener un impacto sustantivo en el desarrollo futuro de la ciudad.

---

En este sentido existe la intención de aprovechar la oportunidad que ofrece este gran espacio urbano para desarrollar un proyecto que, siendo sustentable en lo económico y financiero, incorpore factores sociales que orienten al mismo no solamente a la maximización de la renta a producir.

Esto significa desarrollar un proyecto en que se realce la calidad de los espacios públicos, los servicios públicos y los equipamientos comunitarios a fin de garantizar la calidad de vida de los residentes y un mejoramiento de las condiciones de habitabilidad de todo el entorno.

Se trata de responder de la mejor forma posible a las necesidades de servicio de la clase media, especialmente en materia de recreación, equipamiento comercial, transporte y nueva residencia.

La calidad de la integración de los servicios y la escala urbana propuesta deberá ser uno de los elementos distintivos del Puerto Santa Fe, y por lo tanto un elemento de identidad y de atracción de la demanda residencial hacia este nuevo frente de desarrollo urbano de la Ciudad de Santa Fe. Esto significará que la inversión en espacio público, infraestructura y servicios se transformará en una poderosa palanca para quebrar las tendencias de segregación que afectan al desarrollo del sector.

Se espera que el proyecto sea capaz de aprovechar y potenciar la conectividad urbana y regional de esta localización privilegiada. Impulsando la propuesta de desarrollar el sistema de transporte urbano que mejor satisfaga las necesidades del proyecto Puerto Santa Fe. El acceso a las vías de carácter metropolitano y regional, y el desarrollo de un sistema de originales modos de transporte público masivo, los cuales constituyen un gran atractivo para la futura ocupación y desarrollo de actividades y funciones productivas y de servicio que sean compatibles con la vida residencial y que vayan dando un desarrollo integral del proyecto.

La estrategia de implementación deberá contemplar la utilización de una vasta diversidad de instrumentos para poner en marcha el Puerto Santa Fe: estímulos e

---

incentivos a través del mecanismo de mercado; elementos regulatorios, especialmente en lo relativo al uso del suelo y diferentes modalidades de alianza con el sector privado. Con todo, lo que no debe perderse de vista es que Puerto Santa Fe es un proyecto liderado por el sector público. Por lo tanto, la responsabilidad última del proyecto es del Estado

Esto no solamente condiciona la intención y la dirección del proyecto, sino también el compromiso de ejecución de obras públicas y servicios públicos. Estas obras, que definen en buena medida la esencia del proyecto, se desarrollarán en lo posible a través de mecanismos de asociación con el sector privado, lo cual no significa delegar la responsabilidad de su ejecución. Esto es particularmente relevante pues las inversiones en muchas de estas obras y servicios públicos serán parte de los desarrollos inmobiliarios.

La planificación y gestión pública de este proyecto no pretende sustituir el rol que le corresponde a la iniciativa privada en el sector inmobiliario. Lo que se pretende es que el Estado ejerza un rol conductor en las etapas de diseño y planificación, otorgando mejores oportunidades de negocio al sector inmobiliario a través de la licitación de terrenos con una correcta prestación de infraestructura, equipamiento y servicios públicos, como parte de un proyecto que garantice un desarrollo coherente y de calidad.

El rol orientador en la construcción de la ciudad que adopta el Estado en este proyecto se hace particularmente relevante en la medida que la reconversión urbana del Puerto Santa Fe abre un frente de expansión de vastas proporciones para la Ciudad de Santa Fe.

**Finalmente y ante un momento tan particular que vive la Ciudad de Santa Fe, producto de una inundación sin precedentes que ha afectado la calidad de vida de amplios sectores de la comunidad, el proyecto del Puerto Santa Fe, ha multiplicado su importancia y se ha transformado en una obra significativa para la**

---

---

reconstrucción y el desarrollo de la Ciudad, en el marco de un importante proyecto de planificación e infraestructura.

El Puerto y el Master Plan de Ampliación de Usos aspiran a contribuir entonces, a la generación de una atracción, tanto desde el punto de vista social y urbano, como a un reconocido símbolo para la refundación de la Ciudad.

---

---

FIN

TOMO IV

FIN ENTREGA PRIMERA ETAPA

## ANEXO I

### REGION CENTRO INTEGRACIÓN Y COMPLEMENTACIÓN DE LOS PUERTOS REGIONALES PRIMER INFORME PARCIAL.

#### **Ordenamiento de Información y Antecedentes.**

El presente Anexo incluye un listado ordenado y referenciado de toda la información recopilada y seleccionada de aplicación al Estudio.

El mismo se confeccionó teniendo presente el punto 1.6 de la propuesta de trabajo, el cual fue respectado en el índice general de la presentación.

Sin embargo, y para cumplimentar lo requerido, en este anexo se simplifica el Índice General, y además de realiza la referenciación de los antecedentes incluido en el listado, sus fuentes y el contacto realizado.

TITULO	PAG	REF
<b>TOMO I</b>		
1 Ordenamiento Legal E Institucional.	2	
<b>Título I Legislación Nacional.</b>	3	
2 Legislación Nacional	4	
2.1 Ley 24.093. Desregulación De La Actividad Portuaria.	4	
2.2 Decreto Reglamentario. Decreto Nacional 769/93 - Bs. As., 19 / 04 / 93	4	
<b>Título II Legislación Provincia De Entre Ríos.</b>		7
3 Legislación De La Provincia De Entre Ríos.	28	7
3.1 Ley 8900. Puertos. Instituto Portuario Provincial. Creación (B.O. 2/03/95)	28	7
3.2 Ley 8911. Puertos. Modifica Artículo 11 Inciso E De La Ley 8900.	37	7
3.3 Decreto Nro. 132. 26 De Enero De 1995.	39	7
3.4 Decreto 3705 M.E.O.S.P. Expte. Nº 315.307/95 Paraná 6 De Septiembre De 1995. Puertos. Instituto Portuario Provincial. Reglamentación.	42	7
<b>Título III Legislación Provincia De Santa Fe.</b>		8

4	Legislación De La Provincia De Santa Fe.	58	8
4.1	Ley 1024. Expropiación Para La Construcción Del Puerto Santa Fe.	58	8
4.2	Ley 1183. Contrato De Estudios Para La Concreción Del Puerto Santa Fe.	59	8
4.3	Ley Nº 10.848. Transferencia De Administración Y Explotación Puertos Helvecia, Reconquista, General San Martín Y Villa Constitución.	60	8
4.4	Ley Nº 11011 Y Decreto Reglamentario Con Sus Respectivas Modificaciones. Creación De Los Entes Portuarios De Santa Fe Y Rosario.	62	8
4.5	Ley Nº 11.229 Y Decreto Reglamentario Con Sus Respectivas Modificaciones. Creación De Los Entes Portuarios de Villa Constitución Y Reconquista.	75	8
4.6	Ley Nº 11.236. Aprueba Acta De Transferencia De La Administración Y Dominio Del Puerto Santa Fe.	82	8
4.7	Ley Nº 11.629. Se Autoriza A Concurrir En Ayuda Financiera El Ente Puerto Reconquista.	89	8
4.8	Ley Nº 11.672. Creación Del Centro De Promoción De Negocios Internacionales. Anexo Convenio.	90	8
4.9	Ley Nº 11.739. Creación De La Zona Franca De Puerto Villa Constitución.	96	8
4.10	Decreto Nº 1291 Santa Fe, 08 May 2000.	99	8
4.11	Decreto Nº 2100 Santa Fe, 02 Ago 2000.	101	8
4.12	Ley Nº 12.108. Autoriza Endeudamiento Con El Fonplata Para La El Proyecto De Reconversión Del Puerto Santa Fe.	104	8
4.13	Ley Nº 12.237. Modifica 11.739. Zona franca Portuaria De Villa Constitución.	108	8
4.14	Ley Nº 12.271. Aprueba La Transferencia De Los Elevados Del Puerto De Villa Constitución.	110	8
4.15	Decreto Nº 3144/93. Santa Fe, 02/11/93. Aprueba Convenio De Transferencia De La Unidades Portuarias I Y li Del Puerto Santa Fe, Y Aprueba Estatuto Del Eapsf.	112	8
4.16	Decreto Nº 1130 Santa Fe, 15 Jun 2005 Aprueba La Modificación Del Inciso F) Del Artículo 2º Del Estatuto Orgánico Del Ente Administrador Puerto De Santa Fe Aprobado Por Decreto 3144/93.	129	8
4.17	Decreto Nº 1285 Santa Fe, 20 May 2003 Aprueba Resolución 382/02.	132	8
4.18	Decreto Nº 0226. Santa Fe, 01 Mar 2004 Ratifica Contrato De Préstamo Suscripto Entre La Provincia Y El Fondo Financiero Para El Desarrollo De La Cuenca Del Plata Para El Proyecto De Reconversión Del Puerto.	133	8
<b>TOMO II</b>			
<b>Título IV Información Técnica</b>			
5	Aspectos Técnicos Puertos de la Provincia de Santa Fe.	140	3
6	Puerto Santa Fe.	140	3
7	Puerto de Rosario.	231	4
<b>TOMO III</b>			
8	Puerto Villa Constitución.	2	5
		4	
		1	

9	Puerto Reconquista.	2 7 0	6
<b>Título V Información Económica</b>			
10	Infraestructura de Transporte Terrestre de la Provincia de Santa Fe.	2 7 6	2
11	Infraestructura Vial.	2 7 6	2
12	Infraestructura Ferroviaria. Incluye estudio económico de transporte ferroviario, y proyectos de inversión con respectivos costos.	2 8 9	1
13	Vías Navegables. Incluye estudio económico de transporte fluvial por tipo de embarcación, y proyectos de inversión en relación a la profundización del la Hidrovía y sus beneficios.	3 1 7	8
13.1	Estudios De Factibilidad Técnico-Económica Para El Aumento De Los Calados Navegables En La Ruta Santa Fe - Océano Y Para La Modificación De Trazado En El Canal Punta Indio. Beneficios De Las Obras De Profundización De La Vía Navegable Santa Fe –Océano.	3 1 7	8
14	Estadística de movimientos de carga en los puertos Nacionales.	3 6 5	2
<b>TOMO IV.</b>			
15	Cuadro Tarifario EAPSF.	374	3
<b>Título VI Estudios Macroeconómicos Proyectos.</b>			
16	Estudios Macroeconómicos.	386	
17	Estudio De La Facultad De Ingeniería En Ciencias Hídricas De La UNL – FICH	388	8 y 3
18	Proyecto de Reconversión Del Puerto Santa Fe –EAPSF - Subsecretaría De Proyectos De Inversión Y Financiamiento Externo- FONPLATA	397 386	3
19	Plan Maestro Puerto Santa Fe. Fundamentos De La Presentación Del Ente Portuario A La Municipalidad De La Ciudad De Santa Fe, Del Master Plan Para La Ampliación De Usos Del Puerto Santa Fe.	401	3

### **Referencia 1**

#### **Empresa Belgrano Cargas S.A.**

Contacto: Sr. Chavalier.

Domicilio: N. Avellaneda 3938 Santa Fe. CP (3000).

Tel.:54 342-456 4027; 452-0600/0744/6596.

### **Referencia 2**

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

Contacto: C.P.N. Fabio M. Arredondo. –Director-



Domicilio: San Martín 2231 Santa Fe. CP: S3000FRW.

Te.: 54 342 4554734 lineas rotativas.

Fax: 54 342 4552026

Teles 48123 BOLFE-AR.

E-Mail: [farredodndo@bcsf.com.ar](mailto:farredodndo@bcsf.com.ar).

### **Referencia 3.**

#### **Ente Administrador del Puerto de Santa Fe**

Representante de la Provincia: Dr. Benito Nicolás Correnti.

Delegado Municipal ante el Puerto de Santa Fe: D. Ricardo Lujan.

Contacto: Julio Montero. –Gerente–.

Dique 1 – Puerto de Santa Fe

TE: 4558400 - FAX.: 4554393 – 4558332.

E-Mail: [juliomontero@puertosfe.com.ar](mailto:juliomontero@puertosfe.com.ar)

### **Referencia 4**

#### **Ente Administrador del Puerto de Rosario (ENAPRO)**

Representante de la Provincia: D. JUAN CARLOS VENECIA.

Contacto: Ana María –Secretaria Presidencia–

Domicilio: Av. Belgrano 3411-Rosario.

TE: 0341-4497967 - TELEFAX: 0341-4485010

e-mail: [secretaria@enapro.com.ar](mailto:secretaria@enapro.com.ar) , [presidencia@enapro.com.ar](mailto:presidencia@enapro.com.ar)

### **Referencia 5.**

#### **Ente Administrador del Puerto de Reconquista**

Contacto: Representante de la Provincia: Dr. JORGE ALBERTO PANDO

Domicilio: Puerto de Reconquista.

Casilla de Correo 101-Reconquista

TELEFAX: 03482-499706/707

e-mail: [eapre@trcnet.co.ar](mailto:eapre@trcnet.co.ar)

---

**Referencia 6.**

**Ente Administrador del Puerto de Villa Constitución**

Representante de la Provincia: D. ADOLFO EMILIO BUSTOS.

Contacto: Dirección Administrativa: Juan Luis Malchiodi.

Domicilio: Puerto de Cabotaje - Villa Constitución (C.P.2919) Santa Fe.

TELEFAX: 03400-475012

E-Mail: [eapvc@cablenet.com.ar](mailto:eapvc@cablenet.com.ar)

Sitio: [WWW.cablenet.net.ar/eapvc](http://WWW.cablenet.net.ar/eapvc).

**Referencia 7**

**Instituto Portuario Provincial de Entre Ríos.**

Contacto: Ing. Hugo Rodríguez –Presidente-

:Dr. Cristian Zitelli –Asesor Jurídico-

Domicilio: Casa de Gobierno Provincia de Entre Ríos.

Tel: 0343-208000 int. 1423.

E- Mail: [cristianzitelli@hotmail.com](mailto:cristianzitelli@hotmail.com)

**Referencia 8**

**Legislatura de la Provincia de Santa Fe.**

**Compiladora de Leyes.**

Contacto: Dr. Alejandro Svetliza –Encargado Coordinador-

Tel.: 54 342 4572465 int. 115.

E- Mail: [adrialong@infovia.com.ar](mailto:adrialong@infovia.com.ar).

**Referencia 9.**

CPN Raúl Fiorano. M.B.A. Negocios – Puerto Santa Fe-

Ex Jefe Administrativo EAPSF.

Domicilio: Francia 4624, Santa Fe CP (3000)

Tel.: 54 342 4554930.

E Mail: [rfiorano@ciudad.com.ar](mailto:rfiorano@ciudad.com.ar).

---