

● CON LA LLEGADA DE UN VERANO MOVIDO

El drama vial retumba en la agenda electoral

El luctuoso suceso del puente y los constantes accidentes sobre rutas federales hacen que los candidatos a diputados nacionales vuelvan a poner en eje la falta de gestión en la materia. "Es súper prioritario encontrar una solución", dijo Diógenes González. Similares apreciaciones tuvieron Raúl Hadad y Francisco "Talero" Podestá.

El accidente del puente y la llegada del verano ponen sobre el tapete la necesidad de incrementar los recursos en materia vial y reparación de caminos federales.

La cuestión no es nueva y viene siendo exigida por federaciones comerciales, entidades agrarias y legisladores de diferentes bancadas. Reclamando más presencia estatal en la materia es que candidatos de distintos signos políticos apuestan a una reactivación en gestión vial federal.

El candidato de Vamos Corrientes, Dióge-

nés González afirmó que este es un tema prioritario para su agenda en la Cámara baja. "Tenemos 2.000 kilómetros de rutas nacionales en la provincia de los cuales, según un último relevamiento, so-

lamente el 30 por ciento está en condiciones y el otro 70 por ciento está en condiciones malas o muy malas", sostuvo.

El candidato señaló que esta situación "influye sobre la vida de las personas, los posibles accidentes de tránsito, la siniestralidad, las muertes por accidentes" y también afecta la economía y la inversión. "Es decir, el

estado de las rutas influye sobre toda la vida social y económica de la provincia", enfatizó a radio La Red.

Según el postulante, la situación administrativa de las rutas es "totalmente inconclusa", por lo que considera que actualmente están "abandonadas".

Hadad, de Fuerza Patria, aseguró que en lo que va del año, más de 150 accidentes se han registrado en estas rutas, muchas veces como consecuencia directa de su mal estado. "Este deterioro no solo pone en riesgo la vida de quienes las

transitan, sino que también afecta severamente a empresarios, productores y comerciantes, quienes deben afrontar mayores costos logísticos mientras ven amenazada su seguridad", apuntó.

En tanto, Podestá, postulante del frente Corrientes Nos Une abogó por la Ley de Emergencia Vial por el "alarmante estado de las rutas nacionales 12 y 14".

"Esta ley otorgará al Poder Ejecutivo nacional la autorización para acelerar las obras necesarias, incluyendo la reparación de calzadas, el mantenimiento de caminos y la



supervisión estricta del SA, que a pesar de recaudar por el cobro de peajes no han cumplido con sus obligaciones", puntualizó.

DISPUTA EN LA HIDROVÍA

Queja paraguaya por el peaje en el Paraná

El incremento del peaje en la Vía Navegable Troncal, anunciado por la Administración General de Puertos (AGP) de Argentina, encendió las alarmas en el sector fluvial paraguayo. Desde el 1 de septiembre, la tarifa pasó de 1,20 a 1,47 dólares por tonelada de registro neto, lo que supone un ajuste que golpea directamente a los costos logísticos de exportación e importación en la región.

La medida fue rechazada por el Centro de Armadores Fluviales y Marítimos, cuyo presidente, Bernd Gunther advirtió en una entrevista radial que se trata de un "peaje unilateral" que no cuenta con consenso ni justificación técnica. Según explicó, la tarifa se aplica en el tramo entre la confluencia del río Paraguay con el Alto Paraná y el puerto de Santa Fe, un recorrido de aproximadamente 600 kilómetros de jurisdicción argentina.



Gunther detalló que, si bien la AGP venía aplicando bonificaciones temporales desde el año pasado, estas quedaron sin efecto a partir de septiembre, lo que

obliga a pagar la tarifa completa. El dirigente sostuvo que el cobro resulta "excesivo" y no responde a mejoras visibles en la navegabilidad, como establece el Tratado de la Hidrovía: "Se paga mucho dinero, pero no hay una contraprestación efectiva. No se navega ni más rápido ni más seguro", cuestionó.

El costo no es menor. Una naviera promedio podría desembolsar entre 2 y 5 millones de dólares anuales en concepto de peajes, dependiendo de su volumen de operaciones. Para las exportaciones paraguayas el impacto es inmediato: la soja, principal producto del país, suma entre 1 y 1,50 dólares por tonelada en concepto de sobrecosto, reduciendo la competitividad frente a otros orígenes. Lo mismo ocurre con los contenedores y con las cargas de hierro brasileño y boliviano que comienzan a utilizar este corredor.