

PROYECTO DE RESOLUCIÓN

La Honorable Cámara de Diputados de la Nación

RESUELVE:

Solicitar al Poder Ejecutivo Nacional que, a través de los organismos competentes, disponga la ejecución de las obras de defensas definitivas de las pilas del puente General Manuel Belgrano, que une las provincias del Chaco y de Corrientes sobre el río Paraná, en reemplazo de las defensas existentes, previendo las partidas presupuestarias necesarias a tal fin.

Diógenes González

Guillermo Agüero

FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

El puente General Manuel Belgrano, inaugurado en 1973, es la única conexión vial entre las ciudades de Resistencia y Corrientes y una de las arterias fundamentales de integración del Nordeste argentino. Soporta un tránsito diario cercano a los 27.000 vehículos, en una sola calzada por sentido y sin vía alternativa, de los cuales alrededor del 70% corresponde a desplazamientos locales y el 30% a tránsito interprovincial e internacional.

En la madrugada del sábado 3 de octubre de 2026, el remolcador de empuje de bandera paraguaya "Tío Jan" impactó contra la defensa y el pilote N.º 5 del puente, circunstancia que provocó el desprendimiento de cinco barcazas de su convoy. Según informó la Prefectura Naval Argentina, tras la inspección se constató un desplazamiento de la defensa respecto de su posición original y daños en la estructura del pilote. Las imágenes difundidas por redes sociales y medios de comunicación muestran, además, desprendimiento de hormigón y armaduras de hierro expuestas. Como medida preventiva, la autoridad marítima limitó las dimensiones de los convoyes que pueden atravesar el puente. Si bien la autoridad vial ha señalado que no se advierten daños de consideración en la estructura resistente, el episodio vuelve a poner de manifiesto la insuficiencia del sistema de protección existente.

Cabe mencionar aquí que el descripto no se trata de un hecho aislado. Desde su habilitación, el puente registró al menos dieciséis impactos de barcazas, y la propia defensa de la pila N.º 5 debió ser reposicionada por Vialidad Nacional tras un choque anterior. En el año 2025, un informe técnico advirtió que las defensas flotantes actuales no son aptas para resistir convoyes de gran porte, que se había registrado un leve corrimiento

de las pilas y que existe un proyecto de nuevas defensas en condiciones de ser licitado. La obra de recambio de defensas, prevista oportunamente, no llegó a concretarse.

La navegación por la Hidrovía Paraná-Paraguay crece de manera sostenida: se estima un tráfico superior a los 25 millones de toneladas anuales, con proyecciones de duplicación en la próxima década, en convoyes que pueden alcanzar decenas de barcazas y que ante una falla de gobierno resultan de muy difícil control. La limitación del tamaño de los convoyes, adoptada como medida paliativa, encarece el transporte fluvial y no resuelve el problema de fondo, que exige una solución estructural.

Corresponde al Estado nacional, titular de la obra y de la jurisdicción sobre la navegación de los ríos interiores, garantizar la seguridad y la continuidad de una infraestructura de esta importancia, conforme a los deberes de prevención y de diligencia que informan la buena administración y las atribuciones del Congreso en materia de obras públicas y navegación (artículo 75, incisos 18 y 19, de la Constitución Nacional). Esperar a que ocurra un daño mayor sobre las pilas principales significaría exponer a la población de ambas provincias a un riesgo evitable y a un perjuicio económico y social de enorme magnitud.

Por las razones expuestas es que solicito a mis pares la aprobación del presente proyecto de resolución.

Diógenes González
Guillermo Agüero