

PROYECTO DE RESOLUCIÓN.

LA HONORABLE CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA NACIÓN

RESUELVE

Solicitar al Poder Ejecutivo Nacional que, mediante el organismo que considere competente, informe en un plazo no mayor a treinta (30) días a esta Honorable Cámara sobre el estado y los avances del proyecto del Segundo Puente Chaco-Corrientes, detallando al menos los aspectos técnicos, financieros, los acuerdos interjurisdiccionales, el financiamiento, el cronograma de ejecución, las causas de eventuales demoras y la participación de organismos multilaterales.

FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

El presente proyecto de resolución tiene por objeto solicitar información detallada, actualizada y verificable sobre el estado de avance del proyecto de construcción del Segundo Puente Chaco-Corrientes, una obra de infraestructura largamente demandada por la ciudadanía y cuya concreción se vuelve cada vez más urgente. Es cierto que el Puente General Belgrano continúa en funcionamiento, pero también que presenta serias limitaciones operativas y frecuentes demoras, producto de una sobrecarga sostenida que supera ampliamente su capacidad de diseño original.

El Puente General Belgrano fue inaugurado el 10 de mayo de 1973, y a más de cincuenta años de su puesta en funcionamiento, constituye una pieza fundamental de la infraestructura vial del noreste argentino. Con 1.700 metros de extensión sobre el río Paraná, conecta las capitales provinciales de Resistencia (Chaco) y Corrientes (Corrientes), a través de la Ruta Nacional N.º 16, siendo parte clave del Corredor Bioceánico Norte y uno de los principales ejes de tránsito del MERCOSUR.

La historia del Puente General Manuel Belgrano da cuenta de una visión estratégica de integración nacional, propia del contexto político y económico de las décadas de 1960 y 1970, en el que se impulsaron obras de infraestructura orientadas a unir regiones históricamente aisladas por la geografía y a fortalecer la cohesión territorial. Su construcción implicó un esfuerzo técnico, político y financiero de gran envergadura, que respondió a una demanda social largamente postergada. Inaugurado en 1973, el puente se convirtió en un símbolo de conectividad y desarrollo para el nordeste argentino. Su impacto fue inmediato: unió a dos capitales provinciales —Resistencia y Corrientes— y facilitó de

forma permanente el tránsito de personas, bienes y servicios, contribuyendo de manera decisiva al crecimiento urbano, económico y social de toda la región. A partir de su puesta en funcionamiento, se consolidaron circuitos productivos interprovinciales, se fortalecieron vínculos institucionales entre ambas jurisdicciones y se promovió la radicación de inversiones públicas y privadas en áreas estratégicas. El Puente Belgrano no solo resolvió una necesidad logística concreta, sino que representó un hito de integración regional y federalismo efectivo.

Sin embargo, ese mismo crecimiento, junto al paso del tiempo, convirtió al Puente General Belgrano en una infraestructura insuficiente, sobrecargada y en situación crítica. Diseñado para soportar un tránsito muy inferior al actual. En la actualidad se estima que más de 20.000 vehículos cruzan el puente a diario, muchos de ellos de carga pesada. Las demoras en el tránsito son habituales, los siniestros viales se incrementan y las condiciones de seguridad vial se ven gravemente comprometidas.

Además del deterioro estructural natural por el paso del tiempo y la falta de mantenimiento integral, el Belgrano se ha transformado en un verdadero cuello de botella para la circulación de personas y mercancías, generando pérdidas económicas diarias, afectando la productividad regional y perjudicando el desarrollo logístico en un punto clave del país. El puente no solo conecta dos ciudades, sino que articula rutas nacionales, provincias y circuitos comerciales regionales que no encuentran vías alternativas eficientes.

La necesidad de una segunda conexión vial entre Chaco y Corrientes ha sido objeto de múltiples estudios, anuncios y compromisos oficiales a lo largo de al menos dos décadas. Diversos gobiernos han prometido el inicio de las obras del llamado Segundo Puente, pero hasta la fecha no se ha avanzado de forma concreta más allá de estudios preliminares y presentaciones técnicas. A lo largo de los años, distintos gobiernos tanto de la provincia del Chaco como de la provincia de Corrientes han impulsado gestiones orientadas a concretar la construcción de un segundo puente, reconociendo su importancia estratégica

para la región. Sin embargo, por múltiples factores —entre ellos, la complejidad técnica del proyecto, la necesidad de coordinación interjurisdiccional y las dificultades propias de su financiamiento e implementación—, dicha iniciativa no ha logrado aún traducirse en una obra concreta.

El proyecto del Segundo Puente Chaco-Corrientes consiste en la construcción de una nueva vía sobre el río Paraná que complementará al Puente General Manuel Belgrano, ubicado aproximadamente 9 kilómetros al sur de este último, aguas abajo, entre Riachuelo (Corrientes) y Puerto Vilelas (Chaco). La estructura principal será un puente atirantado de 772 metros de longitud, con un vano central de 330 metros y dos vanos laterales de 161 metros cada uno, integrado por dos calzadas de dos carriles cada una.

La obra incluirá además cerca de 6 kilómetros de viaducto y conexiones a las rutas nacionales N.º 11 en Chaco, cerca de Colonia Benítez y Puerto Vilelas, y N.º 12 en Corrientes, en la zona del barrio Rincón del Sol. Se estima que el nuevo puente podrá soportar un tránsito de hasta 45.000 vehículos diarios, casi el doble del actual Puente Belgrano, que hoy soporta unos 20.000 vehículos por día y se encuentra saturado, principalmente por el tránsito pesado que representa alrededor del 50% del total. Esta infraestructura busca descongestionar la histórica conexión entre ambas provincias, mejorando la seguridad vial y fortaleciendo la integración productiva y logística del noreste argentino, con un impacto positivo para el desarrollo regional.

En noviembre de 2023, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) aprobó un programa de financiamiento para la construcción del Segundo Puente Chaco-Corrientes, con un crédito de 1.000 millones de dólares. De ese total, el BID aportará el 70%, mientras que el 30% restante será financiado con recursos nacionales. Este respaldo financiero fue confirmado oficialmente por el ministro de Obras Públicas, Gabriel Katopodis, y el gobernador del Chaco, Jorge Capitanich, consolidando así una base sólida para la ejecución del proyecto.

Actualmente, no tenemos información del estado del proyecto. La falta de transparencia y el déficit informativo respecto al estado real del proyecto im-

pide no sólo el control legislativo que corresponde a esta Honorable Cámara, sino también la participación de la ciudadanía, las organizaciones sociales y los sectores productivos en el seguimiento de una obra que impactará directamente en la vida cotidiana de cientos de miles de personas. Resulta indispensable que el Poder Ejecutivo rinda cuentas sobre el grado de avance concreto, los obstáculos existentes y las perspectivas efectivas de construcción.

Las provincias de Chaco y Corrientes han manifestado en reiteradas ocasiones, tanto por vía administrativa como legislativa, su disposición a colaborar en la concreción del segundo puente, incluyendo cuestiones relativas a expropiaciones, acceso a terrenos, y adecuación de normativas locales. En ese marco, el compromiso de la Nación no puede limitarse a anuncios sin ejecución, sino que debe traducirse en decisiones efectivas, presupuesto asignado y obras en marcha.

No se trata solo de una cuestión de infraestructura vial. El segundo puente es una herramienta clave de integración regional, de soberanía logística y de desarrollo sustentable. Su concreción permitiría reducir costos de transporte, facilitar el comercio intrarregional, mejorar el acceso a servicios esenciales, y generar empleo directo e indirecto en una de las regiones más postergadas del país. Desde una perspectiva ambiental, la congestión actual en el Puente Belgrano genera un aumento innecesario de emisiones contaminantes debido a los embotellamientos diarios. Un nuevo puente, con diseño moderno, mejores accesos y tecnología vial de última generación, permitiría no solo un tránsito más fluido, sino también un impacto ambiental reducido y mayor seguridad para los usuarios.

En un contexto nacional donde las obras públicas tienden a paralizarse por restricciones presupuestarias o reorientación de prioridades, resulta aún más urgente que se informe con precisión sobre qué grado de compromiso sigue teniendo el Estado nacional con este proyecto en particular. La falta de información alimenta la incertidumbre social y pone en duda la coherencia de los planes estratégicos de conectividad territorial.

Por todo lo expuesto, este pedido de informes busca poner nuevamente en agenda una demanda histórica del pueblo chaqueño y correntino, así como de toda la región del nordeste argentino. Es responsabilidad de esta Honorable Cámara ejercer su rol de control y de impulso de las políticas públicas necesarias para garantizar el desarrollo federal y equilibrado del país.

La construcción del Segundo Puente Chaco-Corrientes no puede seguir siendo una promesa sin fecha. Es una necesidad estructural, una deuda con el federalismo y una decisión política impostergable. Esperamos contar con el acompañamiento de todos los bloques parlamentarios para la aprobación del presente proyecto.

Dip. Nac. Juan Manuel Pedrini.

Dip. Nac. Christian Alejandro Zulli

Dip. Nac. Nancy Sand

Dip. Nac. Carlos Castagneto

Dip. Nac. Roxana Monzón

Dip. Nac. Hilda Aguirre

Dip. Nac. Jorge Romero