

● VIALIDAD PROVINCIAL PINTÓ UN PANORAMA

Las rutas nacionales entran en la campaña

El mantenimiento de obras viales federales afloró en el debate electoral, con el avance de la "motosierra".

El presidente de la Dirección Provincial de Vialidad de Corrientes, Luis Cardozo brindó definiciones clave sobre el estado actual de la red vial y las prioridades del organismo para el segundo semestre del año.

En diálogo con el programa Cuarto Poder, que se emite por Info D Radio, Cardozo detalló que el principal eje de trabajo será el mantenimiento de rutas provinciales, con especial atención a las zonas de producción.

"Estamos organizando los trabajos de mantenimiento de rutas provinciales y también nacionales que nos toquen, pero sobre todo las provinciales", afirmó. Señaló que ya se han iniciado las tareas de bacheo, priorizando rutas por sobre el área urbana, lo que representa un cambio de escala en la estrategia operativa del organismo.

Vialidad Urbana, que es un departamento interno de la Dirección, continúa trabajando activamente con las cuatro plantas de pavimento disponibles. Cardozo destacó que esta articulación permite mantener operativos varios frentes de trabajo en simultáneo, lo cual es clave en un contexto de creciente deterioro vial.

DIAGNÓSTICO

Cardozo informó que la red vial provincial tiene una extensión de aproximadamente 12.000 kilómetros, de los cuales poco más de 1.000 están pavimentados. "El problema principal era el mantenimiento, que lo estamos logrando con los consorcios y con nuestras filiales", indicó. A su vez, remarcó que los mayores daños se concentran en "las rutas productivas, porque se produce la rotura con el uso".

En ese sentido, subrayó que el objetivo principal es garantizar que estas rutas continúen siendo transitables, permitiendo así la salida de la producción agropecuaria y forestal. "Apuntamos a mantener las rutas en uso para que la producción pueda salir", dijo.

La articulación con consorcios camineros y estructuras territoriales descentralizadas aparece como un eje clave para sostener la red vial sin depender exclusivamente de recursos provinciales. Cardozo resaltó que la colaboración con estos actores permite llegar a zonas rurales de difícil acceso.

IMPACTO

Consultado por la situación de Vialidad Nacional, Cardozo fue categórico: "La actitud del Gobierno nacional de cerrar Vialidad Nacional no es posible porque el mantenimiento de las ru-



tas es un baluarte". En ese contexto, explicó que la Dirección Provincial de Vialidad ha asumido tareas que originalmente correspondían a Nación, como el mantenimiento de la ruta 117 en Paso de los Libres.

"Hicimos varios convenios con Vialidad Nacional para hacer cosas que le corresponden a ellos, porque ahora no mandan fondos", afirmó. Esta política de

compensación busca evitar la paralización total de obras y garantizar conectividad vial en todo el territorio provincial.

El funcionario reconoció, sin embargo, que la falta de financiamiento nacional complica seriamente el panorama: "El presupuesto que tiene la Nación para las rutas es infinitamente mayor al de la provincia. Entonces, tratar de mantener

las rutas nacionales con el presupuesto provincial es imposible sin tener recursos".

A pesar de ello, sostuvo que el Gobierno de Corrientes realiza "un esfuerzo enorme para mantener tanto las rutas provinciales como las nacionales", en función de su importancia estratégica para la vida económica y social de la provincia.

PARA BARCOS DE MÁS PORTE

Hidrovia: proponen ampliar el calado

En un contexto clave para el futuro de la infraestructura logística de la Argentina, el presidente de la Cámara de la Industria Aceitera y del Centro de Exportadores de Cereales (Ciara-CEC), Gustavo Idígoras compartió una visión contundente sobre el rol estratégico de la Vía Navegable Troncal (VNT), también conocida como Hidrovia Paraná-Paraguay.

En la publicación titulada Los usuarios y el futuro de la Hidrovia, Idígoras plantea que la VNT no debe ser entendida solo como un canal fluvial, sino como una "autopista al mundo", por donde transita más del 80 por ciento de las exportaciones agroindustriales del país y gran parte de las importaciones que sostienen el abastecimiento interno.



El Presidente de Ciara destacó que la próxima licitación para la gestión del corredor es una oportunidad decisiva para mejorar la eficiencia, reducir costos y fortalecer la competitividad argentina frente a otros grandes exportadores globales.

Entre las propuestas centrales del documento, se destaca el planteo de profundizar la vía navegable hasta alcanzar los 40 pies desde Timbúes hasta el Atlántico. Esta medida, sostiene Idígoras, permitiría operar con buques de mayor calado y carga completa, evitando viajes innecesarios y pérdidas logísticas, además de recuperar competitividad frente a puertos más profundos de países vecinos.

En términos institucionales, el Presidente de Ciara-CEC valora la convocatoria del Gobierno a mesas técnicas y la incorporación de un organismo internacional como auditor del proceso licitatorio. Sin embargo, es crítico con el modelo de administración estatal vigente en los últimos años, al que responsabiliza por la acumulación de deudas y la pérdida de eficiencia del sistema.