



CÁMARA DE DIPUTADOS
DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

CÁMARA DE DIPUTADOS	
MESA DE MOVIMIENTO	
08 MAR 2018	
Recibido.....	102 ^ohs.
Exp. N°.....	34229.....C.D.

PROYECTO DE COMUNICACION

PEDIDO DE INFORME

La Cámara de Diputados de la Provincia de Santa Fe vería con agrado que el Poder Ejecutivo Provincial solicite al Poder Ejecutivo Nacional informe lo siguiente, sobre los estudios relacionados con la conexión vial Santa Fe Paraná:

- Cual ha sido el resultado de las Audiencias Públicas previstas en los Términos de Referencia, previstas en la Legislación Nacional, en la Ley de la Provincia de Santa Fe en materia de Ambiente y en la Ordenanza de la Municipalidad de Santa Fe sobre el mismo tema. Copia Certificada de las Conclusiones obtenidas en los distintos ámbitos donde se desarrollaron las Audiencias Públicas.
- Considerando los Términos de Referencia, los cuales establecen que: "deben tener compatibilidad con los planes de ordenamiento territorial" (punto 1.3.3.) y los "Planes estratégicos territoriales para ambas cabeceras: Santa Fe y Entre Ríos, y su incidencia sobre una conexión de este tipo", (punto 1.2.5.), Copia certificada de los Informes que dan cumplimiento a los puntos antes mencionados.
- Dada la existencia de un Plan Estratégico de Desarrollo de la Provincia de Santa Fe, aprobado en Decenas de Asambleas regionales y locales, con participación de entidades de la sociedad civil, organizaciones empresarias y de trabajadores. Copia certificada de las versiones taquigrafías o conclusiones del debate de las opciones de traza en el ámbito provincial.



- Teniendo en cuenta que entre los objetivos principales del proyecto se encuentra promover el desarrollo del área, contemplar la planificación regional y contribuir a separar el tránsito urbano del tránsito pasante. Copia certificada de los informes respectivos.
- La Gestión del Proyecto incluyó la Auditoria de los estudios sectoriales –hidráulicos, de transporte, etc- a ejecutar por parte de Universidades de la Región. Copia certificada de los informes elaborados por las Unidades Académicas involucradas.
- Los estudios de pre selección de alternativas, la simulación de eventos hidrometeorológicos correspondientes a la crecida de diseño revela, para la Alternativa N^o 3, el anegamiento de una importante área urbana de la ciudad de Santa Fe, que podría mitigarse o solucionarse reemplazando tramos con terraplenamiento por viaductos. Al respecto ¿Qué costo incremental implica lograr la seguridad requerida por el Proyecto? Copia certificada de los informes respectivos.
- De acuerdo con las exposiciones técnicas realizadas en eventos del Foro Metropolitano Santa Fe Paraná, La Comisión Técnica asignada al Proyecto por la Provincia de Santa Fe realizó oportunamente observaciones significativas a las variantes de traza seleccionadas y a opciones técnicas que la misma demanda. ¿Se ha tenido en cuenta las mismas?, ¿Han sido evaluadas por el equipo técnico de la Dirección Nacional de Vialidad?. Copia certificada de los Informes técnicos correspondientes.



CÁMARA DE DIPUTADOS
DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

- De acuerdo con la información periodística de la región, el estudio de pre- factibilidad preseleccionó y jerarquizó tres (3) alternativas de Traza - las numero 1, 2 y 7-, jerarquizando como más conveniente la Traza N.º 2. Ante el requerimiento del Departamento Ejecutivo de la Municipalidad de Santa Fe, se abandonan estos resultados y se avanza con el desarrollo de la Traza N.º 3, siendo que ésta -según los estudios preliminares- demanda un costo de inversión un 85 % superior al de la Traza N.º 2 preseleccionada. Qué motivos técnicos, económicos o ambientales hicieron llevaron a tomar esta decisión a la Dirección Nacional de Vialidad?. Copia certificada de los informes que avalaron este cambio.
- De acuerdo, con información periodística, ante el elevado costo de inversión de la Traza N.º 3, se promueve una denominada Traza N.º 3.1., que incluye la ejecución del tramo isleño, comprendido entre la RN168 y la Avenida Mar Argentino, con un viaducto 1+1, previendo la continuidad del tránsito liviano por La Guardia - Puente Oroño Centro de Santa Fe. ¿Que razones inciden en la selección de esta traza, y si resuelve -en el mediano plazo- los problemas de congestión? Copia certificada de los informes que avalan tal decisión.
- La traza en estudio avanzado, informada por el Departamento Ejecutivo de la Municipalidad de Santa Fe, incluye la realización de dos importantes puentes, uno sobre el Canal de Derivación y otro sobre el río Coronda, para los cuales se opta por la variante de Puentes Levadizos. ¿Se conoce el incremento del costo ocasionado por esta variante técnica?. Teniendo en cuenta la necesidad de



operación permanente de estos dispositivos levadizos, se use o no el puente, se incluyeron en los análisis además de los costos de inversión, los costos operativos?, se estudió el impacto en el costo de transporte, la suspensión temporaria del uso de los mismos?
Copia certificada de los informes que avalan tal decisión

- Si el proyecto demanda un diseño que soporte una crecida de recurrencia milenaria y la variante elegida para continuar los estudios (Traza N.º 3 o 3.1.) prevé el uso de un tramo de la actual Avenida Circunvalación Sur y Oeste de Santa Fe, que tiene una cota de coronamiento que no soporta la crecida de diseño. ¿Se incluyeron los costos correspondientes para adecuar este tramo?, ¿se tuvo en cuenta que este acceso sur-oeste del proyecto continúa mezclando tránsito local con tránsito pasante?, contraviniendo así uno de los objetivos del Proyecto. Copia certificada de los informes que avalan tal decisión y efectúan el cálculo de costos a incurrir.
- De acuerdo con información provista por el Ministerio del Interior, este proyecto está propuesto a ser ejecutado por medio de Participación público-Privada. Este procedimiento de ejecución de obra pública, experimentado en países desarrollados ha arrojado resultados funestos para los Estados y es considerado una modalidad fracasada en algunos de ellos. Este procedimiento exhibe en este momento dos riesgos importantes. El primero de ellos es la extensión de jurisdicción de los contratos, con lo cual cualquier diferencia con el contratado sea por montos, tasas y plazos de repago, o de cobros de peajes, será dirimida en juzgados externos al país. Asimismo en el escenario actual de gran incertidumbre respecto de Tasas de referencia para estimar rentabilidad por parte de los eventuales contratistas, es de esperar



que éstos procuren mayor certeza de su tasa de ganancia incrementando el costo del capital y, por ende, de las obras. Entonces, ¿se conoce las condiciones contractuales propuestas para la eventual licitación y adjudicación?, ¿Se han estimado costos de peaje alternativos y su incidencia en la recuperación de la inversión?.

PALO OLIVER

Fundamentos
GARIBALDI

BUSATO

PATRICIA GUADALUPE CHIALVO
Diputada Provincial

Señor Presidente:

El Túnel Subfluvial «Raúl Uranga - Carlos Sylvestre Begnis», es un corredor subterráneo-subfluvial, construido bajo el lecho del Río Paraná, entre las provincias de Santa Fe y Entre Ríos. El mismo fue proyectado para comunicar a las capitales de ambas provincias (Santa Fe de la Vera cruz y la Ciudad de Paraná), situadas una frente a la otra en las orillas del mencionado río. Este túnel, además de cumplir la función de conectar a las redes de tránsito rodado de ambas provincias, constituyó el primer nexo efectivo de comunicación entre la Mesopotamia argentina y el resto del país.

Los argumentos que defienden la necesidad de una conexión complementaria del túnel entre Paraná y Santa Fe son profundos. Hacen al desarrollo geopolítico de la región metropolitana comprendida por los aglomerados Gran Paraná y Gran Santa Fe, que debe proyectar la infraestructura necesaria para asumir los futuros flujos de cargas.

Este tránsito, en forma creciente, es aportado por el intercambio entre el noreste argentino y Brasil que buscan destino tanto en las zonas central y cordillerana del país como en Buenos Aires, y viceversa.



CÁMARA DE DIPUTADOS
DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

Consideramos que es imprescindible una nueva conexión vial entre Paraná y Santa Fe, que sea complementaria del Túnel Subfluvial que presenta un flujo colmatado de aproximadamente 10.000 vehículos diarios. El tránsito que pasa por el viaducto es en un 70 por ciento de origen regional.

Este es un viejo reclamo de autoridades y fuerzas vivas de la región que comenzó a concretarse hace algunos años cuando se iniciaron los primeros estudios.

La definición de la traza a adoptar ha generado una serie de controversias en cuanto a su ubicación y a los impactos económicos, ambientales, urbanísticos de transporte entre otras cuestiones.

El proyecto será financiada bajo la modalidad de Participación Público-Privada y de acuerdo a los plazos fijados por Vialidad Nacional en junio se hará la publicación del proyecto ejecutivo; en setiembre será el turno de la presentación de ofertas y en noviembre se hará la toma de posesión para iniciar los trabajos.

Si bien se han realizado consultas a diversos sectores, creemos que el debate técnico no ha sido lo suficientemente profundo para que todas las observaciones que se han planteado queden subsanadas. Además se ha señalado que se ha incumplido con diversos requerimientos establecidos en los Términos de Referencia para la elaboración del Proyecto Conexión Física entre las ciudades de Santa Fe y Paraná, Proyecto Ejecutivo. Etapa 1: elección de traza vial, los cuales señalamos en el presente pedido de informe.

Estamos convencidos de la necesidad de la concreción de esta obra y consideramos que la importancia y la relevancia de la misma merece tener en claro una serie de cuestiones que estamos demandando conocer. Es por ello que solicito a mis pares me acompañen en este proyecto.

PALO OLIVER

ENRIBALDI

BUSAITO

PATRICIA GUADALUPE CHIALVO
Diputada Provincial

General López 3055 - (S3000DCO) - Santa Fe - República Argentina

HEND