



● CONCESIÓN VIAL FEDERAL-TRAMO LITORAL

FOTOS GENTILEZA

El corredor que la Nación no quiere ver: "El puente es nuestro, pero el problema también"

El Gobierno nacional licita más de 3.900 kilómetros de rutas con 20 oferentes en carrera, pero deja sin dueño los seis kilómetros de avenidas urbanas que conectan el Tramo Litoral con el Tramo Noreste a través del puente General Belgrano. La Provincia y el Municipio ya recurrieron a la Justicia. En este marco, el ex titular de la FEC, Jorge Gómez reparó en una paradoja: el Estado define el trazado, cobra peaje y le pasa la factura del mantenimiento a Corrientes.

Mientras el Gobierno central avanza en la licitación del Tramo Litoral con 20 oferentes en carrera, seis kilómetros de avenidas urbanas siguen sin dueño. La Provincia y el Municipio ya fueron a la Justicia. Jorge Gómez, ex titular de la Federación Económica de Corrientes (FEC), desmenuzó la paradoja con una sentencia tajante: el Estado nacional cobra peaje en un corredor que no mantiene.

Hay un tramo que no figura en los mapas de la licitación, pero que todo el que cruza el puente General Belgrano conoce de memoria. Son los seis kilómetros de la avenida 3 de Abril y sus arterias conexas que unen el acceso al puente con el empalme de las rutas nacionales 12 y 16. Se llama Corredor Belgrano. Lo mantienen el Municipio y la Provincia. Y desde que el puente fue habilitado, en los años 70, el Estado nacional nunca puso un peso.



Ese dato -que los correntinos repiten con una mezcla de resignación e indignación- volvió al centro del debate con la Etapa 3 de la Red Federal de Concesiones, el ambicioso plan del Gobierno de Javier Milei para privatizar más de 3.900 kilómetros de rutas nacionales repartidos en ocho tramos estratégicos del país, sin subsidios del Estado y con inversión ciento por ciento privada.

Dos de esos tramos afectan directamente a Corrientes: el Tramo Litoral, que recorre 546,74 kilómetros de las rutas nacionales 12 y 16 entre Sáenz Peña y Loreto, cruzando Resistencia y la Capital correntina; y el Tramo Noreste, que une Loreto con Puerto Iguazú.

El problema es dónde empieza y dónde termina cada uno. El Tramo Litoral llega hasta el acceso al viaducto del puente General Belgrano. El Tramo

Noreste arranca del otro lado. Y el corredor urbano que los une -la columna vertebral del tránsito interprovincial en la ciudad- quedó fuera de ambos pliegos.

Juan Pablo Valdés lo advirtió temprano. El ministro de Obras y Servicios Públicos, Jorge Meza, señaló que el tramo comprendido entre la Rotonda de la Virgen de Itatí y el puente no fue incluido en ninguno de los llamados a concesión, y alertó sobre las consecuencias directas en términos de financiamiento y mantenimiento.

La impugnación administrativa no prosperó. Entonces, esta semana, el Estado provincial y la Municipalidad de la ciudad dieron un paso más y presentaron un amparo judicial para que la Justicia determine quién se hará cargo del mantenimiento de esa traza. Las actuaciones quedaron radicadas, por suerte, en el Juzgado N° 3

Civil y Comercial de Corrientes.

El escenario, en síntesis: 20 oferentes se presentaron para operar los corre-

dores de la Etapa 3 y ninguno tiene asignada esa franja urbana que absorbe el tránsito pesado de toda la región.

Una voz autorizada

Una persona que conoce cada bache del corredor es Jorge Gómez, dijo a **EL LIBERTADOR**, ex presidente de la Federación Económica de Corrientes (FEC). Y decidió hablar con la paciencia de quien ha dado esta misma explicación docenas de veces ante funcionarios que toman nota y no vuelven.

Con su experiencia al frente de la FEC durante años, entiende que los problemas de infraestructura no se resuelven con diagnósticos sino con presupuesto y voluntad política.

Hoy, desde afuera de la conducción gremial, observa el proceso licitatorio con una mezcla de expectativa y escepticismo. "La licitación en sí es positiva: implica inversión privada, mantenimiento garantizado, obras de puesta en valor en la ruta 12 y la 16", indicó.

Pero reconoció que la geometría del tramo lo incomoda. "Cuando uno mira los límites, ve que la Nación empieza donde le conviene y termina donde le resulta cómodo. Lo que hay entre esos dos puntos, los seis kilómetros de avenidas urbanas que conectan ambas rutas, queda afuera. Y eso no es un detalle técnico: es la columna vertebral del corredor", remarcó.

Gómez hizo hincapié en la carga económica que eso implica y advirtió que no es abstracta. "La estimación que maneja la Provincia es de aproximadamente 95 mil dólares mensuales. Eso es lo que sale mantener pavimento, iluminación, señalización y servicios en ese corredor. Para una ciudad como Corrientes, con los recursos que tiene el Municipio, eso es una carga enorme", señaló. Y lamentó la injusticia de fondo: el deterioro no lo genera el tránsito local. "Son camiones, cargas pesadas, vehículos que conectan el NEA con el Chaco. El corredor paga los platos rotos de la infraestructura federal", sostuvo.



El argumento legal y su límite político

Cuando la Provincia presentó su impugnación, Vialidad Nacional respondió con un argumento técnicamente sólido: esas avenidas no integran la Red Vial Nacional y, por lo tanto, no pueden incorporarse a la concesión. Gómez aceptó la premisa, pero rechazó la conclusión.

"Es un argumento legalmente correcto, pero políticamente inaceptable. El Estado nacional no puede construir el puente General Belgra-

no, definir el trazado de la concesión para que pase por esas avenidas, cobrar peaje a quienes transitan por ellas, y después lavarse las manos diciendo que el mantenimiento del acceso no es su problema", dijo para aseverar que "hay una responsabilidad moral y política que no puede esquivarse con un argumento de competencia jurisdiccional".

Lo que la Provincia pedía -insistió- era razonable: no la transferen-

cia de jurisdicción, sino un mecanismo -un fideicomiso, una compensación, cualquier figura jurídica- que reconociera una deuda que data de los años 70.

El propio ministro Meza lo planteó en esos términos: o bien la inclusión del corredor en los pliegos, o bien la posibilidad de acordar un porcentaje de la recaudación del peaje para financiar ese mantenimiento. La respuesta fue silencio administrativo.