

SEGURIDAD VIAL

El tránsito pesado sigue bajo la lupa

A través de un proyecto de resolución, se solicita en el Concejo Deliberante un informe exhaustivo sobre la circulación de vehículos de gran porte y camiones areneros. La iniciativa surge tras reiterados reclamos vecinales por el deterioro de las calzadas, la inseguridad vial y los problemas de salud ambiental, una problemática que hace resurgir el debate sobre el Corredor Belgrano.

En respuesta a una problemática que afecta la calidad de vida de cientos de familias, la concejal capitalina Gisela Lezcano presentó un proyecto de resolución ante el Concejo Deliberante para abordar la circulación indiscriminada de tránsito pesado en las calles internas de los barrios Galván y Quilmes.

El expediente, identificado con el número 561-C-2026, tuvo su ingreso formal el pasado 30 de junio y ya ha sido girado a la Dirección de Labor Parlamentaria para su próximo tratamiento en sesión ordinaria.

El fundamento central de la propuesta radica en que las arterias de estas barriadas no cuentan con una estructura diseñada para soportar el tonelaje de los camiones de carga y, específicamente, de los

transportes de áridos.

Según detalla el proyecto, el tránsito intensivo está provocando un deterioro acelerado del pavimento, hundimientos de calzada y roturas crónicas en la infraestructura de pluviales y cloacas.

Más allá del daño material, Lezcano pone el foco en la seguridad de los peatones. La circulación de vehículos de gran porte en zonas de alta densidad residencial incrementa significativamente el riesgo de siniestros viales, vulnerando especialmente a niños y adultos mayores que transitan diariamente por el sector.

SALUD PÚBLICA

Otro de los puntos críticos señalados en la iniciativa es el impacto ambiental del transporte de

FOTOS GENTILEZA



ORDENAMIENTO URBANO. Ciudad con muchísimo tráfico y la conflictividad del Corredor Belgrano en el medio.

ILUSTRATIVA



arena. Se advierte que el traslado de estos materiales, muchas veces realizado sin la cobertura adecuada, genera una constante dispersión de polvi-

llo y sedimentos.

Esta situación no solo afecta la higiene urbana, sino que atenta contra la salud respiratoria de los vecinos colindantes.

El pedido de informes busca que a través de las áreas de Tránsito y Seguridad Vial, se brinden respuestas claras sobre cinco ejes fundamentales:

1) Corredores autorizados: Si existen vías específicas para este tipo de transporte en el perímetro de los barrios afectados.

2) Controles de pesaje: Detalle de los operativos realizados durante el año para verificar peso por eje y velocidad.

3) Infracciones: Cantidad de actas labradas a vehículos de gran porte en la zona y los motivos recurrentes.

4) Señalización: Relevamiento de la cartelería actual que restringe el tonelaje.

5) Plan de obras: Información sobre proyectos de bacheo y, fundamentalmente, medidas para el desvío definitivo de estos camiones hacia avenidas o vías de circulación rápida preparadas para tal fin.

Con esta medida, se busca no solo regular la transitabilidad, sino también garantizar la tranquilidad y la integridad de la infraestructura en sectores históricos de la ciudad que hoy se ven desbordados por la actividad logística y extractiva.

COPARTICIPACIÓN FEDERAL

Recortes en transferencias

El envío de transferencias no automáticas del Gobierno hacia las provincias y la Ciudad de Buenos Aires (Caba) sufrió un recorte superior al 60 por ciento durante el primer semestre de 2026.

Es el mayor recorte del que se tenga registro desde 2006, según consigna noticiasargentinas.com en base a un informe de Politikón Chaco.

En particular, durante junio totalizaron los 48.300 millones de pesos, registrando una baja contra el mismo mes de 2025 del 87,7 por ciento.

Solamente tres provincias cerraron con un crecimiento relativo interanual: San Luis (101,3 por ciento), Jujuy (6,6 por ciento) y Chubut (5,8 por ciento).

Dentro de la baja, las que más recibieron son Buenos Aires, con el 27,2 por ciento (13.159 millones de pesos), Corrientes, con el 10,4 por ciento (5.104 millones de pesos) y Santa Fe, con el 9,5 por ciento (4.583 millones de pesos).

Las transferencias no automáticas -como se sabe- son los fondos que gira Nación de manera discrecional hacia las 24 jurisdicciones.

En el fondo de la tabla estuvieron Río Negro (349 millones de pesos), La Pampa (303 millones de pesos) y La Rioja (161 millones de pesos), cuyos niveles de participación fueron inferiores al 1 por ciento mensual.

Política municipal decidida

La queja por el daño en circulación de tránsito pesado trae a memoria una problemática vigente.

El intendente capitalino, Claudio Polich, administra el ejido urbano por donde pasan diariamente los camiones que conectan el Mercosur. Y su postura sobre el conflicto del Corredor Belgrano es tan clara como la de Juan Pablo Valdés, aunque con el tono directo de quien sufre el desgaste en sus propias calles.

Ante la postura del Director de Vialidad Nacional de que el corredor no depende de la Nación, el Intendente fue categórico: "Me parece un contrasentido. Cualquiera que observe el tránsito en el puente sabe que esos camiones y colectivos buscan la vinculación entre la ruta 16 y la ruta 12.

Esa conexión se da por la arteria prin-



A VIVA VOZ. El intendente Claudio Polich no calla sus cuestionamientos.

cipal de nuestra ciudad", subrayó.

El razonamiento de Polich apela al sentido común antes que a la letra de la ley: si los camiones usan la avenida como continuación del corredor nacional, el Estado nacional tiene una obligación de contribuir a su mantenimiento. "Lo que estamos planteando es que tenemos que coparticipar en el tramo que nos toca", sostuvo el Jefe

comunal.

Y cerró con una síntesis que ningún vecino de Corrientes necesita traducción: "El vecino no tiene por qué seguir pagando el mantenimiento del Corredor Belgrano".

Detrás de esa frase hay política, pero también hay 2.500 camiones diarios que destrozan el asfalto de una ciudad que, hasta que la Justicia Federal resuelva, seguirá poniendo el lomo.