



*H. Cámara de Diputados de la Nación*

## **PROYECTO DE RESOLUCIÓN**

*La Honorable Cámara de Diputados de La Nación*

### **RESUELVE:**

Solicitar al Poder Ejecutivo Nacional la inclusión del financiamiento necesario en la elaboración del presupuesto nacional para el ejercicio 2020, para el llamado a licitación de la obra del Segundo Puente conexión física entre las ciudades de Resistencia (Chaco) y Corrientes (Corrientes), siendo que el proyecto ejecutivo de la misma se encuentra en su etapa final.



## H. Cámara de Diputados de la Nación

### FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

**En primer lugar, brindaré un detalle en qué consiste esta obra denominada Nueva conexión vial física entre las ciudades de Resistencia y Corrientes.** El Segundo Puente Chaco-Corrientes es un proyecto de viaducto proyectado a realizarse sobre tramo argentino del río Paraná que tiene en principio como objeto la conexión física entre las ciudades de Resistencia y Corrientes, 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, una obra que hace casi 30 años es reclamada por ambas provincias.

**Para destacar la relevancia de esta obra enunciaré una breve reseña de avances y retrocesos.** El segundo puente interprovincial Chaco – Corrientes sobre el Paraná es demandado con distinto vigor desde principios de la década del '90. Durante esa década hubo gestiones a nivel de los gobiernos provinciales, con interrupciones. Fue en 1997 que se rubricó el Tratado de Integración entre ambas provincias para impulsar en conjunto la construcción de dicho puente, sobre el cual continuaron las gestiones durante una década hasta obtener la aprobación para el financiamiento de la Corporación Andina de Fomento (CAF) y el visto bueno del entonces presidente. No obstante quedó allí, en declaraciones e intenciones.

En 2014 se firma un Convenio entre los gobernadores de Chaco y Corrientes solicitando se liciten nuevos estudios de factibilidad y defina la traza del nuevo puente.

En 2015, Vialidad Nacional logró licitar la elaboración de nuevos estudios de factibilidad y de definición de traza para el segundo puente. En esa licitación resultó ganadora la Unión Transitoria de Empresas (UTE), conformada por Ingeniería y Asistencia Técnica Argentina S.A. de Servicios Profesionales, Consulbaires Ingenieros Consultores S.A. y Consular S.A.

Con la asunción del Gobierno de Mauricio Macri, la nueva gestión de Vialidad Nacional renegoció el contrato y se acordó que por el mismo monto debía terminarse el proyecto ejecutivo y la traza considerada sería la definida con anterioridad (Puerto Vilelas-Riachuelo). Esa UTE avanzó de forma considerable a nivel de proyecto durante los últimos cuatro años.

Desde Vialidad Nacional y el Ministerio de Transporte de la Nación durante la anterior gestión fueron planteadas las licitaciones con Participación Público Privada (PPP), que adelanta la infraestructura con capitales privados.



## H. Cámara de Diputados de la Nación

La primera etapa de las obras de PPP para corredores viales del centro del país en el proceso, se licitó, hubo consorcios ganadores y contratos adjudicados, y está actualmente en ejecución. En la segunda etapa se encontraba el puente y también estaban incluidas las obras de las siguientes autovías; en Chaco: Macayé – Sáenz Peña sobre RN 16, en Corrientes: Saladas – Corrientes - Paso de la Patria sobre RN N°12 y en Misiones: Montecarlo - El Dorado sobre RN 12. En todos estos Proyectos se avanzó hasta una etapa con posibilidades de licitación. Lamentablemente la crisis económica que se suscitó en Argentina impidió seguir con las licitaciones de obras PPP.

Hay que señalar de forma clara, que **fue en el año 2018 donde más cerca se estuvo de iniciar el proceso hacia su construcción**. Simplemente fue así **porque los estudios de factibilidad, proyecto ejecutivo y traza (incluyendo circunvalaciones en las dos capitales) se hicieron y quedaron a disposición de la licitación**.

### **Sobre el Proyecto ejecutivo actualmente en su etapa final:**

- El llamado a licitación pública nacional, fue realizado a través del número 75/14. La apertura de las ofertas fue prevista para el día 17 de marzo del 2015. EL día 13 de agosto del 2015, se adjudicó, mediante resolución N°1996 del Expediente N° 21892-Vs-14 a la UTE, CONSULBAIRES/IATASA/CONSULAR. de Corrientes (RNN°11), con un costo total aproximado de toda la Obra de U\$\$ 800 millones.

En el año 2016 se empiezan a realizar los primeros estudios de ingeniería, como ser, topografía, batimetrías, análisis y sondeos de los suelos, censos, relevamientos varios etc., con el fin de elegir la alternativa de cruce del Río Paraná más conveniente u óptima. La elegida fue la denominada traza centro, la que se encuentra al Sur del actual Puente Belgrano, a 8.5km, y más cercana a las ciudades de Corrientes y Resistencia.

El día 17 de mayo del 2017, se firma la “ADENDA” al contrato original, en común acuerdo con la UTE, con el fin de modificar algunos plazos o cronogramas de tareas e incorporar la realización del Proyecto Ejecutivo de las Variantes a Resistencia y Corrientes, como parte integral del Proyecto Puente o Nueva Conexión Física.

El día 8 de marzo del 2018, en las oficinas de Vialidad Nacional, Casa Central, entre los representantes de los Ministerios de Obras Públicas y Vialidades Provinciales de las Provincias de Chaco y Corrientes, la Gerente Regional del NEA y técnicos del área de Ingeniería y obras de Vialidad Nacional, se firma el acta de común acuerdo por la traza elegida, antes mencionada, con la incorporación de las variantes de Resistencia y Corrientes, todo esto apoyado en documentación gráfica denominada “Planimetría de traza de Alternativa N°4”. (VER ARCHIVOS ADJUNTOS “A”).

### **Algunos datos técnicos del proyecto**

– Está previsto un Puente atirantado con dos pilones del tipo centrales o únicos, y con capacidad para auto resistir impactos de buques, siendo la luz



## H. Cámara de Diputados de la Nación

libre para la navegación o gálibo horizontal de 300m, aumentando así la seguridad de cruce de las embarcaciones de gran porte. Aumenta en 80m la luz libre, del actual Puente Belgrano.

- La longitud total del Viaducto es de 6.5 km y de 4 trochas en total para la circulación, dos de ida y dos de vuelta.

- La longitud total desde la cabecera del Puente lado Chaco, hasta su intersección con la actual RN N°11, es de 19.3km, siendo esto de tipología autopista, con intersecciones a distinto nivel, en el caso de algunas avenidas de ingreso a la ciudad de Resistencia. Todo el mencionado recorrido es de 4 trochas.

- La longitud total desde la cabecera del Puente lado Corrientes, hasta su intersección con la actual RN N°12, es de 8 km, siendo éste de tipología autopista, con intersecciones a distinto nivel en el caso de algunas avenidas urbanas que ingresan a Corrientes. Todo el mencionado recorrido es de 4 trochas.

- Las circunvalaciones o variantes de la ciudad de Resistencia por RN N°11, en una longitud total de 19.6 KM también de tipología autopista, y de la ciudad de Corrientes desde RN N°12, en una longitud total de 12.3KM, hasta su Intersección con RP N°5.

**Por último, detallaré los motivos que nos impulsan e interpelan a promover por todos los medios y funciones que nos tocan representar, la concreción de esta importante obra nacional y regional.** Con la misma, se busca cruzar el Río PARANÁ a la altura de las ciudades de Resistencia y Corrientes, de manera que el transporte Pesado pueda eludir o minimizar las interferencias con los sectores Urbanos, ya sea el caso de la Av. Urbana 3 de abril en Corrientes o la Autovía Periurbana de la RN N°16 en Resistencia. Además de potenciar el desarrollo regional y del MERCOSUR. Ya que la actual Ruta Nacional N°16, es parte de un **gran Corredor Bioceánico, funcionando como un nexo internacional para unir los puertos de Chile con Brasil, y viceversa**, entre otras cosas.

Actualmente la Argentina cuenta con 4 grandes Puentes, que cruzan el Río Paraná: el Puente San Roque de la Cruz González de Posadas-Encarnación; el Puente Gral. Manuel Belgrano entre Chaco – Corrientes; el Puente entre Rosario -Victoria y el de Zárate Brazo Largo, además del túnel Subfluvial, entre Santa Fé - Paraná.

**El actual Puente Belgrano, inaugurado el 10 de mayo de 1973, CONSTA solamente de dos trochas de circulación, o Bidireccional, se encuentra a la altura de las ciudades de Resistencia y Corrientes. Según datos de censos otorgados por la DNV se puede apreciar: los valores de tránsito, denominados TMDA (Tránsito medio diario anual) son de 25.000 vehículos/día, siendo aproximadamente el 30% transporte pesado (vehículo pesado, transporte de larga distancia e internacional), un gran número de motos, que al no existir en determinados horarios su restricción, provocan grandes dificultades y se aumentan las probabilidades de graves accidentes sobre el Puente. Además, las**



## *H. Cámara de Diputados de la Nación*

**cabeceras del citado puente, se encuentran en áreas urbanas muy transitadas.** Dicho Puente en su momento, **no fue proyectado**, contemplando un posible escenario vial a futuro. La cabecera del puente del lado chaqueño se encuentra 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 y/o Independencia, que es una de las principales avenidas urbanas. Al momento de la construcción del Puente, pertenecía al estado nacional, denominada RN N°16, pero que hoy, debido al avance de la urbanización poblacional, es parte del estado municipal. Por dicha avenida circula tránsito pesado o pasante, con sentido a RN N°12, para luego ir a Posadas, Buenos Aires, o Brasil, etc., atravesando toda la ciudad de Corrientes, con un largo aproximado de 8 km y con intersecciones cada 100 m con las distintas calles urbanas. Esto la constituye en un punto crítico para el tránsito y en una zona altamente susceptible de accidentes, incluyendo también a la **RN N°16, conocida como corredor Vial Bioceánico, donde transitan cargas de todo tipo, entre ellos camiones cisternas, llevando cargas altamente inflamables o peligrosas.**

Por todo lo antes descripto urge la necesidad de ejecutar cuanto antes la Obra, COMUNMENTE DENOMINADA “2DO PUENTE CHACO-CORRIENTES y SUS VARIANTES” por las ciudades de Resistencia y Corrientes. Numerosas organizaciones intermedias, colegios profesionales de arquitectos e ingenieros de ambas provincias y ambos gobiernos provinciales, como así también funcionarios provinciales y nacionales de diferentes arcos políticos se han pronunciado, en estos casi 30 años de demanda de esta obra, coincidiendo y haciendo pública **la necesidad de avanzar rápidamente en los procesos que nos permitan concretar en el menor plazo posible esta segunda conexión interprovincial**, porque sin lugar a dudas el actual puente se encuentra colapsado.

Consideramos el actual, como un momento histórico oportuno ya que contamos con **el proyecto ejecutivo en su etapa final, hito logrado con muchísimo esfuerzo en estos últimos cuatro años.** Creemos que esta obra es imperiosa para afianzar el federalismo, ya que, **si trabajamos juntos, los que tenemos la voluntad y el convencimiento de ver crecer y desarrollar al Norte Argentino junto a nuestro país se hará posible y será una realidad. El segundo Puente interprovincial es sin dudas la obra que necesita esta parte del país para avanzar en un desarrollo sostenido y más igualitario con el resto del país.**

Por todo lo expuesto, solicito a mis pares me acompañen con la firma el presente proyecto de resolución y sea incorporado al proyecto de Presupuesto 2020.



*H. Cámara de Diputados de la Nación*

**ANEXO A**



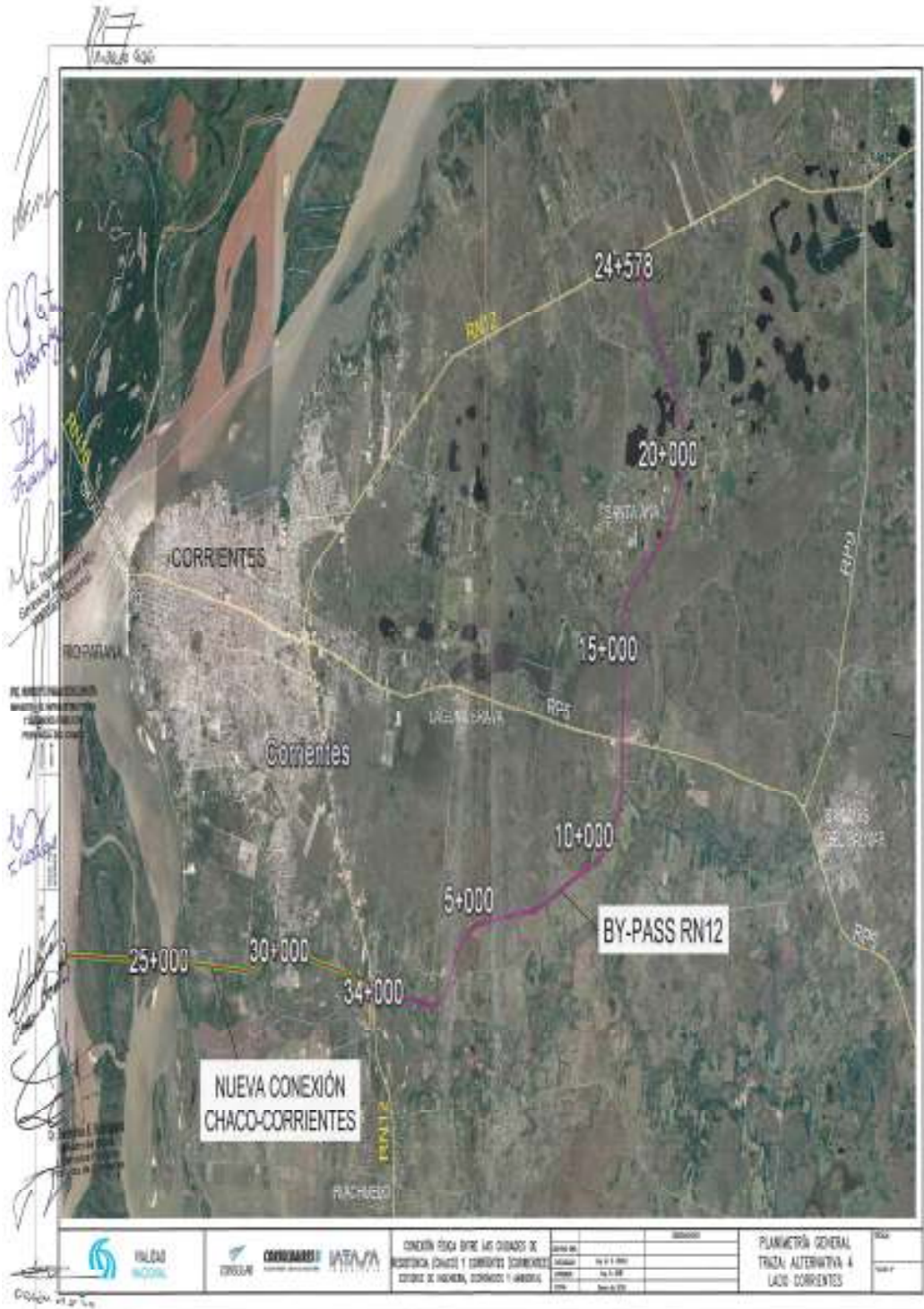
H. Cámara de Diputados de la Nación







H. Cámara de Diputados de la Nación







H. Cámara de Diputados de la Nación

	<p>COMISION ESPECIAL DE LA LEY DE ESTADALIDAD Y TRANSPARENTE EN EL SECTOR PUBLICO, COMISIÓN N.º 1</p>	<p>ESTADO EN EL PROYECTO DE LEY N.º 10.914</p>	<p>PROYECTO DE LEY N.º 10.914</p>	<p>INDICAR N.º DE LEY N.º 10.914</p>
				<p>PUENTE PRINCIPAL Y VIAJANTES DE ACCESO MADEIRA</p>