

PROYECTO DE RESOLUCIÓN

La H. Cámara de Diputados de la Nación

RESUELVE

Solicitar al Poder Ejecutivo nacional en los términos del artículo 100 inciso 11 de la Constitución Nacional y del artículo 204 del reglamento de esta Honorable Cámara de Diputados de la Nación, que a través de los organismos que corresponda informe precisa y detalladamente en el plazo máximo de 30 días, respecto del peaje y la concesión del Puente General Belgrano que une la ciudad de Resistencia (Provincia del Chaco) con la ciudad de Corrientes (Provincia de de Corrientes):

1. Cuál es el motivo y los fundamentos técnicos por los cuáles el Gobierno Nacional ha decidido el aumento del peaje correspondiente al mismo;
2. Detalle con claridad las condiciones establecidas en la concesión privada otorgada por el Gobierno nacional, con referencia específica a las obligaciones y responsabilidades en el mantenimiento y operación del puente;
3. Informe si resulta verídica la información pública respecto de la eliminación del beneficio actual que permite la realización del segundo cruce sin tener que volver a abonarlo durante las 24 horas posteriores al primer pago, y de ser así cuáles son los fundamentos para ello;
- 4.- Informe detalladamente, ante el cambio de la empresa a cargo (Unión Transitoria de Empresas (UTE) conformada por JCR S.A. y Néstor Julio Guerechet S.A), la cantidad de trabajadoras y trabajadores dependientes del Puente General Belgrano, el estado de situación actual de cada uno, si han sido despedidos e indemnizados, cómo continuarán sus funciones y cuáles son las medidas a tomar para mantener sus fuentes de trabajo.

Diputada Nacional Julieta Campo

Diputado Nacional Raúl Hadad

FUNDAMENTOS

Señor presidente:

Las y los chaqueños y correntinos, hemos sido anoticiados por diversos medios de comunicación del aumento del peaje correspondiente al Puente General Belgrano que une las ciudades de Resistencia en la Provincia del Chaco y de Corrientes en la provincia de Corrientes. Se trata el primer puente argentino sobre el río Paraná y el segundo nexo de comunicación efectiva entre la Mesopotamia y el país, luego del túnel subfluvial Raúl Uranga – Carlos Sylvestre Begnis. Inaugurado en 1972, históricamente logró romper parte de aislamiento de las provincias de Corrientes y Misiones del resto del territorio argentino y desde entonces representa para toda la región y por lo tanto para mi provincia, Chaco, un puente clave en varios sentidos.

Asimismo, medios locales han informado que el Gobierno Nacional notificó la desvinculación de ciento cincuenta (150) trabajadoras y trabajadores de los peajes de Ituzaingó, Chaco-Corrientes y Riachuelo, en el marco del proceso de privatización impulsado por el Gobierno nacional.

A través de la Resolución 1379/2026 del Ministerio de Economía, el Gobierno nacional les adjudicó por un plazo de 20 años el denominado "Tramo Litoral" (Etapa III de la Red Federal de Concesiones). Este corredor abarca 546,74 kilómetros e integra sectores clave de la Ruta Nacional 12 en Corrientes y la Ruta Nacional 16, partiendo desde el kilómetro 00 justo en el acceso al puente interprovincial General Belgrano. El traspaso formal de la administración privada se prevé para la primera semana de octubre de 2026.

A partir de ello, las primeras noticias de esta nueva concesión ha sido el aumento del peaje del Puente General Belgrano (de \$1500 a \$1800 con telepase y de \$1.500 a \$2.700 para pago manual) aumentos de 20% y hasta 80%; la eliminación de la franja de cobro único en 24 horas y la desvinculación de 150 trabajadoras y trabajadores de los peajes de Ituzaingó, Chaco-Corrientes y Riachuelo.

Tanto en las dimensiones económicas, comerciales y logísticas como en las laborales, sociales, culturales y turísticas, el puente es un espacio vital para miles de argentinos y

argentinas que lo atraviesan diariamente; hablamos de un promedio de 19.002 vehículos, es decir un flujo aproximado de 88.000 personas por día que cruzan el mismo por distintos motivos. Se calcula que el 70% del movimiento es de tipo local (vecinos del Gran Resistencia y Gran Corrientes que van y vienen en el día) y cerca del 30% que queda es transporte de carga nacional e internacional.

En términos logísticos y comerciales, debe tenerse en cuenta que alrededor del 30% del tráfico del Puente General Belgrano corresponde a transporte de cargas y servicios logísticos. El incremento directo se podría trasladar a los precios finales de bienes de consumo masivo, insumos industriales y servicios locales comercializados en la región del NEA.

En términos educativos, la Universidad Nacional del Nordeste (UNNE) funciona estructuralmente como un sistema universitario integrado bicanjurisdiccional. Miles de estudiantes residen en el Gran Resistencia y cursan en facultades con sede en Corrientes (como Medicina, Derecho, Ciencias Exactas, Veterinaria, Agronomía), mientras que estudiantes correntinos se trasladan a Chaco (Humanidades, Ciencias Económicas, Arquitectura, Ingeniería). El Puente General Belgrano no es una vía interurbana opcional, sino el único nexo físico para el ejercicio efectivo del derecho a la educación superior. El incremento en la tarifa del peaje y la eliminación de la franja de 24 horas no solo encarece la logística institucional, sino que impacta de manera directa en el presupuesto de las familias y estudiantes que deben cruzar diariamente. En un contexto socioeconómico complejo, sumar costos tarifarios diarios a la movilidad actúa como una barrera económica directa que fomenta el ausentismo y la deserción universitaria.

Además de la UNNE, existe un flujo constante de estudiantes y docentes y no docentes que se desplazan hacia institutos de educación superior (IES), institutos de formación docente y centros de formación profesional en ambos lados del río.

En términos laborales y turísticos, el puente General Belgrano resulta fundamental y su encarecimiento podría impactar en el costo de vida de trabajadoras y trabajadores particulares que cumplen funciones de uno u otro lado del río; y en la actividad turística de la zona, fundamentalmente en las costas con balnearios al río Paraná como Ituzaingó y Paso de la Patria.

El aumento del costo del peaje y la eliminación del pago único cuando se transita el mismo dos veces en el término de 24 horas significa un golpe durísimo al bolsillo de miles

de habitantes de nuestras provincias; considerando además el cruce diario de trabajadores y trabajadoras, estudiantes, turistas, comerciantes como también personas que se atienden en hospitales de alta complejidad en ambas ciudades capitalinas.

El encarecimiento tarifario se podría trasladar de inmediato al costo de las tarifas del servicio de colectivo interprovincial (Chaco-Corrientes), afectando a miles de usuarios de menores recursos, estudiantes, trabajadoras y trabajadores que dependen exclusivamente del transporte público.

Esta medida no se da en un vacío, sino en una región atravesada por desigualdades estructurales históricas, donde el Noreste Argentino (NEA) exhibe de forma persistente los mayores índices de pobreza, informalidad laboral y menor ingreso per cápita del país. En este contexto socioeconómico crítico, el aumento desmedido del peaje y la eliminación de la franja de cobro único en 24 horas no representan una mera actualización de costos, sino un nuevo factor de endeudamiento para los hogares. Asimismo, considerando de suma gravedad la desvinculación de ciento cincuenta trabajadoras y trabajadores.

A la gravedad del impacto socioeconómico se le suma el deplorable estado de conservación y la saturación operativa que presenta el Puente General Belgrano. Diseñado hace más de cincuenta años para un flujo significativamente menor, hoy soporta un tránsito diario intenso operando en un estado de colapso permanente sin que se ejecute la tan postergada obra del Segundo Puente Chaco-Corrientes.

La calzada padece parches provisorios acumulados, baches recurrentes, interrupciones intempestivas por el recambio discontinuo de juntas de dilatación envejecidas y marcadas deficiencias en el alumbrado público e infraestructura de seguridad. A esto se suma el desentendimiento del Gobierno Nacional sobre los accesos y avenidas de conectividad interprovincial en los nuevos pliegos de concesión.

En este contexto, las familias trabajadoras, estudiantes y comerciantes del conurbano Chaco-Corrientes se suma una variable más de deuda, ya que estas personas que requieren de manera imprescindible el cruce de una ciudad a otra podrán verse obligados a recurrir al crédito corriente para financiar traslados obligatorios. Se articula así un engranaje regresivo que traslada los costos del ajuste al bolsillo de los sectores más vulnerables, profundizando la asimetría territorial y ampliando la brecha de desigualdad que separa al NEA del resto de las regiones de la Argentina

A la vez, diversas informaciones hablan de la pérdida de ciento cuenta puestos de trabajo sin confirmar procedimientos de notificación, pago de indemnizaciones o recontrataciones, por lo que es urgente que por medio de los organismos correspondientes se informe sobre las características, motivos, modalidades e intenciones del Gobierno para con el peaje, la eliminación de la franja de cobro único en 24 horas y la conservación y/o revinculación de los puestos de trabajo Puente General Belgrano.

Diputada Nacional Julieta Campo

Diputado Nacional Raúl Hadad