



Proyecto de Ley

EL SENADO Y LA CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA NACIÓN ARGENTINA,

REUNIDOS EN CONGRESO,

SANCIONAN CON FUERZA DE LEY:

DECLARAR LA EMERGENCIA EN LA RED VIAL NACIONAL DE LA REGIÓN PATAGÓNICA

Artículo 1°. - Declárese el estado de Emergencia Vial en la red vial nacional de las provincias de La Pampa, Río Negro, Neuquén, Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, por el término de trescientos sesenta y cinco (365) días, contados a partir de la publicación de la presente ley en el Boletín Oficial, prorrogable por única vez por un plazo de igual período.

Artículo 2°. - La emergencia vial tendrá por finalidad que los organismos competentes adopten, de manera coordinada, medidas excepcionales, idóneas, indispensables y urgentes tendientes a mitigar las deficiencias estructurales de las rutas nacionales comprendidas en la región patagónica, hasta tanto se implemente un plan integral de infraestructura vial nacional efectivo.

Se entiende por medidas excepcionales aquellas que permitan:

- a) Agilizar los procedimientos de contratación de obras y servicios de mantenimiento vial, conforme a la normativa vigente en materia de emergencia;
- b) Reasignar recursos presupuestarios destinados a obra pública vial dentro de la jurisdicción competente;



c) Coordinar con provincias y municipios acciones conjuntas de intervención inmediata.

Artículo 3°. - Instrúyase al Poder Ejecutivo Nacional, a través de los organismos competentes, a elaborar e implementar un Plan Integral de Emergencia Vial en la red vial nacional de la región patagónica dentro de los sesenta (60) días corridos de promulgada la presente ley.

Artículo 4°. - El Plan Integral de Emergencia Vial en la región patagónica deberá contener:

- I. Diagnóstico actualizado del estado de cada tramo de ruta comprendido en la emergencia, con priorización según criterios objetivos de riesgo vial, siniestralidad, volumen de tránsito, conectividad estratégica y desarrollo productivo regional;
- II. Cronograma de obras y acciones de mantenimiento con plazos de ejecución específicos;
- III. Programa de inversión detallado discriminado por provincia y tramo vial;
- IV. Mecanismos de coordinación federal con gobiernos provinciales y municipales;

Artículo 5°. - El Plan Integral de Emergencia Vial en la región patagónica deberá implementarse en coordinación con los gobiernos provinciales y municipales involucrados, respetando el principio de federalismo y las autonomías provinciales.

Artículo 6°. - El Poder Ejecutivo Nacional deberá remitir al Honorable Congreso de la Nación informes trimestrales sobre el avance del Plan Integral de Emergencia Vial Patagónico, detallando:

- I. Obras ejecutadas y en ejecución, con porcentaje de avance y plazos proyectados de finalización;
- II. Estado de los tramos intervenidos y diagnóstico técnico actualizado;



- III. Recursos presupuestarios aplicados discriminados por provincia, tramo y tipo de intervención;
- IV. Resultados en materia de seguridad vial, incluyendo estadísticas de siniestralidad en los tramos intervenidos;
- V. Desvíos, demoras o dificultades en la ejecución del Plan, con sus causas y medidas correctivas adoptadas.

Artículo 7°.- Será autoridad de aplicación de la presente ley, la Dirección Nacional de Vialidad o el organismo que en el futuro la reemplace.

Artículo 8°. - Autorízase al Poder Ejecutivo Nacional a realizar las adecuaciones y reasignaciones presupuestarias necesarias dentro de los créditos presupuestarios vigentes para el cumplimiento de la presente ley, sin afectar los recursos destinados a políticas sociales esenciales.

Artículo 9°. - La presente ley entrará en vigencia a los treinta (30) días de su publicación en el Boletín Oficial.

Artículo 10°. - Comuníquese al Poder Ejecutivo.

MARCELO MANGO

PABLO TODERO

MOIRA LANESAN SANCHO

ARIEL RAUSCHENBERGER

ADRIANA SERQUIS

JUAN PABLO LUQUE

JORGE NERI ARAUJO HERNÁNDEZ

PAULO AGUSTÍN TITA



FUNDAMENTOS

Sr. Presidente:

El presente proyecto de ley tiene por objeto declarar la emergencia vial en la red vial nacional de la región patagónica, comprendida por las provincias de La Pampa, Río Negro, Neuquén, Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, ante el deterioro crítico y generalizado de numerosos corredores estratégicos que resultan indispensables para la integración territorial, la seguridad vial, el desarrollo productivo y la soberanía económica de la Nación.

La Patagonia constituye una región con un enorme valor estratégico para el país por la riqueza de sus recursos naturales, energéticos, turísticos, pesqueros y productivos. En ella se localizan yacimientos hidrocarburíferos de relevancia internacional, puertos de exportación, áreas turísticas de escala global, corredores bioceánicos y vastas extensiones de territorio que requieren conectividad permanente para garantizar la presencia efectiva del Estado y la igualdad de oportunidades entre regiones.

Las rutas nacionales que atraviesan la Patagonia son la principal infraestructura de integración territorial. Sin embargo, en la actualidad, múltiples tramos presentan un estado crítico de deterioro estructural, con pavimento deformado, baches, banquetas descalzadas e inestables, acumulación de agua en calzada, falta de señalización horizontal y vertical, y ausencia de mantenimiento rutinario, preventivo y periódico, y obras inconclusas, generando un grave riesgo para la seguridad vial y para la continuidad de las actividades económicas y sociales.

Distintos informes de relevamientos sobre el estado de las rutas nacionales en la región patagónica, evidencian una situación alarmante en corredores fundamentales, entre los que se destacan:



En la provincia de La Pampa, se registran tramos críticos en las rutas nacionales N.º 5, 35, 143, 151, 152, 154, 188 y 232, afectando la conectividad con el resto del país, así como el transporte de cargas agrícolas, ganaderas y energéticas¹.

En la provincia de Río Negro, se encuentran severamente comprometidos los tramos de las rutas nacionales N.º 22, 151, 23 y 40, corredores que articulan el Alto Valle, el Valle Medio, la Línea Sur, la región cordillerana andina y la costa atlántica provincial, impactando directamente en la logística productiva, el turismo y el tránsito interregional².

En la provincia del Neuquén, presentan deterioro significativo tramos de las rutas nacionales N.º 22, 40 y 237, particularmente en los corredores Arroyito-Cutral Co, Buta Ranquil-Chos Malal, Chos Malal-Las Lajas, Las Coloradas-Puente La Rinconada y El Chocón-Picún Leufú, que concentran un alto volumen de tránsito pesado vinculado a la actividad hidrocarburífera y al transporte de insumos estratégicos³.

En la provincia del Chubut, se identificaron tramos críticos en las rutas nacionales N.º 3, 25, 26 y 40, afectando la conectividad entre la costa atlántica, la meseta central y la región cordillerana, con consecuencias directas sobre la actividad portuaria, pesquera, turística y productiva⁴.

1

<https://obraspublicas.lapampa.gob.ar/por-abandono-de-nacion-el-42-de-las-rutas-de-su-jurisdiccion-estan-al-borde-de-colapsar/>

2

https://www.lcr.com.ar/noticias/2025/06/28/32273-estado-de-las-rutas-22-y-151-el-57por_ciento-de-las-victimas-fatales-en-rio-negro-murio-por-los-caminos-en-mal-estado

3

<https://www.letrap.com.ar/economia/vaca-muerta-un-salto-cuantitativo-la-logistica-patagonica-n5416317>

4

<https://chubutline.com/rutas-de-la-muerte-el-mapa-del-desmantelamiento-vial-del-gobierno-nacional-que-aisla-parte-del-pais/>



En la provincia de Santa Cruz, se encuentran deteriorados sectores de las rutas nacionales N.º 3, 40, 281 y 288, corredores esenciales para evitar el aislamiento de localidades, garantizar el acceso a puertos y sostener el transporte de bienes y servicios en una provincia de gran extensión territorial⁵.

En la provincia de Tierra del Fuego, Antártida e Islas del Atlántico Sur, la Ruta Nacional N.º 3 constituye el único corredor vial estructural, conectando Río Grande, Tolhuin y Ushuaia, y representa serias deficiencias agravadas por condiciones climáticas extremas, lo que compromete el tránsito sanitario, productivo y turístico⁶.

La situación descrita se ve agravada por el incremento sostenido del tránsito pesado asociado a la explotación de recursos energéticos, particularmente en la zona de Vaca Muerta, provincia del Neuquén, así como por el crecimiento del turismo nacional e internacional y la intensificación del transporte interprovincial de cargas. La infraestructura vial existente no ha sido acompañada por inversiones acordes a este crecimiento, lo que ha acelerado su deterioro y elevado los niveles de siniestralidad vial.

Cabe destacar que parte de los recursos recaudados por el Impuesto sobre los Combustibles Líquidos (ICL), que actualmente no se destinan al mantenimiento de la red vial nacional, constituye un fondo potencial que justifica la priorización de obras y acciones de emergencia vial en la región patagónica.

El deterioro de la red vial nacional en la Patagonia no constituye únicamente un problema de infraestructura, sino una amenaza directa a la seguridad de las personas, a la continuidad de las cadenas productivas, al acceso a servicios esenciales y a la integración territorial del país, ya que la interrupción o el mal estado de estos corredores afecta el traslado de trabajadores, estudiantes,

⁵

<https://www.eldiariounuevodia.com.ar/locales/desde-santa-cruz-reclama-a-nacion-el-abandono-de-la-ruta-3-y-exige-cumplimiento-judicial/>

⁶ <https://noticiadetapa.com.ar/crisis-en-la-red-vial-nacional-de-tierra-del-fuego/>



pacientes, turistas y mercaderías, generando sobrecostos logísticos, pérdidas económicas, aislamiento de comunidades y crecimiento de la siniestralidad vial.

La conservación de la red vial nacional es un aspecto esencial para garantizar la seguridad vial y la eficiencia en los desplazamientos del transporte terrestre. El adecuado mantenimiento constituye la única herramienta que prolonga la vida útil de la infraestructura vial.

Durante el tratamiento del Presupuesto General de la Administración Nacional para el ejercicio 2026, el dictamen 0014-JGM-2025 del bloque Unión por la Patria reconoció expresamente el deterioro de la infraestructura vial nacional, la paralización de obras y la insuficiente asignación presupuestaria para su mantenimiento, proponiendo priorizar corredores estratégicos de la región patagónica, lo que refuerza la necesidad de adoptar medidas urgentes y planificadas.

La declaración de emergencia vial que se propone no implica una delegación extraordinaria de facultades ni la creación de estructuras administrativas adicionales, sino una herramienta institucional orientada a priorizar recursos, ordenar la intervención estatal y establecer mecanismos de coordinación federal y control parlamentario para atender una situación crítica de manera transparente y eficaz.

Garantizar una red vial segura y operativa en la Patagonia es una condición indispensable para el desarrollo equilibrado del país, para la explotación responsable de sus recursos naturales, para la promoción del turismo, para la integración regional y para la vigencia efectiva del federalismo.

Por estas razones, y en virtud de la gravedad del estado de la red vial nacional en la región patagónica, resulta imprescindible la adopción de medidas urgentes mediante la declaración de emergencia vial, con el objetivo de proteger la vida de las personas, garantizar la prestación del Servicio Público Vial, asegurar la conectividad



territorial y fortalecer el desarrollo productivo de una de las regiones más estratégicas de la República Argentina.

Por todo lo expresado, solicito a mis pares me acompañen en la aprobación del presente Proyecto de Ley.

MARCELO MANGO

PABLO TODERO

MOIRA LANESAN SANCHO

ARIEL RAUSCHENBERGER

ADRIANA SERQUIS

JUAN PABLO LUQUE

JORGE NERI ARAUJO HERNÁNDEZ

PAULO AGUSTÍN TITA