

El exsecretario de Obras Públicas del Chaco propuso revisar el esquema de financiamiento del segundo puente Corrientes-Chaco, cuyo costo estimó en 720 millones de dólares, mediante alternativas que combinen aportes estatales, cobro de peajes, créditos de organismos multilaterales y participación público-privada vinculada al Régimen de Incentivo para Grandes Inversiones.

El exsecretario de Obras Públicas del Chaco ingeniero Benicio Szymula, en declaraciones a **EL LIBERTADOR** durante su participación en la reciente reunión del bloque Norte Grande en la ciudad de Corrientes, remarcó que el desarrollo de la infraestructura regional requiere una estrategia logística integral que articule la producción, los puertos, los ferrocarriles, las rutas y las cadenas de distribución física.

Szymula expuso en la primera jornada de encuentro ante líderes regionales sobre la situación de la hidrovía y advirtió que las inversiones aisladas no alcanzan para resolver las dificultades de competitividad que enfrenta la Argentina.

En ese marco, subrayó que el país ocupa el puesto 73 en el índice de desempeño logístico medido por el Banco Mundial y remarcó el deber de

coordinar las políticas públicas de infraestructura con las demandas del sector productivo.

HIDROVÍA

Szymula explicó que la hidrovía constituye solamente una parte de un sistema más amplio, cuya eficiencia depende de la conexión entre los distintos medios de transporte y los puntos de origen y destino de las mercancías.

Para ilustrar esa relación, mencionó el puerto de Barranqueras y afirmó que su aprovechamiento depende tanto de las condiciones de navegación y del dragado como de la disponibilidad de accesos terrestres adecuados.

También destacó la importancia de la conexión ferroviaria entre Villa Ángela y Barranqueras, subrayando que el funcionamiento de una infraestructura portuaria debe analizarse junto con

INFRAESTRUCTURA Y FONDOS, EJES DEL NORTE GRANDE

Szymula advirtió sobre el costo de no construir el segundo puente

FOTOS GENTILEZA



LOGÍSTICA FUNDAMENTAL. Szymula advirtió que por el puente General Manuel Belgrano circulan unos 27.000 vehículos diarios y que el 70% del tránsito corresponde a chaqueños y correntinos, por lo que una interrupción tendría importantes consecuencias económicas y sociales.

las posibilidades de trasladar las cargas desde y hacia los centros productivos.

SUPERAR BARRERAS

El especialista indicó

que la posición argentina en el ranking internacional refleja las dificultades para desarrollar una logística competitiva y explicó que el país registra una calificación inferior a seis puntos sobre cinco en la escala.

En ese sentido, Szymula planteó que las administraciones provinciales deben prestar atención tanto a la ejecución de infraestructura como a las conexiones que permiten utilizarla de manera efectiva.

Szymula enfatizó el deber de integrar las decisiones de inversión con las necesidades concretas de circulación de bienes, de modo que los puertos, las rutas y los ferrocarriles funcionen como componentes de una misma estructura y contribuyan al desarrollo económico de las provincias del Norte Grande.

Textuales

- "No nos estamos moviendo en la dirección adecuada".
- "Hay que buscar los mecanismos".
- "Acá hay que insistir, insistir, insistir".
- "No podemos nosotros no tener infraestructura".

Desafíos ante restricciones

En relación con el financiamiento de la infraestructura, Szymula señaló que existen distintas fuentes de recursos que deben ser consideradas antes de descartar proyectos por las restricciones presupuestarias.

El exsecretario de Obras Públicas del Chaco recordó que el punto fue tratado durante una exposición previa en el aniversario de la Cámara Argentina de la Construcción, donde abordó precisamente el origen de los fondos destinados a la obra pública y las obligaciones que corresponden a cada nivel de gobierno.

En ese marco, mencionó recursos administrados por el Estado nacional, las provincias y los municipios, además de partidas específicas cuya utilización está vinculada por ley a determinados destinos.

Entre los mecanismos que consideró relevantes, el exfuncionario se refirió a los impuestos sobre los combustibles y a los recursos destinados a financiar infraestructura vial, vivienda y energía. En ese sentido, remarcó que los fondos deben utilizarse de acuerdo con las finalidades establecidas en las normas que regulan su asignación.

Szymula también planteó la posibilidad de recurrir a organismos multilaterales de crédito, entre ellos el Banco Mundial y el Banco Interamericano de Desarrollo, para obtener financiamiento destinado a obras de infraestructura.

Gestión de fondos

Consultado sobre el segundo puente entre Corrientes y Chaco, Szymula consideró que la obra no está tan lejos de concretarse, aunque advirtió que las gestiones actuales no avanzan en la dirección adecuada.

Cuestionó el enfoque que plantea la licitación como una obra pública convencional, con un aporte íntegro de 720 millones de dólares por parte del Estado nacional, y propuso revisar la estructura de financiamiento para reducir los recursos que deberían obtenerse directamente del presupuesto público.

Szymula sostuvo que una modificación de ese criterio permitiría establecer una estrategia más viable para impulsar el proyecto y acercar su ejecución.

Asimismo, recordó que, durante su gestión al frente de Obras Públicas del Chaco, analizó junto con el entonces ministro de Corrientes alternativas para financiar el emprendimiento mediante el cobro de peajes, ya que ese mecanismo permitiría cubrir una parte sustancial de la amortización de la inversión, mientras que el aporte inicial de fondos públicos podría limitarse a una proporción del costo total. En sus cálculos preliminares, estimó que sería necesario aportar entre un 20 y un 30 por ciento del monto para completar el esquema financiero.



PLANIFICAR DESARROLLO. Szymula remarcó que la Argentina ocupa el puesto 73 en el índice de desempeño logístico del Banco Mundial y reclamó una planificación integral que articule puertos, rutas, ferrocarriles y cadenas de distribución para mejorar la competitividad regional.

Participación privada

Entre las alternativas para impulsar nuevas inversiones, Szymula mencionó los programas de participación público-privada y consideró que podrían contribuir a concretar proyectos relevantes para la región, como el segundo puente Corrientes-Chaco y señaló que su articulación con el Régimen de Incentivo para Grandes Inversiones constituye una opción que merece ser evaluada.

El exsecretario también mencionó los sistemas de concesión como otra herramienta para sostener inversiones y administrar infraestructura existente.

En ese marco, estimó que la utilización de concesiones y esquemas de participación privada permitiría diversificar los instrumentos disponibles y evitar que la discusión sobre grandes obras quede limitada a la posibilidad de obtener la totalidad de los recursos mediante asignaciones directas del presupuesto público.