PROYECTO DE LEY

"EMERGENCIA VIAL DEL PUENTE GENERAL BEGRANO"

Artículo 1º.- Emergencia. Declárase la emergencia vial en toda la extensión del Puente "General Belgrano" de la Ruta Nacional Nº16, que une a las provincias de Chaco y de Corrientes por el período de un (1) año, el que podrá ser prorrogado por idéntico término y hasta tanto se cumplimenten los fines de esta ley.

Artículo 2º.- Acciones. Mientras dure la emergencia vial, el Estado Nacional deberá arbitrar las medidas necesarias para:

a) Realizar un diagnóstico estructural del Puente General Belgrano, cuyo resultado será público y accesible para toda la ciudadanía;

b) Realizar el mantenimiento y reparación integral de toda la estructura del puente General Belgrano, que surja del informe diagnóstico.

c) Mejorar la señalética, iluminación y todas las medidas de seguridad vial a lo largo de su traza, debiendo indicar estado de transitabilidad del puente y velocidades máximas permitidas.

d) Diseñar y aplicar un sistema de control de cargas transportadas;

e) Diseñar y aplicar un plan de seguridad vial, autorizando la afectación de personal idóneo que efectivice el control de su cumplimiento a lo largo de todo el puente interprovincial.

Artículo 3°. – Autoridad de aplicación. La Dirección Nacional de Vialidad, en cumplimiento de sus funciones, será la autoridad de aplicación de la presente ley.

Artículo 4°. – Reglamentación. El Poder Ejecutivo reglamentará la presente ley dentro de los sesenta (30) días de su entrada en vigencia. En la reglamentación deberá instruir a la Autoridad de Aplicación a ejecutar las acciones mencionadas en el artículo 2°, y podrá otorgarle las facultades necesarias para el cumplimiento de los fines de la presente ley.

Artículo 5°. – Financiamiento. La ejecución de la presente ley será atendida con los recursos provenientes del FONDO FIDUCIARIO DEL SISTEMA DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE creado por Decreto Nº976/01.

Autorícese al Poder Ejecutivo Nacional a realizar las modificaciones presupuestarias necesarias para cumplir los objetivos de la presente ley.

Artículo 6°. – Comuníquese al Poder Ejecutivo.

SOFÍA BRAMBILLA

FUNDAMENTOS

Señor presidente:

El presente proyecto de ley tiene como finalidad declarar la emergencia vial en EL PUENTE GENERAL BELGRANO por un período de un año, prorrogable por idéntico término y/o hasta que se cumplimenten los fines de la presente ley.

El Puente interprovincial General Manuel Belgrano fue inaugurado el 10 de mayo de 1973, une Corrientes y Resistencia sobre el río Paraná, **formando parte de la traza de la Ruta Nacional Nº16**. Cuenta con una longitud superior a 1.700 metros y mantiene una circulación de aproximadamente 24.000-27.000 vehículos por día.

Con respecto a la seguridad estructural general, se ha señalado que pese a los años, no hay fallas estructurales graves que indiquen riesgo inminente de colapso, **pero se ha advertido que se trata de una estructura envejecida y con necesidad de mantenimiento.**

Se ha puesto de relieve aquellos elementos que requieren atención como las juntas de dilatación, la superficie de rodamiento o sus defensas y pilares.

Con el tráfico actual, el puente opera con saturación en muchas horas del día, lo que pone presión adicional sobre los componentes estructurales y el tránsito pesado (camiones de cargas) es un factor a controlar para prevenir sobrecargas prematuras.

Cada cierto tiempo, el estado del puente es noticia en el Nordeste argentino, sea por su deterioro visible o por la falta de mantenimiento por quien tiene a su cargo realizarlo. En enero último, se viralizó una filmación realizada por un transeúnte que mostraba la necesidad del reemplazo de las juntas de dilatación.

Ello provocó que, el titular de la Dirección Nacional de Vialidad local, David Moulin, manifestara que el puente se encontraba en "perfecto estado" y que no había motivos para preocuparse. Sin embargo, al poco tiempo anunció que en no más de 90 días se adjudicaría la obra de reemplazo de juntas de dilatación y que inmediatamente empezarían las tareas sobre el puente.

Lo cierto es que la obra no fue iniciada tal y como se anunció, dentro de los 90 días sino 8 (ocho) meses después del anunciado realizado por el funcionario nacional, a inicios del mes de septiembre de 2025.

Mientras tanto, el 19 de septiembre de 2025, se produjo un accidente vial en cadena donde se vieron involucrados más de catorce (14) vehículos, una persona fallecida y múltiples heridos que imposibilitó durante largas horas la transitabilidad de la vía de conexión entre las provincias del Chaco y de Corrientes.

Esto si bien, en principio, se debe a errores humanos trae consigo la imperiosa necesidad de un estricto control y acciones tendientes desde el Estado Nacional a prevenir este tipo de situaciones pues numerosos informes han dado cuenta que la mayoría de los camiones por allí cruzan, lo hacen con sobrecarga por falta de control o la inexistente presencia de agentes de seguridad vial que disuada de las malas maniobras de los conductores que sobrepasan los límites de velocidad o el adelantamiento entre vehículos.

Posteriormente, a finales de septiembre, mientras se realizaba el reemplazo de las juntas de dilatación; una de las rampas instaladas provisoriamente se viró y los bulones que la sostenían se cortaron. Este hecho nuevamente arrojó demoras y complicaciones en el tránsito, lo cual hace notar de la necesidad de una mayor presencia estatal a través del organismo competente que regule el tránsito vehicular además del colapso que vive este cruce interprovincial que convierte en urgente la construcción del segundo puente.

El Ingeniero y docente de la Universidad Nacional del Nordeste, Benicio Szymula, mediante notas publicadas en diarios locales advirtió sobre las complicaciones que trae la circulación de camiones con exceso de peso y la ausencia de controles de peso en el cruce interprovincial, destacando que solo existen este tipo de verificaciones en el Sombrero y en Riachuelo, provincia de Corrientes.

En ese sentido, refieren que en el mes anterior de la publicación (mayo de 2023), se produjeron 20 interrupciones del tránsito donde el 70% de los incidentes se debió a vehículos detenidos en la subida, el 25% a choques y el 5% a animales sueltos o mantenimiento.

Como propuesta para contribuir a la mejora de esta situación, el profesional recomienda reubicar el control policial del lado correntino, proponiendo trasladarlos hacia el interior de la ciudad y terminar con los retenes de Gendarmería que se establecen en la curva de ascenso desde Corrientes, pues de ambas formas se impide que los camiones tomen impulso para subir al viaducto.

De la misma forma, en la provincia del Chaco, sugiere la instalación de un controlador de peso para verificar si los camiones cumplen con la relación potencia/peso exigida por ley, advirtiendo que en la actualidad nos encontramos expuestos a situaciones similares a las ocurridas en agosto de 2023 cuando un acoplado cargado de cemento se desprendió y paralizó el tránsito por cinco horas.

Todas estas situaciones anteriormente descriptas, han motivado la proyección de la construcción de un segundo puente el que, a pesar de contar hoy con el financiamiento internacional correspondiente, se encuentra supeditado a trámites burocráticos y la ausencia de voluntad política para culminar con una historia que lleva casi 30 años.

En el último informe brindado al Congreso por el Jefe de Gabinete de Ministros, consultado por el tema refirió que: "*… se encuentra en revisión luego de efectuar las audiencias públicas pertinentes. A la fecha, el Instituto de Ambiente de la provincia de Corrientes, que debe otorgar la licencia ambiental, dio una aprobación excepcional y en el lapso de doce meses a partir del 09/01/2025, se tiene que hacer la convocatoria a la Audiencia Pública. El proyecto se realizará de acuerdo a disponibilidad financiera*."

En ese contexto, la obra hoy cuenta con el financiamiento aprobado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) para su realización producto de la licencia ambiental otorgada excepcionalmente, además de un diferimiento de 12 (doce) meses para que la Consultora contratada por la Dirección Nacional de Vialidad, pueda llevar adelante todas las acciones tendientes a la celebración de la audiencia pública correspondiente y la obtención de la licencia ambiental definitiva. **Lo que aún no ha ocurrido.**

Resulta urgente que el PODER EJECUTIVO NACIONAL gestione todos los actos tendientes a dar inicio a la obra del segundo puente que una a las provincias de Chaco y de Corrientes, de una vez por todas.

Mientras ello ocurre, es vital que se enfoque en el mantenimiento, reparación integral y control de transitabilidad del puente interprovincial existente, hasta tanto la Dirección Nacional de Vialidad den inicio a las obras del segundo puente Chaco-Corrientes.

Siendo competencia de este Congreso dictar leyes que provean lo conducente a la prosperidad del país y al adelanto y bienestar de las provincias (art. 75 inc. 18 CN). Por todo esto, solicito a mis pares su acompañamiento y la aprobación del presente proyecto de ley.

SOFÍA BRAMBILLA