



• EFICACIA Y COSTOS EN ANÁLISIS

FOTOS IA-ARCHIVO-MIGUEL VALENZUELA

Segundo puente: reflotan proyecto que demandaría aportes de entre 20% y 30%

Benicio Szymula, exsecretario de Obras Públicas del Chaco, retomó su propuesta para el postergado viaducto interprovincial: un esquema de participación público-privada con un aporte estatal de alrededor de una cuarta parte del valor total. Además, alertó sobre la fragilidad estructural del puente General Belgrano y detalló las medidas que, a su entender, resultan urgentes para garantizar su transitabilidad.

El ingeniero Benicio Szymula, exsecretario de Obras Públicas del Chaco durante la gestión de Ángel Rozas, ratificó ante **EL LIBERTADOR** su propuesta para destrabar la construcción del segundo puente interprovincial sobre el río Paraná, entre Corrientes y el Chaco: un esquema de participación público-privada (PPP) en el que el Estado aporte, como máximo, entre el 20 y el 30 por ciento del valor de la obra, mientras el resto se amortice mediante el cobro de peaje.

El planteo, expuesto tanto en la entrevista como en una ponencia ante empresarios de Corrientes y Chaco, legisladores provinciales y funcionarios de ambas provincias, apunta a resolver el freno financiero que atraviesa la obra desde hace casi tres décadas y podría generar, según sus estimaciones, unos 2.000 puestos de trabajo.

"NO HABÍA QUE DISPONER DE TODOS LOS RECURSOS"

La propuesta no es nueva. Szymula la elaboró durante su paso por la cartera de Obras Públicas del Chaco, cuando Horacio Silva ocupaba el cargo de ministro de Obras y Servicios Públicos en Corrientes (durante la gobernación de Raúl Rolando "Tato" Romero Feris). "Nosotros ya en su momento hemos elaborado un anteproyecto en el que habíamos determinado que no había que disponer de todos los recursos con un 20 o 30 por ciento del valor de la obra", explicó, y agregó que en aquella etapa se convocó a una inscripción internacional de empresas interesadas, a la que se presentaron ocho firmas de la Argentina, Brasil, España, Francia, Alemania y Estados Unidos.

Para Szymula, ese antecedente demuestra que el

interés privado existe y que la clave pasa por diseñar bien el negocio, y no por esperar una obra pública financiada en su totalidad por la Nación, algo que considera improbable mientras el equilibrio fiscal siga siendo la prioridad nacional.

Recordó, además, que la PPP cuenta hoy con marco legal propio y que podría apoyarse en el Régimen de Incentivo para Grandes Inversiones (Rigi), con la eventual llegada de una versión ampliada del programa.

UNA UNIDAD DE NEGOCIO

Uno de los ejes de la propuesta consiste en atar la concesión del puente actual a la construcción del segundo cruce. "Que la concesión de este corredor con el puente actual, que esté enganchado a la ejecución del segundo puente para establecer una unidad de negocio", planteó

Conectividad Chaco-Corrientes: El Camino hacia el Segundo Puente y la Urgencia del Actual

Eje 1: Propuesta de Participación Público-Privada (PPP)



Eje 2: Puente Manuel Belgrano: Realidad y Urgencias



Szymula en su ponencia, al fundamentar por qué considera imprescindible unificar ambos esquemas.

El objetivo, según señaló el ingeniero, consiste en evitar futuras controversias por el valor del peaje entre

quien construya el segundo puente y quien opere el actual, y ordenar el financiamiento de conjunto. En ese sentido, insistió en que, para negociar con la Nación, ambas provincias deben presentar previamente un análisis

económico dentro del marco de la participación público-privada. "No se puede ir a hablar a la Nación con las manos vacías", entendió, y remarcó que esa tarea recaerá en los funcionarios de Corrientes y Chaco.

El tránsito cotidiano, al límite

El segundo eje de la exposición giró en torno a la transitabilidad del puente General Manuel Belgrano, única conexión vial entre ambas provincias sobre el río Paraná. Según un estudio de la Facultad de Ingeniería de la Universidad Nacional del Nordeste (Unne), por esa estructura circulan unos 27.000 vehículos por día, de los cuales el 70 por ciento corresponde a tránsito local entre Resistencia y Corrientes, mientras que el 30 por ciento restante es interprovincial e internacional.

Szymula advirtió que un accidente ocurrido el año pasado en la zona de los obenques -los cables que sostienen la estructura- pudo haber derivado en una clausura prolongada, tal como sucedió en el Zárate-Brazo Largo tras el impacto de



un camión, resuelto entonces porque esa estructura cuenta con doble mano en cada sentido, algo que no ocurre en el cruce Corrientes-Chaco.

Medidas urgentes

Entre las medidas que Szymula considera indispensables figuran separadores flexibles para evitar choques frontales, control de pesos y de la relación potencia/peso de los camiones para proteger los obenques, cámaras y radares, la reorganización de la zona de peaje -hoy compartida por varios organismos sin coordinación- y nuevas defensas para las pilas centrales, expuestas al paso de barcas por la Hidrovía Paraná-Paraguay.

El ingeniero remarcó que estas medidas son necesarias incluso si se concreta la licitación del Corredor Belgrano, y aclaró que, aun en el mejor escenario, la ejecución del segundo puente demandaría no menos de cuatro años una vez iniciada. Por eso, insistió en extremar los cuidados sobre el



puente actual, ya que -advirtió- no existe otra conexión interprovincial que permita afrontar una clausura prolongada.