



H. Cámara de Diputados de la Nación

PROYECTO DE RESOLUCIÓN

La Honorable Cámara de Diputados de la Nación

RESUELVE:

Solicitar al Poder Ejecutivo Nacional que, en los términos del artículo 100, inciso 11, de la Constitución Nacional y por intermedio del Ministerio de Seguridad Nacional, la Prefectura Naval Argentina, la Dirección Nacional de Vialidad, la Agencia Nacional de Puertos y Navegación y los demás organismos competentes, informe a esta Honorable Cámara sobre los siguientes puntos relacionados con la seguridad de la navegación y las estructuras de protección del Puente Interprovincial General Manuel Belgrano, que une las provincias del Chaco y de Corrientes, a raíz del impacto del remolcador de empuje de bandera paraguaya TÍO JAN contra la defensa de la pila N.º 5, ocurrido el 3 de octubre de 2026:

1. Estado del sumario administrativo instruido por la Prefectura Naval Argentina y de las actuaciones preventivas que hubiera realizado en su carácter de auxiliar de la justicia, con indicación de:
 - a) causas preliminares relevadas;
 - b) composición y dimensiones totales (eslora y manga) del convoy, cantidad y disposición de las barcasas, condición de carga y potencia del remolcador;
 - c) sentido de navegación, velocidad y maniobra de franqueo comunicadas al Centro de Control de Tráfico Corrientes "L6Y";
 - d) documentación habilitante del buque y de su tripulación, y si el convoy navegaba con práctico o baqueano a bordo;
 - e) condiciones meteorológicas, hidrométricas y de visibilidad existentes al momento del hecho;
 - f) medidas adoptadas respecto del buque, el convoy y su capitán.
2. Estado que presentaban, inmediatamente antes del incidente, las defensas de las pilas principales N.º 5 y N.º 6 del puente, con detalle de fecha y resultado de las inspecciones, reparaciones, reposicionamientos y tareas de mantenimiento efectuadas desde 2023 a la fecha, organismo o empresa ejecutora y estado de funcionamiento de la señalización y del sistema lumínico de las defensas.
3. Daños constatados en la defensa y en la estructura de la pila N.º 5 como consecuencia del impacto, resultado de las inspecciones técnicas de ingeniería realizadas con posterioridad y, en su caso, existencia de afectación a la seguridad estructural del puente o al tránsito vehicular.

4. Si los organismos nacionales competentes tomaron conocimiento de las recomendaciones formuladas en septiembre de 2023 por el Departamento de Vías de Comunicación de la Facultad de Ingeniería de la Universidad Nacional del Nordeste (UNNE), en particular la referida a la construcción de nuevas protecciones para las pilas centrales frente al tránsito de convoyes de mayores dimensiones. En caso afirmativo, indique qué evaluación técnica se efectuó, qué medidas se adoptaron y acompañe los informes correspondientes.
5. Régimen de franqueo del puente vigente al 3 de octubre de 2026, con indicación del acto administrativo de la Prefectura Naval Argentina aplicable, su plazo de vigencia y sus prórrogas, considerando que la Disposición DISFC-2024-2-APN-PZPP#PNA fue dictada por el término de 180 días a partir del 1 de marzo de 2024. Precise las dimensiones máximas autorizadas por sentido de navegación, la potencia mínima exigida a los remolcadores, los límites hidrometeorológicos y los informes técnicos que fundamentaron la ampliación de dimensiones dispuesta a partir de 2023.
6. Régimen de practica y pilotaje aplicable al convoy al momento del hecho, en virtud de la suspensión de los efectos del Decreto N.º 690/2026 dispuesta por el Decreto N.º 716/2026, y si dicho convoy se encontraba obligado a contar con práctico o piloto para el tramo del río Paraná comprendido.
7. Acto administrativo por el cual se dispusieron las restricciones transitorias posteriores al incidente (180 metros de eslora y 50 metros de manga), sus fundamentos técnicos, plazo de vigencia y criterios previstos para su revisión.
8. Si se dispuso una evaluación integral de la seguridad estructural del puente y de la capacidad de sus defensas para soportar el tránsito actual y proyectado de convoyes de mayor porte. En su caso, indique las obras de reparación, refuerzo o reemplazo previstas, el organismo responsable, el presupuesto asignado, la fuente de financiamiento y el cronograma de ejecución, así como el estado de la obra "Construcción de Defensas del Puente General Belgrano sobre Ruta Nacional 16" contemplada en ejercicios presupuestarios anteriores.
9. Comunicaciones o coordinaciones efectuadas con las autoridades de la República del Paraguay, en su carácter de Estado de abanderamiento del buque, y en el ámbito del Acuerdo de Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay-Paraná.

Diputada Nacional Julieta Campo

Diputado Nacional Aldo Leiva

Diputado Nacional Raúl Hadad



H. Cámara de Diputados de la Nación

FUNDAMENTOS

Señor presidente:

El Puente Interprovincial General Manuel Belgrano, sobre la Ruta Nacional N.º 16, es la única conexión vial entre las provincias del Chaco y de Corrientes sobre el río Paraná. Según un estudio de la Facultad de Ingeniería de la Universidad Nacional del Nordeste (UNNE) presentado en 2023, por el viaducto circulan en promedio 27.000 vehículos diarios, de los cuales alrededor del 70 % corresponde al tránsito local entre las áreas metropolitanas de Resistencia y Corrientes.

En septiembre de 2023, el Departamento de Vías de Comunicación de esa Facultad presentó, en el marco de sus XIII Jornadas de Divulgación Científicas y Tecnológicas, un paquete de nueve medidas destinadas a mejorar la transitabilidad y preservar la seguridad estructural del puente. La novena de ellas propuso construir nuevas protecciones para las pilas centrales, en razón de los daños que impactos de barcazas habían ocasionado en los pilotes de protección laterales.

El estudio advirtió que, aun corregidas, las defensas existentes no serían suficientes para soportar el impacto de trenes de barcazas de mayor tamaño. Recordó, además, que se había autorizado elevar de 16 a 24 el número máximo de barcazas por remolcador para el franqueo del puente, y que se analizaba llevar ese máximo a 45.

La relevancia de esa advertencia surge de las propias actuaciones oficiales. El 18 de agosto de 2023, la Administración General de Puertos informó la conclusión de una obra ejecutada por la Dirección Nacional de Vialidad en coordinación con ese organismo, que incluyó el reposicionamiento de la defensa de la pila N.º 5, desplazada años atrás por la colisión de una barcaza. Los trabajos comprendieron también nuevas torres y marcas de veril y un sistema lumínico con tecnología LED en las defensas de las pilas principales N.º 5 y N.º 6.

A partir de esas obras, la Prefectura Naval Argentina amplió las dimensiones autorizadas para el franqueo. La Disposición DISFC-2024-2-APN-PZPP#PNA, vigente desde el 1 de marzo de 2024 por 180 días, fijó para la navegación aguas abajo un máximo de 240 metros de eslora y 50 metros de manga con remolcadores de al menos 4.000 HP, y de 180 por 50 metros con potencias de entre 2.000 y 4.000 HP. Para la navegación aguas arriba, los máximos fueron de 290 por 60 metros y de 180 por 60 metros, respectivamente.

En la madrugada del 3 de octubre de 2026, el remolcador de empuje de bandera paraguaya TÍO JAN, que navegaba aguas abajo a la altura del kilómetro 1.205 del río Paraná, impactó contra la defensa de la pila N.º 5 durante el franqueo del puente. Como consecuencia, cinco barcazas se desprendieron del convoy y debieron ser recuperadas.

En la inspección posterior, la Prefectura Naval Argentina constató el desplazamiento de la defensa respecto de su posición original y daños en la estructura del pilote.

La Prefectura dispuso, como medida preventiva, que los convoyes que franqueen el puente no superen los 180 metros de eslora y los 50 metros de manga, en ambos sentidos de navegación y en horario diurno y nocturno. Asimismo, se iniciaron un sumario administrativo y actuaciones judiciales con intervención de la Fiscalía Federal de Corrientes.

La sucesión de estos hechos torna necesario determinar si las recomendaciones técnicas formuladas por la UNNE fueron consideradas por los organismos nacionales competentes, y si las obras de reparación y mantenimiento de las defensas resultaron suficientes frente a las actuales características del transporte fluvial y a las dimensiones de convoyes autorizadas desde 2023.

Corresponde, por otra parte, precisar el marco regulatorio vigente al momento del incidente. El Decreto N.º 690/2026, del 30 de julio de 2026, aprobó un nuevo Reglamento de los Servicios de Practicaje y Pilotaje. Sus efectos fueron suspendidos por el Decreto N.º 716/2026, publicado en el Boletín Oficial el 6 de agosto de 2026, que restituyó durante la suspensión las normas derogadas, sustituidas o modificadas y dispuso conformar una mesa intersectorial para elaborar un nuevo reglamento.

En consecuencia, es necesario que el Poder Ejecutivo informe con precisión qué régimen se encontraba efectivamente vigente al momento del incidente y cuáles eran las condiciones técnicas y operativas aplicables al convoy. Ello, sin establecer de manera anticipada una relación causal entre una modificación normativa y el accidente, cuestión que corresponde determinar a las investigaciones administrativas y judiciales en curso.

El presente pedido de informes tiene por objeto obtener información oficial sobre el estado de una infraestructura estratégica, las condiciones de seguridad de la navegación, el tratamiento dado a las recomendaciones técnicas existentes y las medidas que el Estado Nacional adoptará para prevenir nuevos incidentes, garantizando a la vez la seguridad de la navegación y la integridad del Puente General Manuel Belgrano.

Por los motivos expuestos, solicito a mis pares la aprobación del presente proyecto de resolución.

Diputada Nacional Julieta Campo

Diputado Nacional Aldo Leiva

Diputado Nacional Raúl Hadad