

Entrevista al Secretario de Proyectos Especiales de la Provincia de Santa Fe

Ing. José León Garibay (J.G.).

102



Con la participación del Ing. Sergio Ludueña (S.L.), Director del Órgano de Control de Transporte de la Municipalidad de la Ciudad de Santa Fe.

Entrevistadores por parte del equipo del Observatorio Urbanístico AMSF-P de FADU-UNL (OU AMSF-P): Jaquelina Santiago (J.S.) y Bruno Reinheimer (B.R.).

J.S.: Las dos primeras preguntas son acerca de la temática de la movilidad: ¿Cuáles son los ejes que toma la gestión o cómo se inserta la movilidad dentro de la agenda de gestión? ¿Qué rol ocupa la movilidad o cuáles son los ejes que están relacionados?

J.G.: Al tema movilidad lo tiene a cargo la Secretaría de Transporte (ST), que depende del Ministerio de Desarrollo Productivo (MDP), y que toma las áreas de movilidad terrestre de pasajeros, cargas, los puertos de Santa Fe, que son cuatro, y los aeropuertos. La gestión provincial tiene claramente identificada la importancia de la movilidad, y es por eso que el gobernador la ubicó como un eje a trabajar desde lo productivo. Es por eso que la incorporó al MDP.

Por otro lado, el Ministerio de Obras Públicas (MOP) creó la Secretaría de Proyectos Especiales (SPE) con el objetivo de identificar intervenciones de infraestructura a mediano y largo plazo, desarrollando un vínculo con Nación, y compartiendo y trabajando en lo operativo con la Dirección Provincial de Vialidad (DPV).

J.S.: Interesante el rol que tiene esta Secretaría en la estructura administrativa.

En cuanto al rol del puente de Santa Fe-Santo Tomé, durante las Jornadas de Movilidad Metropolitana mencionaste que era un tema en agenda desde el principio de la gestión ¿Cómo se gestó la iniciativa?

J.G.: Sí, efectivamente, como comenté antes, el rol de esta Secretaría de Proyectos Especiales (SPE) dentro del MOP es identificar y trabajar proyectos de mediano y largo plazo con vínculo intersectorial, interjurisdiccional y, entre ellos, cuestiones y temas con Nación. En esto ya existían una serie

de temas trabajados en conjunto con el ministro Lisandro Enrico.

En esa identificación, el tema número uno para la región era el puente Santa Fe-Santo Tomé. La evaluación implicó el reconocimiento de que desde el Gobierno Nacional no se haría obra pública en términos generales.

Además, registramos que el proyecto ejecutivo existente respondía a la visión que tenía La Dirección Nacional de Vialidad (DNV) en el momento y que implicaba unir rutas nacionales. Este proyecto existente, que se hizo aproximadamente en el año 2007, tenía como consigna darle continuidad a la RN11 como ruta nacional, casi desde el cruce con la RN19 o antes, hasta la Av. de Circunvalación de Santa Fe. Proyecto que desarrolló una consultora, resultando de mucha importancia y jerarquía y de un monto muy alto.

A nuestro entender, era innecesaria esa jerarquía, siendo que la RN19 desviaba todo el tránsito pesado a la Autopista Santa Fe-Rosario, y lo que se demandaba era una obra para el tránsito liviano, tráfico de vecinos entre Santa Fe y Santo Tomé.

En ese sentido, empezamos a trabajar con los concejos de Santa Fe y de Santo Tomé sobre una alternativa para ampliar la capacidad del puente, duplicando la capacidad de los dos carriles existentes con un puente paralelo. Del lado de Santa Fe, eso beneficiaba claramente porque se aumentaba la capacidad y se distribuía a la Av. de Circunvalación. Del lado de Santo Tomé era más complejo, porque se configuraba un embudo.

Se trabajó, se avanzó y entendemos que se encontraron alternativas con algunos cambios de circulación y ampliaciones de calle, mejorando con un puente nuevo la distribución en el interior de Santo Tomé de la capacidad que se agregaba.

Era un proyecto a mediano plazo. El problema es que el puente Santa Fe–Santo Tomé existente colapsó, y se cerró. Eso hizo que hubiera que tomar una decisión inmediata. Hubo una decisión política de tomar el proyecto, y se armaron tres equipos de diseño: SPV con el puente, el municipio de Santa Fe con el tramo de Circunvalación al Río Salado y el municipio de Santo Tomé con la cabecera correspondiente.

DPV ensambló los tres proyectos. Resultó en proyecto ejecutivo, licitación y obra en marcha.

J.S.: *Entonces, apuntando a los actores, DPV fue la articuladora con las dos ciudades para concretar el proyecto completo, y desde la SPE encomendaron el proyecto.*

J.G.: Nosotros le presentamos al gobernador la viabilidad del proyecto, un presupuesto estimado previo, y una vez que tuvo la decisión, los tres grupos se pusieron a trabajar. Nosotros desde la SPE articulamos y gestionamos, generando y organizando las reuniones conjuntas. Una vez que la DPV tuvo todo el material, fue la responsable de armar el pliego y hacer el proceso licitatorio. Hoy es la responsable de administrar el contrato, pero al lado de esa administración están los equipos técnicos de Santa Fe y Santo Tomé verificando, articulando y redefiniendo el proyecto completo, ya que existen cambios y readecuaciones para cuidar los árboles, para que la bicisenda se concrete, entre otras.

J.S.: *Es decir, que ese trabajo conjunto continúa incluso ahora durante la obra.*

J.G.: La DPV administra el contrato con participación de los dos municipios.

J.S.: *Y en este momento, ¿cuál es el devenir de la obra? ¿Qué plazos se estiman para una habilitación de esa nueva cinta circulatoria?*

J.G.: El plazo de ejecución es de 24 (veinticuatro) meses, que empezaron a correr en febrero–marzo 2025. O sea que debería estar terminada en febrero–marzo del 2027.

Es una obra de muchos módulos, que una vez que encuentra ritmo es viable de cumplir el plazo, sobre todo en la parte del puente. Ya hay tres piloterías trabajando, se han hecho todas las bases, está viniendo un pontón para el cruce del río Salado. Se ha comprado una viga de alzamiento para montar las vigas. De aquí a dos meses van a empezar a trabajar del lado de Santa Fe, y del lado de Santo Tomé van a empezar el año que viene ya que es sencillo y se trata de no complicar la vida cotidiana de la gente. A principio del año que viene en Santo Tomé se harán las readecuaciones de la Avenida 7 de Marzo, calles Mitre y Candiotti.

B.R.: *Como decías esto tiene que ver con una decisión política y ahí entran en juego los tiempos, los plazos, que son una variable importante, el presupuesto, y obviamente la decisión de avanzar. Respecto de la decisión tecnológica del puente ¿Se licita ya con una propuesta tecnológica, en este caso prefabricación, o la licitación es más abierta y en su momento permitía otro tipo de soluciones?*

J.G.: La licitación fue sobre un proyecto ejecutivo integral, o sea que estaba itemizado el tipo de viga, el largo, los pilotes, todo estaba predimensionado totalmente, en todos los aspectos. Las calles, las avenidas, la iluminación, todo ya estaba predimensionado y definido. El contratista tiene que

finalmente hacer el proyecto ejecutivo y se había habilitado, a último momento, una posibilidad de presentar proyectos alternativos. Una empresa presentó un proyecto alternativo: En vez de las luces de las vigas de 31 metros, 40 metros. No fue evaluada porque hubo una oferta con el proyecto original más económico.

B.R.: *¿Han surgido durante tu gestión algunos proyectos o iniciativas que tengan que ver con lo interprovincial, es decir con ciudades limítrofes con otras provincias? O si has tenido la posibilidad de incursionar en alguna iniciativa de proyectos territorialmente compartidos, bajo el rótulo de Proyectos Especiales?*

J.G.: Nosotros en el inicio de la Gestión tomamos todos los títulos, ideas, proyectos.

Entre ellos, obviamente, estaba el enlace Santa Fe-Paraná que ya tiene un anteproyecto que hizo la consultora Atec. Está en agenda, no sabemos cuándo el país permitirá iniciarlo. Este proyecto tiene dos partes: La primera es la continuidad de la Av de Circunvalación Sur hasta llegar a la RN168 y, la otra parte es el puente sobre el río Paraná.

Además, debido a la situación nacional, estamos siguiendo también el proceso de concesionamiento federal de rutas que lanzó Nación, de 9.000 kilómetros de ruta. Estamos haciendo el seguimiento de cómo viene el proceso sobre las rutas nacionales que están en las provincias, pero es el único proyecto interprovincial que tenemos en vista.

B.R.: *Teniendo en cuenta que hoy la DNV está en una situación de conflicto ¿Influye de alguna manera en el proyecto del puente Santa Fe-Santo Tomé en este momento?*

J.G.: Obviamente hubo que trabajar con la DNV 2 (dos) o 3 (tres) alternativas. Ellos planteaban un acta con un esquema similar a lo que se hizo con la RN19 desde San Francisco a Santo Tomé, que ejecutó la Provincia sobre un proyecto de la DNV, organismo que luego la recibió y hoy es una deuda que tiene Nación con la Provincia. En su momento se dijo que esa deuda se saldaría con el puente Santa Fe-Santo Tomé, aunque formalmente no hay nada de eso. Ellos pretendían hacerlo de la misma manera que aquella experiencia, nos pareció que no estaba claro, no era momento, porque si el puente finalmente iba a ser de la DNV, nos iban a poner muchas trabas en el proceso. Entonces se resolvió que el puente sea provincial, es raro, con una mano vas a pasar por un puente nacional y volvés por el puente provincial pero bueno, fue para salvar esa situación y resolverlo. Nosotros hacemos nuestro puente con aprobación de la DNV. El acta autoriza a hacer el enlace, aprueba el proyecto de enlace con la RN11 y autoriza las intervenciones de la RN11, pero el puente es provincial. En los momentos de intervención sobre la RN11, estará la DNV controlando.

B.R.: *Se suma de alguna manera a la tradición de respuesta creativa que tenemos en la región para las transformaciones históricas del territorio. Mientras hablabas, pensaba en el Túnel Subfluvial Uranga – Sylvestre Begnis, que es una respuesta creativa de las provincias de Santa Fe y Entre Ríos a un condicionamiento de Nación para intervenir sobre vías navegables, lo que llevó a mirar el lecho del río para poder conectarse, por ser jurisdicción provincial. Nosotros estamos muy agradecidos de que hayan participado de la Jornada de Movilidad Metropolitana del año pasado. Entendemos que la academia es un*

— *espacio propicio para integrar ámbitos distintos: Unidades académicas de la universidad y de otras universidades, gobiernos locales, concejos legislativos locales, ejecutivos locales y provinciales, inclusive con participación de Entre Ríos. En este sentido, valoramos que hayan participado activamente como equipo, porque nos han acercado un insumo interesante en ese momento en el cual se salía a licitación del nuevo puente, y la población y la opinión pública estaban muy expectantes sobre el tema. Fue relevante que en ese momento hayan podido contar la iniciativa desde el punto de vista político, que es importante porque sin eso las decisiones no se toman, y desde el punto de vista técnico también para conocer en profundidad el anteproyecto y proyecto ejecutivo. En ese contexto, este tipo de encuentros son algo que queremos sostener en adelante en función también de otras temáticas relevantes en el área metropolitana Santa Fe-Paraná. Tenemos interés en trabajar con esa idea de espacio de integración de distintos sectores de la comunidad, decisores políticos, técnicos, poder legislativo, academia, organizaciones privadas, entre otras. Nos parece que es importante para poner en común qué es lo que se hace, qué es lo que se piensa en el ámbito metropolitano. Entonces: ¿Qué expectativas tienen en relación a este contacto con el OUAMSF-Py el ámbito académico en general? Y particularmente, ¿que les dejó la jornada de movilidad metropolitana?*

S.L.: La valoración es altamente positiva por dos razones, por lo menos. Una tiene que ver con dar cuenta de los trabajos que se hacen en la gestión pública, y que eso tenga difusión y conocimiento amplio en toda la sociedad. Lo segundo, es validar propuestas y proyectos en el ámbito académico, porque esa reciprocidad de vinculación es fundamental para chequear, justamente, cómo se puede ir mejorando en la gestión, que es lo que decías vos recién. Las observaciones que puede hacer la academia para ir mejorando la gestión pública y, a la vez, la academia que tenga conocimiento de cuáles son las dificultades o las iniciativas que se pueden llevar adelante.

Hay un tema más que también es determinante y que es que la región de Santa Fe capital empiece a tener también un conjunto de obras o iniciativas que el gobierno provincial pueda tomar. En esto es muy importante que, cuando desde la SPE se empezó a establecer este listado de proyectos a trabajar, haya aparecido el Puente Santa Fe-Santo Tomé, y que haya habido respuesta de los gobiernos locales.

Este espacio metropolitano está careciendo de proyectos comparándolo con Rosario, que tiene una experiencia y una dinámica mucho más antigua y mucho más importante en esto de cómo quieren que sea la región. Me parece que todavía, más allá de indicios que tenemos de integración metropolitana con Paraná, está faltando una consolidación de un portfolio de proyectos para que estén disponibles. Se irá a buscar que la Provincia lo pueda tener en



su cartera, que se pueda ir a buscar financiamiento internacional. Eso me parece importante en este tipo de jornadas, exponerlo. Ir tomando proyectos de ahí e ir avanzado. No será ahora pero este gobierno provincial tiene una visión muy cercana a las necesidades locales, así que será en un futuro próximo. Y por eso debemos tener ese portfolio.

J.G.: Por mi parte, estuve muy cómodo en la actividad que organizó el OU AMSF-P y un reconocimiento para el fortalecimiento de estas instituciones intermedias que median entre lo académico, lo profesional y el Estado, en sus distintos niveles: Municipio, Provincia, Nación. Me parece que hay que robustecer estas instituciones como los observatorios, cuyo objetivo es identificar estos temas e invitar al debate, o a la consideración de temas y proyectos. Este debate es importante para nosotros porque entendemos que los procesos de participación y de planificación tienen mucho valor. Como decía S.L., además, una cosa es la idea inicial, pero después viene el proceso del desarrollo y de sumar los distintos intereses. Por eso creo que a esos procesos pueden aportar mucho ustedes, los observatorios, los entes de coordinación metropolitana como tiene Santa Fe, para juntar los distintos actores y llevar adelante el proyecto. Como decía S.L., nosotros en este camino nos encontramos con el financiamiento para el desarrollo del proyecto, pero muchas veces se gestan en estos otros ámbitos.