



La Cámara de Diputados de la Nación

RESUELVE:

Solicitar al poder Ejecutivo Nacional, a través de los organismos que correspondan, se disponga de modo prioritario y urgente, adoptar los recaudos necesarios para la aceptación y firma del préstamo concedido por el Banco Interamericano de Desarrollo, otorgado en 2023, para la ejecución de la obra del Segundo Puente entre las ciudades de Corrientes, Provincia de Corrientes, y Resistencia, Provincia de Chaco.

FUNDAMENTOS

Señor presidente:

El Segundo Puente Corrientes-Chaco, obra denominada Nueva Conexión Vial Física entre las Ciudades de Resistencia y Corrientes, es un proyecto de viaducto proyectado sobre el tramo argentino del río Paraná que tiene como objeto la conexión física entre ambas ciudades costeras. El mismo formará parte del corredor bioceánico Santos (Brasil) – Antofagasta (Chile), siendo un punto de integración productiva, económica y social con el resto de las provincias y países, especialmente con los integrantes del Mercosur.

El actual Puente Belgrano, inaugurado el 10 de mayo de 1973, consta únicamente de dos trochas de circulación bidireccional; se encuentra a la altura de las ciudades de Resistencia y Corrientes. Al momento de su inauguración en el año 1973 el tránsito era fluido y ágil, con aproximadamente 3.500 vehículos por día. Su estructura permitió unir la Mesopotamia con el resto del país, resolviendo los problemas ocasionados por el sistema de balsas y lanchas usados hasta ese momento.

En la actualidad, el Puente opera al límite de su capacidad, con picos históricos de circulación diaria con, aproximadamente, entre 24.000 y 25.000 vehículos, perteneciendo el 30% a transporte pesado (vehículo pesado, transporte de larga distancia e internacional). Asimismo, circulan un elevado número de motos que, al no existir restricción de horarios determinados, provocan grandes dificultades y riesgos de accidentes lo que afecta la seguridad vial sobre el Puente.



Además, las cabeceras del referido Puente están radicadas en áreas urbanas altamente transitadas y pobladas. La cabecera del lado chaqueño se encuentra en el acceso a un barrio muy importante de la localidad de Colonia Benítez. Del lado de la ciudad de Corrientes, la situación es grave, ya que la cabecera del Puente desemboca en la Av. 3 de abril, continuación Av. Independencia, que es una de las principales arterias de movilidad urbana, provocando que los embotellamientos del Puente afecten el tránsito interno de la ciudad de Corrientes.

Es impostergable aliviar la saturación actual que padece el Puente General Manuel Belgrano, caracterizada por congestión severa, demoras prolongadas, alto flujo vehicular, roturas de camiones e incidentes. Además, su estructura presenta un envejecimiento significativo, requiriendo mantenimiento constante como el cambio de juntas de dilatación y restricciones de tránsito. El constante flujo de camiones de carga ha llevado a la necesidad de controlar el peso máximo permitido para cuidar la integridad del hormigón.

El 1 de noviembre de 2023 el directorio del BID aprobó formalmente un crédito de USD 700 millones denominado "Programa de Mejora de la Conectividad Chaco-Corrientes: nuevo puente sobre el río Paraná", tal como puede consultarse en la página web del referido organismo internacional (<https://www.iadb.org/es/proyecto/AR-L1391>). Su objetivo general es fortalecer la conectividad, con criterios de sostenibilidad ambiental, entre ambas provincias. El objetivo específico es mejorar el nivel de servicio y la resiliencia en la conexión física entre las RN11 y RN12 en las provincias de Chaco y Corrientes.

Se diseñó bajo la modalidad de "Préstamo Global de Inversión", lo que permite desembolsos por etapas. El crédito incluye la construcción del puente principal y también la modernización de los sistemas de conectividad fronteriza y la mejora de los accesos viales. Del presupuesto total de la obra, el crédito BID cubre el 70%, debiendo el Estado Nacional aportar el 30% restante mediante recursos propios o créditos adicionales.

El Segundo Puente Corrientes-Chaco, que beneficiará directamente a más de 800.000 personas habitantes de la zona, contempla la construcción de un puente atirantado, de 772 metros de longitud y 25,7 metros de ancho sobre el río Paraná, con viaductos de acceso que alcanzan un total de 5,6 kilómetros y obras aledañas significativas. Su desarrollo permitirá reducir costos operativos y tiempos, lo que mejorará las ventajas competitivas de la región NEA, fortaleciendo su posicionamiento internacional.

Por otra parte, generará una importante cantidad de empleos directos e indirectos, en sectores vinculados a la construcción, la logística, el transporte y el turismo. El financiamiento aprobado por el BID asegura la materialización del Segundo Puente Corriente-Chaco, proyecto estratégico reclamado conjuntamente por las Provincias de Chaco y Corrientes y por las fuerzas vivas de la comunidad y la ciudadanía.



La audiencia pública realizada por el Instituto Correntino del Agua y el Ambiente completa los trámites para tener por aprobada la licencia ambiental, conforme los requerimientos del BID en materia ambiental.

La experiencia demuestra que un emprendimiento de tal magnitud no se sustenta con la única participación del capital privado, dado que no se repaga y recupera con la percepción de peajes. En efecto, la llamada "primer privatización vial" emprendida por el gobierno nacional libertario fue anunciada con financiamiento 100% privado para 741 km de la Ruta del Mercosur. Se adjudicó en abril 2025 por Resolución 80/2025, no obstante tuvo problemas para su concreción ya que no hubo cierre financiero porque las empresas no consiguieron los dólares ni créditos necesarios para la realización de las obras. Finalmente, el gobierno nacional debió armar un fideicomiso con garantía del BICE y ofrecer financiamiento estatal bajo esquema UVA +2%, con un año de gracia. Es decir, el Estado terminó aportando los fondos en lo que iba a ser "privado".

La falta de gestión y compromiso del gobierno nacional del Presidente Javier Milei, pone en riesgo la concreción del Segundo Puente Corrientes-Chaco, exponiendo, asimismo, al país al pago de comisiones por compromiso con el BID aunque no se hayan desembolsado los dólares concedidos en el préstamo y pago de gastos que se hubieren devengado. Dentro de las afectaciones para la Argentina, la mora del gobierno nacional puede significar la cancelación del préstamo y la pérdida del cupo para otras obras, además del daño reputacional.

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

Christian Alejandro Zulli

Diputado Nacional