



CÁMARA DE DIPUTADOS  
DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

CÁMARA DE DIPUTADOS  
MESA DE MOVIMIENTO

30 JUL 2015

Recibido.....16:30.....Hs.

Exp. N°.....30275.....Rk.F.V.

**PROYECTO DE COMUNICACION**

La Cámara de Diputados de la Provincia de Santa Fe, vería con agrado que el Poder Ejecutivo, proceda a realizar un estudio de factibilidad destinado a la construcción de un sistema de **transporte subterráneo integrado con un tren urbano**, cuya traza conecte estaciones ubicadas en las localidades de Rosario, Villa Gobernador Gálvez, Granadero Baigorria, Funes y Pérez, con el fin de mejorar y dar respuesta a la problemática del transporte público en el Área Metropolitana de la región.

  
**ERIKA GONNET**  
Diputada Provincial

**FUNDAMENTOS**

**Sr. Presidente**

Creemos fervientemente que el Gran Rosario en toda su extensión, debe plantearse un medio de transporte subterráneo integrado con un tren en superficie, obra que significará no solo un transporte de calidad, sino que dará respuesta a la problemática para toda la región.

Para esto y desde la Secretaría de Transporte de la Nación, hace aproximadamente un año atrás, se ha elaborado un plan para la llegada del subte a Rosario; el mismo consiste en una propuesta tentativa de mejora del transporte urbano en la Ciudad de Rosario.

El documento tuvo como fin, brindar los lineamientos a seguir en el desarrollo de una alternativa para la planificación y gestión de la movilidad en la Ciudad de Rosario, derivados de la realidad de ese núcleo urbano, que configura un polo de atracción de importancia regional y mundial, con una urbanización en activo crecimiento y de gran desarrollo económico comercial, agrícola, agroindustrial y portuario.

La propuesta analizada consiste en la construcción de un *sistema de metro urbano* dual es decir, parte desarrollado en túnel y parte desarrollado en superficie, a través



## CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

del corredor norte-sur, enlazando la región del Gran Rosario, atravesando los puertos graneleros privados e instalaciones agroindustriales; el área central donde se localizan las grandes terminales de transporte urbano; el núcleo cívico-comercial; la actividad financiera; los desarrollos inmobiliarios tradicionales y modernos de mayor envergadura; las áreas principales de recreación; el gran puerto revitalizado; las nuevas terminales ferroviarias a construir y los recientes polos industriales, como es el caso del nuevo frigorífico Swift y el centro de desarrollo de Villa Gobernador Gálvez. El sistema absorberá los viajes que se emprenden diariamente en ese recorrido y los de las áreas circundantes cuyos medios de transporte acometan a la traza del proyecto. La Ciudad de Rosario constituye el núcleo del Sistema Metropolitano Gran Rosario. Cuenta con una superficie aproximada de 179 km<sup>2</sup> y con una población que casi alcanza el millón de habitantes (948.312 habitantes). La misma representa aproximadamente un tercio de la población de la Provincia de Santa Fe y un 3% de la población total del país, ubicándose al nivel de las de mayor jerarquía, como Córdoba y Mendoza.

El crecimiento urbano se desarrolló en poblaciones periféricas acompañando el desarrollo industrial, lo que llevó a que Rosario se constituya en la actualidad, en un continuo urbano conformado por una serie de ciudades y comunas asentadas a lo largo de la ribera del Río Paraná. Este cordón, se extiende desde la ciudad de Puerto San Martín al norte, englobando entre otras las localidades de San Lorenzo, Fray Luis Beltrán, Capitán Bermúdez, Granadero Baigorria, Funes, Pérez, Rosario, y Villa Gobernador Gálvez.

Posee un importante centro portuario, canalizando los movimientos de una gran zona de la Pampa Húmeda, mediante una red ferroviaria existente que promovió originalmente la radicación en la zona de industrias relacionadas con la actividad agropecuaria y que hoy se intenta refundar. Este puerto es actualmente el que posee el principal movimiento de cargas en el país y se considera el primer puerto productivo de la región del Mercosur.

Según el estudio realizado por la Secretaría de Transporte de la Nación, en el Área Metropolitana de Rosario (AMR) se realizan un total de 1.854.933 viajes diarios, de los cuales el 80,3% tiene origen o destino en la Ciudad de Rosario. De este porcentaje, el 71,6% son viajes dentro del municipio de Rosario y el 8,7% vincula a éste con el resto del área metropolitana.

En cuanto al modo de transporte, el 29,8% corresponde al transporte público



(colectivo/trolebús), el 28,9% a automóviles particulares, el 3,7% a taxis y remises y el 6,3% a motos/ciclomotores, constituyendo la suma de los mismos (68,7%) el total de los viajes motorizados del área metropolitana total, distinguiéndose asimismo en la ciudad, tres picos horarios en los viajes: de 7:00 a 8:00 hs., de 12:00 a 13:00 hs. y de 17:00 a 18:00 hs.

Los distritos Norte y Centro poseen una gran movilidad interna: ambos atraen más del 60% de los viajes que se producen en cada uno. Los demás no superan el 50 % de contención de viajes. El Oeste y Sudoeste son los que más vinculación necesitan con los otros distritos para satisfacer sus necesidades.

Como corolario del estudio de estos antecedentes, se pudo concluir que el corredor objeto de la *primera etapa del proyecto*, recibiría un aporte diario de 465.133 viajes, subdivididos de la siguiente manera: 82.602 provenientes del corredor Norte; 96.680 del corredor Noroeste; 88.596 del corredor Oeste; 68.484 del corredor Sudoeste y 128.771 del corredor Sur.

De este total, los viajes motorizados alcanzarían a 319.546, de los cuales 138.610 corresponderían a colectivo/trolebús; 134.423 a automóviles particulares; 29.303 a motos y 17.210 a taxis y remises.

De todas estas modalidades, el sistema a proponer podría absorber un 15% en carácter de demanda de proyecto, lo que significa un total de 73.642 pasajeros diarios. El proyecto consiste en la construcción de un sistema de metro urbano a desarrollarse en dos etapas, de sur a norte, pasando por el centro. La 1° etapa abarcaría desde la localidad de Granadero Baigorria (en una terminal a definir), hasta la nueva Terminal Sur del F.C. Mitre, lindante con la Avenida de Circunvalación de Rosario, pasando por la zona de Alberdi, la Estación Central del F.C. Mitre, la Estación Terminal de Ómnibus, la Avda. Córdoba, el Bvd. Oroño y el Parque Independencia, continuando por el Bvd. Oroño hacia el Sur, hasta la intersección con la vía del F.C. Mitre y luego paralelo a ésta hasta el final del recorrido. La longitud total del trazado es de alrededor de 20 kilómetros, de los cuales 4,5 son en *túnel* y el resto en *superficie*.

El tramo entre Granadero Baigorria y la Estación Central del F.C. Mitre se desarrollaría en superficie, a lo largo del corredor que constituye la Avda. Alberdi y su prolongación hacia el Norte. A partir de ese punto continuaría en subterráneo hasta cruzar las vías del F.C. Belgrano, saliendo a superficie a la altura de la calle Amenábar, continuando así hasta el final.

A lo largo del tramo, se intercalarían 10 estaciones en túnel y 24 en superficie, de las cuales 2 son estaciones terminales.



CÁMARA DE DIPUTADOS  
DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

La segunda etapa, cuya construcción se prevé para el futuro, consistiría en un corredor en sentido Este-Oeste según el eje que une el aeropuerto de Fisherton con el centro de la ciudad.

Por qué se piensa en este sistema dual de transporte, en vez de acudir solamente a la alternativa de un tren urbano que atraviese la ciudad nada más que por su superficie? Fundamentalmente por razones de seguridad vial, ya que se generaría un mayor problema en el tránsito. Lo que se busca es un servicio eficiente de calidad que complemente a los medios de transporte ya existentes.

Teniendo en cuenta la geografía del Gran Rosario, los estudios realizados no arrojan inconvenientes técnicos para instaurar este servicio.

Creemos que el estado santafesino tiene una obligación para con sus ciudadanos, y tal es la de generar un sistema de transporte de esta envergadura. La solución de fondo a la problemática actual, tiene que ver con una obra de estas características. Desde la Secretaría de Transporte de la Nación hay amplia voluntad de trabajar en conjunto con la ciudad y con la provincia en este horizonte y aportar todo lo necesario para su concreción y viabilidad.

Por todo lo expuesto solicito a mis pares el acompañamiento del presente proyecto.



**Erika Gonnet**  
**Diputada Provincial**